

Дорожные ухабы: особенности зимних передвижений в России в XVIII – первой половине XX века

В. А. Коршунков

кандидат исторических наук, доцент, Вятский государственный университет.
Россия, г. Киров. E-mail: vla_kor@mail.ru

Аннотация. Дорожная и транспортная проблематика чрезвычайно важна для понимания Российской империи – крупнейшей континентальной державы мира. «Культура дороги», «традиционная культура путешествия», «дорожная традиция» России, обстоятельства дорожных передвижений в Российской империи стали изучаться историками, антропологами, этнографами только с конца прошлого века. В историографии обычно не уделяется внимания угрозам жизни и здоровью у тех, кто в XVIII – первой половине XX в. пользовался гужевым транспортом. В этой статье рассматриваются неудобства, присущие зимним дорогам России в то время. Таким образом, в центре внимания находятся постоянные и повсеместные обстоятельства, которые делали почти каждое дорожное перемещение непредсказуемым и опасным. Главное из них – ухабы на зимних дорогах. Источниками для этой работы послужили многочисленные мемуарные тексты, а также архивные документы. Существенным дополнением являются и произведения художественной литературы. При этом важно, чтобы дорожная тематика в этих личных документах и нарративных источниках не являлась основной, сюжетообразующей.

Считается, что до появления железных дорог и качественных шоссе удобнее было ездить по России при минусовых температурах, а не в теплое время года. В целом это так: сухопутные дороги на протяжении многих веков находились в столь плохом состоянии, что по сравнению с этим поездка зимой на санях была проще и быстрее. Однако удобными зимние поездки были только в самом начале зимы, пока на дорогах не появлялись ухабы. Они доставляли немало хлопот: из-за них постоянно случались поломки и травмы. Во всяком случае, движение сильно замедлялось. Ухабы формировались, главным образом, из-за частого проезда множества нагруженных саней.

Парадокс в том, что именно зимой, когда происходили основные перемещения грузов, дороги от этого и повреждались. В тех краях, где зима была слишком долгой (например, на севере европейской части России и в Сибири), дороги могли настолько испортиться, что делались почти вовсе непроезжими. Для Российской империи особенно значимым был Большой Сибирский путь с гужевым движением по нему, и как раз там с середины зимы проезд оказывался чрезвычайно затрудненным.

Ключевые слова: дорожная традиция, зима, транспорт, дорожное движение, дорожные инциденты, мемуары, архивные документы.

Зимние пути. Для России, самой обширной страны в мире, обустройство сухопутных коммуникаций и средства передвижения имели значение жизненно важное, особенно до распространения современных способов транспортировки людей, грузов и сообщений. Однако природно-климатические условия жизни в северной Евразии зачастую не способствовали быстрым и удобным перемещениям на дальние расстояния.

Считается, что до появления железных дорог и качественных шоссе удобнее было ездить по России при минусовых температурах, а не в теплое время года. И. С. Никитин в поэме «Кулак» (1854–1857) писал о начале зимы: «Пошли с товарами обозы // По Руси вдоль и поперек. // Ползет, скрипит дубовый полз, // Река ли, степь ли – нет нужды: // Везде проложатся следы!» Когда мороз, то по воде ли, по степи – все одинаково и потому удобно. А. С. Пушкин в романе «Евгений Онегин» повествовал о поездке Лариных в Москву: «За то зимы порой холодной // Езда приятна и легка. // Как стих без мысли в песне модной, // Дорога зимняя гладка». Правда, судя по контексту, Пушкин иронизировал, да и выходит, что семейство добиралось до Москвы неделю. Делая примечания к этому месту романа, Пушкин ссылался на П. А. Вяземского – одного из самых непоседливых русских поэтов, по верному замечанию историка Н. С. Борисова [3, с. 175. См. также: 37]. Вяземский в 1829 г. опубликовал «отрывок из путешествия в стихах» под названием «Станция». Он там писал, что «свободна русская езда», когда «зима свершит, треща от гнева, // Опустошительный набег, // Путь окует чугуном льдистым, // И запорошит ранний снег // Следы ее песком пушистым». В стихотворении «Масленица на чужой стороне» (1853) Вяземский декламировал: «Нам не страшен снег суровый, // С снегом – батюшка-мороз, // Наш природный, наш дешевый // Пароход и паровоз».

Так что, если обобщать, то зимой катить в санях и вправду было удобно. Но это, если обобщать и не вдаваться в подробности. А подробности важны.

А. Н. Радищев в 1790 г. в своем «Путешествии» сравнивал Россию с Римской империей: «Римляне строили большие дороги... Дороги, каковые у римлян бывали, наши не будут никогда; препятствует тому наша долгая зима и сильные морозы...». В одной из книг публициста-историка В. Р. Мединского, в разделе о «русской лени», есть «Этюд о дорогах...». Автор задается тем же вопросом, что и Радищев: почему в Римской империи прокладывались качественные дороги, а в империи Российской – нет? Согласно Мединскому, «как раз наш суровый климат позволял обходиться вообще без дорогостоящих дорог. Наоборот, в том, чтобы их не строить, имелась экономическая целесообразность. Большую часть года, на несколько месяцев от осени до весны, когда замерзали реки, вся страна покрывалась сетью отличных гладких великолепных шоссе. К тому же абсолютно бесплатных». Мединский напоминает: у нас ездили зимой по льду [20, с. 515, 517]. По Радищеву, морозная погода не позволяет устраивать качественные трассы, а по Мединскому, так даже лучше – они и не были нужны.

Однако при внимательном изучении нарративных источников и документов становятся заметны специфические обстоятельства, присущие зимним передвижениям. Здесь будет рассмотрено одно из них – как представляется, ключевое. Оно значительно затрудняло поездки и перевозки.

Современники и знатоки русской старины иной раз указывали: препятствовали движению снежно-ледовые ухабы прямо на проезжих путях. Историк Н. И. Костомаров писал о допетровской эпохе: «Зимние дороги России славились своими удобствами. Но мы думаем, что это удобство удваивалось в глазах современников от сравнения с крайним неудобством летних путей: и в настоящее время зимние дороги у нас не совсем удобны по причине ухабов» [16, с. 302]. Костомаров пояснял, что прежде товары преимущественно перевозили либо зимой на санях, либо летом по воде. А сухопутными дорогами в теплое время года добраться на дальнее расстояние было почти невозможно: «Русские дороги представляли во все лето не только неудобства, но и опасность для жизни...» [15, с. 218, 219]; «Пути сообщения находились вообще в самом невыгодном состоянии и ужасали иностранцев, приезжавших в Россию»; «Правительство не заботилось об улучшении летних дорог... Мосты были редки, а те, которые существовали, по выражению иностранцев в XVI веке, не держались, а плавали» [15, с. 217, 301]. Кстати, о плавании... При таком положении дел часто использовали речной транспорт (зимой путь нередко прокладывали по замерзшим руслам больших рек). А если приходилось пользоваться конной тягой? Спустя век после Костомарова историк Э. Г. Истомина заметила: «Лучшим временем для перевозок гужевым транспортом была зима. Но и зимние дороги часто и во многих местах не спасали положения – глубокие снега, заносы, гололедица делали их непреодолимыми» [10, с. 23].

Зимние дорожные неудобства историками, этнографами, специалистами по отечественной культуре и бытовой повседневности всерьез не обсуждались. Так, Н. С. Борисов в своей книге со ссылкой на два текста 1840-х гг. лишь отмечает вкратце тяготы пути «от ухабов, раскатов и зажоров», а также от вынужденной езды по снежной целине [3, с. 74, 75].

Каковы же были условия зимних перевозок по России гужевым транспортом? Насколько значимыми оказывались затруднения из-за дорожных ухабов и скользких раскатов? Что и как писали об этом современники, люди XVIII – первой половины XX в.? Именно об этом историческом периоде, когда еще сохранялись традиционные пути-дороги и традиционные средства передвижения, у нас более всего разнообразных сведений – мемуаров и публицистики, архивных документов, этнографических описаний, а также тех художественных текстов, которые создавались в реалистической манере. При этом важно, чтобы дорожная тематика в таких личных документах и нарративных источниках не являлась основной, сюжетообразующей.

Эта тематика лежит в русле начавшихся в последние десятилетия исследований так называемой дорожной традиции России (иначе: дорожной повседневности, культуры дороги, традиционной культуры путешествия). Дорожной традицией можно назвать условия, обстоятельства, ситуации, которыми сопровождалась сухопутные перемещения на дальние расстояния [3; 4; 12; 14; 19; 35].

Задержки, поломки, травмы. П. А. Вяземский иронически воспел привычные дорожные препоны в стихотворении «Ухаб» (1818). Чацкий у Грибоедова попал «с корабля на бал», а герой Вяземского восклицал: «...С бала я попал в ухаб!» Это стихотворение сложилось у поэта, когда ему пришлось срочно выехать в дальний путь: «В ухабе сидя, как в берлоге, // Я на

досуге рассуждал // И в свете, как и на дороге, // Ухабов много насчитал». Важное его наблюдение: с большим грузом, свысока, падение в ухаб опаснее, притом что «яма та же // В смиренных розвальнях сносней!» (крестьянские санки-розвальни – низкие, и потому падение с них не слишком опасно). Помянуто и столкновение со встречными: «...Наедет случай – и с дороги // Как раз в ухаб тебя столкнет».

У Вяземского есть стихотворение, написанное спустя десять лет, с лаконичным названием «Ухабы. Обозы». Обозы вместе с ухабами – оттого, что вереницы тяжело нагруженных саней проделывали на зимнем пути огромные выбоины: «Покажется декабрь – и тысяча обозов // Из пристаней степных пойдут за барышом, // И путь, уравненный от снега и морозов, // Начнут коверкать непутем». Такие ухабы – это «стоячая качка», «волны без движенья». А обозы – наше «зимнее судоходство». «...Но в проезжающих болят от вас бока». Как бы подытоживая тему зимних передвижений, Вяземский в стихотворении «Кибитка» (написанном тогда же, в 1828 г.) отзывался о зимней езде как о злочищении: «Нет, нет, путь зимний не по мне: // Мороз, ухабы, вьюги, снега».

Наблюдения опытного путешественника, литератора Вяземского очень важны для того, чтобы представить, каковыми были ухабистые дороги в тогдашней России, по которым сутками напролет приходилось ездить миллионам людей.

В России XVII-го в. во время зимних поездок царя по окрестностям Москвы некоторые из его служителей назначались в «ухабничие» – для поддержания возка на ухабах. Как они действовали, видно на таком примере. В 1650-х гг. в Москве побывал патриарх Антиохийский Макарий III. Согласно описанию, патриарх со свитой отправился зимою в путь по центральной России с сопровождением: «Воевода и другой боярин, назначенный нам сопутствовать, встали сзади у углов саней, держась за них руками... <...> Оба драгомана и боярин сменялись у углов саней, как в знак почета, так и для того, чтобы сани не опрокидывались при подъемах и спусках. <...> Мы чувствовали большое утомление, потому что здешние дороги весьма затруднительны по причине подъемов и спусков; сани, словно корабли на Черном море, качались направо и налево. Поэтому драгоманы с утра до вечера держались за сани (владыки), чтобы они не опрокинулись; наши же сани опрокидывались с нами неоднократно» [29, с. 201, 202]. Выделенная патриарху почетная стража исполняла обязанности «ухабничих».

Интересна фраза в мемуарах протоиерея Герасима Никитникова, вспоминавшего свое детство. Он с 1821 г. учился в Тульском духовном училище. Как-то раз зимой знакомый подвез его до села в Алексинском уезде, где тогда жило семейство Никитниковых. «Кадет Макаренко мимоездом довез меня до самого нашего села благополучно и покойно; зимний глухой возок, в коем мы ехали, один только раз и притом ночью повалился на бок, но никакого вреда нам не причинил» [34, ф. 170, оп. 1, д. 328, л. 30 об.]¹. Если возок опрокинулся за время переезда по губернии лишь единожды – значит, поездка спокойная и благополучная.

Т. П. Пассек, урожденная Кучина, в 1830-х гг. жила в Харькове, и они с мужем В. В. Пассеком много ездили (например, в Москву). Она в своих воспоминаниях приводила отрывок, написанный мужем. Там он отмечал: «Частые метели заносят путь, обозы выбивают такие глубокие, последовательно идущие ухабы, что поездка становится невыносима, медленна и утомительна до крайности».

Краевед И. И. Железнов в беллетризованном очерке вспоминал, как он в декабре 1852 г. выехал из Уральска к «башкирцам»: «...От этой поганой езды долго болели у меня бока. <...> ...Только и смотрел, как дряхлый возок мой, ныряя из ямы в яму, треснет и рушится».

Публицист И. С. Аксаков во время путешествия по Западной Европе в посланиях к домашним сравнивал тамошнюю погоду с той, какая должна быть в это же время в России. В феврале 1860 г. он обронил фразу: «Говорят, такие ухабы в Москве, что лошади останавливаются». Когда зимой 1860–1861 гг. он возвратился в Россию, то в письме в Вену, уже из Москвы, сообщал: их встретила «русская зима с 20 градусами мороза, с сугробами снега и с глубокими ухабами...». Было трудно: «Сестру Веру ухабы до такой степени расколотили и расстроили, что мы вынуждены были отдыхать по ночам на сквернейших станциях». (Обычно предпочитали по хорошей дороге ехать и ночью тоже, при этом пассажиры спокойно дремали. А ночевать на почтовых станциях зачастую было неудобно: шум, грязь, вонь, теснота, клопы да блохи, невозможность как следует поесть и отдохнуть.)

¹ О Никитникове и его воспоминаниях: [11, с. 116–119].

Общественный деятель и журналист Н. А. Чарушин (1851–1937) родился в г. Орлове Вятской губернии. В декабре 1866 г., когда он, подросток, учился в гимназии губернского центра, скоропостижно скончался его отец, уездный чиновник. Чарушин вспоминал: «...Выяснилось, что он, во время очередного объезда уезда вместе со своим письмоводителем Банниковым, в одном ухабе вывалился из повозки и был поднят уже без признаков жизни. Человек он был довольно грузный, и сердце от потрясения, вероятно, отказалось служить дальше».

Саратовский старожил В. А. Шомпулев в очерке «Провинциальные типы сороковых годов» (1898) повествовал о зимних забавах: «...Одним из самых любимых развлечений были загородные катанья. <...> В одно из таких катаний Фадеев с юным гусаром Новиковым, догоняя поезд (разумеется, санный. – В. К.), мчались с бедовую вдовушкой бальзаковского возраста, причем сани, застегнутые медвежьей полостью, опрокинулись в ухаб, кучер вылетел с козел, и седоков несли лошади до тех пор, пока доскакали до передней тройки. Результатом этого был перелом руки у вдовушки...».

Опрокидывания в сугробы и травмы на ухабистых дорогах – самое заурядное в те годы дело. И поломки экипажей тоже. Скажем, писатель Н. С. Лесков в молодые годы, во второй половине 1850-х гг., работал в торговой компании и много ездил по служебной надобности. В статье, опубликованной в 1864 г., он вспоминал: «Один раз, именно лет шесть или семь назад, я выехал из Москвы в Пензу с двумя попутчиками... Дело было зимой, так после Николе (6 декабря по старому стилю. – В. К.), а уж были ухабцы. Ехали мы в рогожном возке, купленном нами сообща в Москве. <...> А уж я говорю, местами были ухабцы, и таки раскатило становилось. В одном таком-то местечке возок наш со всего разбега бух в ухаб, а оттуда прямо в раскат да полозом о мерзлый гребень раската, – так двух копыльев как и не было. Неприятное дело! Дотащил нас ямщик до первой деревни и стой: чиниться нужно». Зима только началась – а уже «ухабцы».

Поэт А. А. Фет писал, как его, подростка, в начале 1835 г. повезли из поместья в Петербург. Поездка ему запомнилась: «К сожалению, мы попали в такие ухабы и развалы...». Известно, что Фет, став взрослым, не любил путешествовать.

Ребенок в придорожном сугробе. Профессор-медик З. Г. Френкель (1869–1970) вспоминал детские годы, когда он учился в Козелецком городском училище на Украине. Зимой с ним приключилась неприятность: «Ухабы от снежных заносов на дороге были глубокие, и однажды при переезде через такой ухаб я был выброшен из саней. Хлопец-возница этого не заметил».

Подобный случай произошел и с архитектором А. Г. Тинским (1920–2006). Это было еще опаснее, потому что ему тогда и одного года не было. В беседе с журналистом Тинский рассказывал, как его, восьмимесячного, везли в санях по неровному северному зимнику. На одном из ухабов так тряхнуло, что он выскользнул в сугроб [1, с. 191]. Тинский родился 25 февраля 1920 г. в г. Каргополе Архангельской губернии. А когда ему исполнилось девять месяцев, семейство решило перебраться в Петроград к родственникам [1, с. 7, 288]. Восемь месяцев от роду или девять – для пожилого рассказчика не слишком существенно. Переселение из Каргополя в Петроград происходило ранней зимой 1920 г., по установившемуся зимнему пути. Похоже, что тот случай относится ко времени переезда семьи Тинских из Архангельской губернии. Хоть и начало зимы, а уже ухабы...

О. Н. Мельникова, родившаяся в 1939 г. в белорусской деревне, в воспоминаниях о пришедшемся на годы войны детстве писала, что сельские жители во время оккупации старались покидать свои жилища, если узнавали, что приближаются немцы. Они временно перебирались в ту деревню, где враг не квартировал. «Если поездка случалась зимой, нас, маленьких, закутывали в одеяла и укладывали на сани. Однажды меня вытряхнули из саней – я оказалась лежащей на снегу. Слава богу, следующие сани меня подобрали и довезли до Куковичей, где мы ночевали в тот день».

Впечатления иностранцев. От тягот долгих и ухабистых зимних путей по России особенно страдали непривычные к этому иностранцы. Немецкий ученый и путешественник Д. Г. Мессершмидт в декабре 1726 г. ехал по ямской дороге из Соликамска в Хлынов. Он вел дневник, аккуратно все фиксируя. Мессершмидт воспринимал дорожные напасти стоически. Постоянные, хотя и лаконичные, лишённые эмоций записи производят сильное впечатление. Сани плелись медленно, с задержками и поломками, зачастую со скоростью всего лишь три версты в час. На снежных ухабах они постоянно переворачивались. Со дня на день в дневнике – одно и то же: частые опрокидывания и задержки, измученные лошади; тяжелая дорога, обесси-

ленные лошади; очень разъезженная дорога, на которой сани изрядно переворачивались... 29 декабря волоклись до д. Карино около восьми часов по столь дурному пути, что сани опрокидывались, как подсчитал дотошный ученый, двадцать раз [23, с. 89, 92, 98, 99, 100, 101, 103].

Путешествовавшая в 1786 г. по России английская писательница Э. Кравен (Крейвен) мучилась вот как: «Несказанное множество саней, беспрестанно переезжающих по снежной дороге, делают по обеим ее сторонам ухабы или ямы, и если сани в них попадут или когда надобно будет из них выезжать, тогда повозка получает такие удары, которые, уверяю вас, могут проломить и самую крепкую голову. Меня вываливали два раза».

Приехавшая погостить в Россию из Великобритании Кэтрин Вильмот вечером 15 декабря 1805 г. писала из Москвы на родину, своей сестре Алисии: «Я должна идти в постель, так как все мои кости болят после дорог, состоящих из ледяных гор и ущелий!» Эдакие горы и ущелья делали путь невыносимым. Выразительное описание зимних дорожных страданий помещено в ее письме к Анне Четвуд от 21 марта 1806 г.: «Боже, сколь красноречивы должны быть выражения, повествующие об ужасах путешествия в России! Ровные торговые дороги внезапно становятся огромными холмами перепаханного замерзшего снега, через которые нужно продвигаться, с глухим стуком проваливаясь в ямы такого же размера. В этих ужасных ухабах иногда приходится сидеть минут по двадцать. Несчастные лошади падают от усилий, стараются вытянуть экипаж, вновь и вновь понукаемые десятками слуг, которые с обеих сторон подталкивают карету».

В январе 1886 г. американский журналист и путешественник Дж. Кеннан проезжал по Сибири. Он вспоминал: «Жестокие арктические метели и четыре или пять тысяч тяжело груженных саней объединенными усилиями образовывали из лежащего на этом отрезке дороги глубокого снега огромные поперечные валы, называемые в Сибири ухабами. Эти насыпи утрамбованного снега имеют от четырех до пяти футов от основания до вершины и пятнадцать-двадцать футов от одного гребня до другого, и, когда наша тяжелая повозка с грохотом взбиралась по склону такой насыпи, а затем, трясаясь, устремлялась вниз, от этого начинали болеть все кости и появлялась раздражительность».

В 1905–1906 гг. венгерка Юлия Вихманн вместе со своим мужем, финским филологом и этнографом Юрьё Вихманном путешествовала по Казанской и Вятской губерниям. В феврале 1906 г. они проезжали по обеим сторонам Волги в районе г. Козьмодемьянска. Юлия записала в дневнике: «Сани, груженные тяжелыми бревнами, полностью испортили дорогу. Мы ехали по глубокой колее этой дороги. Много раз сани чуть было не опрокидывались, и наконец, мы упали, правда, удачно. В таких низких санях падение неопасно» [7, с. 131, 132].

Когда с ухабами и когда без. Чиновник Ф. Ф. Вигель (1786–1856) как-то раз следовал со своими знакомыми из Пензы в Москву. Отправились они 4 ноября. Впоследствии он вспоминал: «Перед самым нашим отъездом выпал снег, стали морозы и сделалось первопутье; оттого мы не ехали, а летели...». С. Т. Аксаков в «Детских годах Багрова-внука» (1857) писал: «...И мы отправлялись по *первозимью*, когда дорога бывает гладка как скатерть и можно еще ехать парами и тройками в ряд» (курсив автора. – В. К.).

Так что удобным движение могло быть именно в «первозимье», пока еще не намело сугробов и заносов. А значит, до появления больших ухабов. В начале зимы и ширина проезда бывала достаточной, чтобы «ехать парами и тройками в ряд». Тогда-то пушкинский крестьянин и торжествовал, «обновляя путь».

В противоположность тому иеромонах Никодим (Казанский) ехал в г. Вятку с запада в начале марта 1835 г., то есть под конец зимы. Дорога от переправы через Волгу возле Козьмодемьянска и до Царевосанчурска запомнилась ему «огромными ухабами», «страшными ухабами», после которых потребовалось чинить сани [9, 1913, вып. 1–2, отд. 3, с. 12, 13]. Сановник Д. А. Оболенский в 1854 г., и тоже под конец зимы, ездил по делам из Москвы в Новочеркасск и обратно. Вот каков был путь туда: «Дорога ухабистая, снегу пропасть, я измучился ехать день и ночь ровно пять суток». И назад: «Что я вытерпел дорогой из Харькова в Курск, того никаким пером нельзя описать и никакими словами сказать». Кроме прочего, дороги были изрыты тяжелыми военными колоннами: войска двигались в Крым, на помощь осажденному Севастополю: «Огромные военные фуры на колесах тянутся по всей дороге; шесть, а иногда семь лошадей насилу вытягивают ее из ухаба, иногда в сажень глубину...» [8, с. 53, 56].

Земский статистик Н. Н. Романов указывал на трудности зимнего пути вятских возчиков, которые брались доставить грузы на север, в сторону Архангельска: «Дороги... бывают сносны только в начале зимы, а затем, с января месяца, они делаются никуда не годными. До-

роги эти не исправляются, а между тем по ним всю зиму происходит непрерывное движение, и не легких повозок, а тяжелых возов. Понятно, что на этих дорогах образуется огромное число ухабов и раскатов, в особенности когда побывают уже выюги и оттепели. Лошадь выбивается из всех сил, вытаскивая возы на раскатах» [17, с. 35].

Ярославский чиновник В. И. Лествицын в марте 1869 г. отправился на Первый археологический съезд в Москву. Он выехал по дороге на Ростов Великий. Когда Лествицын был у первой ямской станции, за 19 верст от Ярославля, то к этому месту пути он приурочил такую запись: «Скажу два слова о дороге. Она невыносима». Далее он пояснил эти слова, жалуясь, прежде всего, на дорожные раскаты, которые бывают при ухабах: «Первая причина та, что она (дорога. – В. К.) шоссе, которая идет горбом над окрестностью, а так как обыкновенный экипаж русской – розвальни, раскатывающиеся по сторонам, то и образуется из дороги непрерывный ряд раскатов. Потом дорога оставалась на воле судьбы до ростовской ярмарки, а перед самой ярмаркой неровности ее сбиты, и этими сколками завалены ямы, но снега, который бы уравнивал дорогу, еще не было, а если и был, то из ям метель его выдула. Понятно, каково ехать по сколотому, неровному льду» [18, с. 19]. Упомянутая Лествицыным Ростовская ярмарка была значительной и проходила в начале Великого поста [13], то есть в конце зимы и начале весны. Доехав до Ростова, Лествицын заметил, что в эти дни ярмарка уже оканчивалась [18, с. 25]. Значит, ухабистый, с раскатами путь был неудобен всю зиму, даже при том, что ближе к весне его пытались хоть немного наладить.

Нырки, извалки, морская болезнь. Мотив опрокидывания на ухабе вошел в народную образцовую поэзию. Большинство свадеб на Руси игралось зимою. Именно тогда можно и нужно было мчаться в сани, но тогда же лихих поезжан подстерегали дорожные ухабы. Этнограф-любитель А. В. Фищев записал в 1926 г. старинный русский свадебный обряд Малмыжского уезда Вятской губернии. Перед отъездом к венчанию невеста исполняла «последний плач», упоминая «нырок» (то есть ухаб) как единственную надежду остаться в родительском доме [33, с. 28, 29].

Частный пристав в своем обращении в Вятскую городскую думу от 2 марта 1855 г. использовал то же местное слово «нырок», указывая на неустройство Хлебной площади в г. Вятке [34, ф. 630, оп. 8, д. 521, л. 5 об.]. Живший в Архангельске чиновник В. Е. Михайлов, характеризуя в 1858 г. дорогу из вятских пределов на север, употребил слово «нырок», выделив его курсивом. Нырки – это «глубокие котловины», «в которых лошади пробивают себе ступени, в виде лестницы» [21, с. 9]. В рассказе Н. Д. Телешева «На тройках» (1892) несколько москвичей зимним путем добирались из Казани к Перми. На почтовой станции местный житель, отвечая на вопрос, какова дальше дорога, произнес: «Нырковата, сударь. Ямщики вчера были, скажут, очень нырковата...». Статистик П. И. Наумов, описывая в 1902 г. одну из проселочных дорог в Яранском уезде Вятской губернии, отмечал, что она постоянно портится. «Чтобы избежать наиболее испорченных участков, проезжие в зимнее время делают объезды, вследствие чего многочисленные разветвления проселка образуют целую дельту между г. Царевосанчурском и с. Сметанинским, имеющую в ширину до 1 версты. Но и эти боковые объезды после одного только особенно оживленного базара приходят в самое невозможное состояние: каждый из них представляет непрерывную цепь ухабов, “нырков”, глубиной от 1 до 3 аршин» [24, с. 97]. В 1912 г. вятские дорожные статистики в тексте официального доклада использовали это слово в отношении летней дороги: «В сухое жаркое время на дороге образуется масса выбоин и нырков...» [28, с. 55]. В 1994 г. в г. Яранске Кировской области от старожилки П. Т. Волковой записана песня «Борковская деревня», в которой на фоне привычного бездорожья фигурируют местные реалии: «Вот тройка Лебедева скачет // Вдоль по дорожке столбовой. // Ямщик сидит и чуть не плачет: // Опять нырок, родные, стой!» [25]. В воспоминаниях жившей в детстве на окраине г. Кирова А. С. Ситниковой (Кононовой, 1938 г. р.) при описании зимних забав также упомянут «нырок» – на заснеженной горке: «Я несколько не боялась спускаться с Демидихиной горы, несешься и только подпрыгиваешь на нырках-ухабах». Вятский учитель Н. М. Васнецов, составляя словарь местных говоров, даже общеупотребительное «ухаб» объяснял через хорошо понятный вятчанам диалектизм. Согласно его толкованию, ухаб – это «выбоина в дороге, нырок» [5, с. 330]. При этом в словаре Васнецова статьи «Нырок» нет вовсе. А у В. И. Даля термин народной речи «нырок» появляется внутри статьи «Ныра» и объяснен так: «Выбоина по зимнему пути, шибель, ухаб» – с примером: «На нырках поясницу изломало» [6, с. 561].

В романе Д. Н. Мамина-Сибиряка «Приваловские миллионы» (1883) слово «нырок» использовано для обозначения ухаба не на зимней, а на весенней проселочной дороге, когда

снег уже сошел. Еще в этом романе говорится о поездке зимним путем на Ирбитскую ярмарку. Она проводилась в г. Ирбит Пермской губернии в течение февраля. «Подъезжая еще к Ирбиту, Привалов уже чувствовал, что ярмарка висит в самом воздухе. Дорога была избита до того, что экипаж нырял из ухаба в ухаб, точно в сильнейшую морскую качку. Нервные люди получали от такой езды морскую болезнь».

В 1867 г. народоволец Л. Ф. Пантелеев вместе с женой ехал в ссылку из Красноярска на север Енисейской губернии. Наступила весна, но снег еще лежал. Дороги были плохими, размытыми. Этот путь запомнился им тем, что постоянно случались опрокидывания в снег. Жена вспоминала: «Лесной проселок был страшно выбит приисковыми обозами, наша кошевка часто опрокидывалась на раскатах и ухабах, и мы выпадали в снег». Когда зимой 1874 г. Пантелеев возвращался из Сибири, то, по его словам, «от долгой езды ощущалось иногда что-то вроде морской болезни».

О «морской болезни» на Большом Сибирском тракте упоминал А. П. Чехов, который в 1890 г. пересек всю Сибирь до Тихого океана. Правда, Чехов ехал колесным путем, но когда он писал в одной из своих газетных корреспонденций о том, как тракт чинят, то заканчивал словами: «Потом идет снег и покрывает дорогу ухабами, единственными в свете, укачивающими до морской болезни...».

Словом «нырок» верно определяется ощущение едущего по дурной зимней дороге человека, когда его укачивает и мутит. Впечатления от поездки по Москве в начале весны отразились в стихотворении О. Э. Мандельштама «На розвальнях, уложенных соломой» (1916), где есть точная строка с однокоренным «нырку» глаголом: «Ныряли сани в черные ухабы...». Да, под конец зимы и на городских улицах появлялись огромные ухабы. В романе Я. П. Полонского «Признания Сергея Чалыгина» (1867) рассказывалось от лица мальчика-подростка о зимней поездке по Петербургу в середине 1820-х гг.: «Петербургские улицы не без ухабов. Эти ухабы я теперь проклинаю; но тогда, по милости этих ухабов, сильно раскачивался кузов кареты и Верочка хваталась за мою руку». В воспоминаниях о Москве середины XIX – начала XX в. они тоже упоминались непременно: «...К весне Москва бывала вся в ухабах...»; «...Зимой такие были ухабы, что лопались дуги и клещи у хомутов...»; глубокие ухабы, «они всегда были египетской казнью москвичей. На них часто происходили аварии, калечились лошади, ломались экипажи. Часто страдали и седоки, ломая себе руки и ноги»; «Зимою дороги покрывались глубокими ухабами, по которым ныряли сани, как по волнам, то проваливаясь в глубину, то взбираясь ввысь, чтобы снова нырнуть и опять подняться» [22, с. 43, 107, 210, 427]. В романе А. С. Пушкина «Евгений Онегин», когда старушка Ларина с дочерью приезжает в Москву, их «возок несется чрез ухабы». В «Онегинской энциклопедии» (со ссылками на Ю. М. Лотмана и др.) указано: это происходило, очевидно, в конце января – начале февраля 1822 г., и проезжали они по одной из центральных улиц – Тверской, которая уже давно была вымощена булыжником. «Улицы же Москвы с бойким движением сильнее страдали от повреждения мостовой даже зимой». Несмотря на каменное покрытие улиц, «это не спасало их от повреждений, а ездовых – от неприятных ощущений» [26, с. 625]. Повреждения мостовой, если имеются в виду выбоины и просадки в каменном покрытии, не столь существенны: ухабы появляются не обязательно на этих самых местах, а просто в толще слежавшегося снега и льда. Но И. А. Колосова, автор статьи в энциклопедии, права: они образуются от «бойкого движения», которое свойственно городу. Добавим: ухабы бывают от многоснежья, особенно характерного для предвесенней поры, – так и в стихотворении Мандельштама, так и у Пушкина.

Диалектное существительное «нырок», распространенное преимущественно на Русском Севере, на Вятке, Урале и в Сибири, стало основой для бранного фразеологизма (записанного на Тамбовщине): «Нырки тебя исколоты» [31, с. 324]. Использовал это слово учитель из Перми Н. С. Попов, составивший в начале XIX в. описание своей губернии [27, с. 113]. На Вологодчине ухабы называют «нырками», «проломками», «кальями»: «Дорога-то вся в нырках»; «Нонечи дорога-то худая, вся в кальи розмята»; «Идешь, а дорога-то кальковатая <ухабистая>»; «Вон какие проломки-то на дорогах, дак всю растрясет» [2, с. 187].

На Вятке ухабистые места по зимнему пути могли выразительно называть «извалками». Н. М. Васнецов толковал это слово так: «Роскати с ухабами на зимней дороге» [5, с. 94]. Однокоренными терминами на Русском Севере, в Сибири, Поволжье и других местах обозначали ямы и небольшие пологие возвышенности – как правило, посреди пути [30, с. 100, 110, 111].

У русских жителей Советского района Кировской области записаны такие речения: «По этим ухабинам так екает, что того гляди и вылетишь из саней»; «Пока ехали по ухабам,

дак так наекало, что на ногах не могу стоять»; «Сани не катят – дорога боле шадровитая – одны комлоки» [32, с. 85, 189, 372–373].

Парадокс зимних передвижений. Ездить по дорогам зимою и вправду иной раз бывало проще и быстрее, чем летом (не говоря уж о весне или осени). Все же и тогда передвижение могло оказаться неудобным и опасным. Дорожные ухабы – это почти забытая ныне напасть. Вроде бы ухабы – не самое страшное из того, что встречал человек на своем пути. Однако они доставляли немало хлопот: из-за них постоянно случались поломки и травмы. Во всяком случае, движение сильно замедлялось.

Ухабы формировались, главным образом, из-за частого проезда тяжело нагруженных санных обозов. Наметет вьюга на дорогу снег, умнут его грузовые сани – тогда на дорогах вздыбливаются холмы, и чередование быстрого спуска с медленным подъемом становится тягостным и опасным. Когда на пути высились снежно-ледяные курганы, то при скатывании случались поломки и опрокидывания, а при подъеме нужно было выходить из саней, понукать и вытягивать лошадей наверх. Поездка по таким горкам могла довести путешественников до настоящей «морской болезни».

Парадокс в том, что зимой, когда шло много груженых обозов, они-то дороги и разбивали, создавая те снеговые возвышения и скользкие раскаты, которые сильно портили путь. В тех краях, где зима была слишком долгой, дороги ближе к весне могли настолько испортиться, что делались малопроезжими. Недаром в наших источниках столько нареканий на положение дел на Севере и в Сибири. Для Российской империи особенно значимым (до появления железнодорожного сообщения) был Большой Сибирский путь с гужевым движением по нему, и как раз там с середины зимы проезд оказывался затруднен.

Список литературы

1. А. Г. Тинский – ученый, инженер-строитель, архитектор / отв. ред. Н. П. Гурьянова. Киров : Автор, 2007. 304 с.
2. Андреева Е. П. Образ дороги в языковом сознании диалектоносителя: по страницам «Словаря вологодских говоров» // Беловский сборник : мат. конф. / под ред. Г. В. Судакова [и др.]. Вологда : ВолНЦ РАН, 2017. Вып. 3. С. 185–188.
3. Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М. : Мол. гвардия, 2010. 440 с.
4. Васильев М. И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135.
5. Васнецов Н. М. Материалы для объяснительного областного словаря вятского говора. Вятка : Губ. тип., 1907. 357 с.
6. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. М. : Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1956. Т. 2. 779 с.
7. Дневниковые записи Юлии Вихманн (7.10.1905–29.12.1906) / пер. Э. Лебедевой // Финно-угроведение. 1996. № 3. С. 117–153.
8. Записки князя Дмитрия Александровича Оболенского. СПб. : Нестор-История, 2005. 504 с.
9. Из записок преосвященного Никодима Казанского // Тр. Вятской ученой архивной комиссии. 1912. Вып. 3. Отд. 3. С. 1–50; 1913. Вып. 1–2. Отд. 3. С. 51–98.
10. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М. : Наука, 1982. 276 с.
11. Коршунков В. А. Ветроум: странное, страшное, смешное в повседневной жизни русской провинции XVIII – начала XX века. М. : Редкая птица, 2021. 320 с.
12. Коршунков В. А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М. : Форум, 2015. 240 с.
13. Коршунков В. А. Почему Масленица в Ростов ездила? // Русская речь. 1998. № 4. С. 97–102.
14. Коршунков В. А. Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. М. : Редкая птица, 2020. 624 с.
15. Костомаров Н. И. Домашняя жизнь и нравы великорусского народа в XVI и XVII столетиях. М. : Республика, 1992. 303 с.
16. Костомаров Н. И. Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях // Н. И. Костомаров. История Руси Великой : в 12 т. М. : Мир книги, 2004. Т. 9. С. 209–430.
17. Краткие очерки уездов Вятской губернии / сост. Н. Романов. Вятка : Печатня А. А. Красовского, 1875. Вып. 1. 225 с.
18. Лествицын В. От Ярославля до Москвы: поездка на съезд археологов или древнелюбителей. Ярославль : В Губ. тип., 1869. 78 с.
19. Матвеев А. В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья: (XIX – первая треть XX в.). Омск : ОмГПУ : Наука, 2010. 230 с.

20. *Мединский В. Р.* О русском пьянстве, лени и жестокости. Изд. 2-е, испр. М. : ОЛМА Медиа Групп, 2008. 560 с.
21. *Михайлов В. Е.* О главных торговых путях из Вятской губернии к г. Архангельску и торговым пристаням. СПб. : В тип. Департамента внешней торговли, 1858. 36 с.
22. *Московская старина: воспоминания москвичей прошлого столетия* / общ. ред. Ю. Н. Александрова. М. : Правда, 1989. 541 с.
23. *Напольских В. В.* Удмуртские материалы Д. Г. Мессершмидта : дневниковые записи, декабрь 1726. Ижевск : Удмуртия, 2001. 224 с.
24. [Наумов П.]. Экономическое описание грунтовых дорог Вятской губернии. Вятка : Тип. и хромо-лит. М. М. Шкляевой, 1904. 107 с.
25. Необрядовые песни Яранского района // Наш край. Яранск, 2010. № 9. URL: http://olnd.ru/09/15_pesni.html (дата обращения: 10.03.2022).
26. *Онегинская энциклопедия* / под общ. ред. Н. И. Михайловой. М. : Русский путь, 2004. Т. 2. 806 с.
27. *Попов Н. С.* Хозяйственное описание Пермской губернии. СПб. : В Имп. тип., 1811. Ч. 1. 395 с.
28. Приложение к докладу об экономическом исследовании грунтовых дорог / [ред. И. Безруков]. Вятка : Тип. А. А. Сильвинского, 1912. 70 с.
29. Путешествие Антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века // Чтения в Имп. О-ве истории и древностей российских при Московском ун-те. М., 1897. Кн. 4 (183). С. 1–202.
30. *Словарь русских народных говоров* / гл. ред. Ф. П. Филин. Л. : Наука, 1977. Вып. 12. 386 с.
31. *Словарь русских народных говоров* / гл. ред. Ф. П. Филин. Л. : Наука, 1986. Вып. 21. 360 с.
32. *Смирнов Г. С.* Словарь бабы Нюры: составлен на основе говора жителей деревни Мокруша Советского района Кировской области. Киров : Дом печати – Вятка, 2011. 384 с.
33. *Фищев А. В.* Вятская старина. Днепропетровск : Проминформ, 1997. 102 с.
34. Центральный государственный архив Кировской области.
35. *Щепанская Т. Б.* Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М. : Индрик, 2003. 528 с.
36. *Boele O.* The travel peccadilloes of my idling Muse: Petr Vjazemskij's travel verse reconsidered // Russian Literature. 2003. Vol. 53. Pp. 25–40.
37. *Randolph J. W.* The singing coachman or, The road and Russia's ethnographic invention in Early Modern Times // Journal of Early Modern History. 2007. Vol. 11. № 1–2. Pp. 33–61.

Road potholes: the peculiarities of winter travel in Russia in the 18th – first half of the 20th centuries

V. A. Korshunkov

PhD in History, associate professor, Vyatka State University.
Russia, Kirov. E-mail: vla_kor@mail.ru

Abstract. Road and traffic problems are very important for understanding Russian Empire as the largest continental state in the world. The "road culture", "traditional travel culture", "road tradition" of Russia, the circumstances of traffic in Russian Empire began to be studied by historians, anthropologists and ethnographers from the end of the last century only. However, the threats to life and health of those who used horse-drawn carriages in the 18th – first half of the 20th century are not given attention in the historiography. This paper deals with the inconveniences on winter roads in Russia. Thus, the focus of this paper is on the constant and ubiquitous circumstances that made almost every road movement unpredictable and dangerous. The main problem is potholes on winter roads. The sources are the memoir texts, as well as archival documents. Works of fiction are an essential addition too. At the same time, it is important that the road theme in personal documents and narrative texts would not be the main and plot-forming.

It is believed that before the railways and high-quality highways, it was more convenient to travel around Russia at sub-zero temperatures and not in the warm season. In general, this is true: land roads for many centuries were so bad that in comparison with this, a winter trip on sleighs was easier and faster. However, winter trips were convenient only at the very beginning of winter, until potholes appeared on the roads. Potholes caused a lot of trouble: breakdowns and injuries constantly occurred. In any case, traffic was slowing down. Potholes were formed mainly due to the frequent passage of many loaded sleighs.

The paradox is that in winter, when the main traffic of goods took place, roads deteriorated from this traffic. In the regions where the winter was too long (for example, in the North of the European part of Russia and in Siberia), the roads could deteriorate so much that they became almost completely impassable. For Russian Empire, the Great Siberian Route with horse-drawn traffic along it was especially significant, and it was there that from the middle of winter the traffic turned out to be extremely difficult.

Keywords: road tradition, winter, transport, traffic, road incidents, memoirs, archival documents.

References

1. A. G. Tinskij – uchenyj, inzhener-stroitel', arhitektor [A. G. Tinsky – a scientist, civil engineer, architect] / ed. by N. P. Gur'yanova. Kirov. Avtor. 2007. 304 p.
2. Andreeva E. P. *Obraz dorogi v yazykovom soznanii dialektonositelya: po stranicam "Slovyarya vologodskih govorov"* [The image of a road in the linguistic consciousness of a dialect carrier: through the pages of the Dictionary of Vologda dialects] // *Belovskij sbornik : mat. konf. – Belovsky collection : conference materials* / ed. by G. V. Sudakov [et al.]. Vologda. VolNC RAN. 2017. Is. 3. Pp. 185–188.
3. Borisov N. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epohu bezdorozh'ya* [The Russian traveler's daily life in the off-road era]. M. Mol. Gvardiya. 2010. 440 p.
4. Vasil'ev M. I. *Faktory formirovaniya oblika russkikh dorog v X – nachale XX v.* [The factors which were shaping the appearance of Russian roads in the 10th – early 20th century] // *Etnograficheskoe obozrenie – Ethnographic Review*. 2013. No. 3. Pp. 125–135.
5. Vasnecov N. M. *Materialy dlya ob'yasnitel'nogo oblastnogo slovyarya vyatskogo govora* [The materials for the explanatory regional dictionary of the Vyatka dialect]. Vyatka. Gub. tip. 1907. 357 p.
6. Dal' V. I. [Explanatory dictionary of the living Great Russian language]. M. State Publishing House of Foreign and National Dictionaries. 1956. Vol. 2. 779 p.
7. *Dnevnikovye zapisi Yulii Vihmann (7.10.1905 – 29.12.1906)* [Diary entries of Julia Wichmann (7.10.1905 – 29.12.1906)] / trans. by E. Lebedeva // *Finno-ugrovedenie – Finnish and Ugric Studies*. 1996. No. 3. Pp. 117–153.
8. *Zapiski knyazya Dmitriya Aleksandrovicha Obolenskogo* [The notes of Prince Dmitry Alexandrovich Obolensky]. SPb. Nestor-Istoriya. 2005. 504 p.
9. *Iz zapisok preosvyashchennogo Nikodima Kazanskogo* [From the notes of the Right Reverend Nikodim Kazansky] // *Tr. Vyatskoj uchenoj arhivnoj komissii – Proceedings of the Vyatka Scientific Archival Commission*. 1912. Is. 3. Dep. 3. Pp. 1–50; 1913. Is. 1–2. Dep. 3. Pp. 51–98.
10. Istomina E. G. *Vodnye puti Rossii vo vtoroj polovine XVIII – nachale XIX veka* [Waterways of Russia in the second half of the 18th – early 19th centuries]. M. Nauka. 1982. 276 p.
11. Korshunkov V. A. *Vetroum: strannoe, strashnoe, smeshnoe v povsednevnoj zhizni russkoj provincii XVIII – nachala XX veka* [Vertroum: the strange, scary, and funny in the daily life of the Russian province from the 18th to the early 20th century]. M. Redkaya ptica, 2021. 320 p.
12. Korshunkov V. A. *Dorozhnaya tradiciya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road tradition in Russia: rites, customs, and popular beliefs]. M. Forum. 2015. 240 p.
13. Korshunkov V. A. *Pochemu Maslenica v Rostov ezdila?* [Why did Maslenitsa make visits to Rostov?] // *Russkaya rech' – Russian Speech*. 1998. No. 4. Pp. 97–102.
14. Korshunkov V. A. *Put' skvoz' veka i zemli: dorozhnaya tradiciya Rossii* [Travel through time and space: the road tradition in Russia]. M. Redkaya ptica. 2020. 624 p.
15. Kostomarov N. I. *Domashnyaya zhizn' i nruvy velikorussskogo naroda v XVI i XVII stoletiyah* [Home life and customs of the Great Russian people in the 16th and 17th centuries]. M. Respublika. 1992. 303 p.
16. Kostomarov N. I. *Ocherk trgovli Moskovskogo gosudarstva v XVI i XVII stoletiyah* [Essay on the trade of Muscovite state in the 16th and 17th centuries] // Kostomarov N. I. *Istoriya Rusi Velikoj* [A history of Great Russia] : in 12 vols. M. Mir knigi. 2004. Vol. 9. Pp. 209–430.
17. *Kratkie ocherki uezdov Vyatskoj gubernii* [Brief essays on the districts of the Vyatka province] / comp. by N. Romanov. Vyatka. Pechatnya A. A. Krasovskogo. 1875. Is. 1. 225 p.
18. Lestvicyn V. *Ot Yaroslavlya do Moskvy: poezdka na s'ezd arheologov ili drevnelubitelej* [From Yaroslavl to Moscow: a trip to the congress of archaeologists or of the amateurs of antiquity]. Yaroslavl. V Gub. tip. 1869. 78 p.
19. Matveev A. V. *Tradicionnaya kul'tura puteshestviya naseleniya Srednego Priirtysh'ya: (XIX – pervaya tret' XX v.)* [Traditional travel culture of the population of the Middle Irtysh region: (19th – first third of 20th century)]. Omsk. Omsk State University : Nauka Publ. House, 2010. 230 p.
20. Medinskij V. R. *O russkom p'yanstve, leni i zhestokosti* [About Russian drunkenness, laziness and cruelty]. 2nd ed., corrected. M. OLMA Media Grupp. 2008. 560 p.
21. Mihajlov V. E. *O glavnyh trgovykh putyakh iz Vyatskoj gubernii k g. Arhangel'sku i trgovykh pristanyah* [On the main trade routes from the Vyatka province to the city of Arkhangelsk and trade piers]. SPb. Department of Foreign Trade Publ. House 1858. 36 p.
22. *Moskovskaya starina: vospominaniya moskvichej proshlogo stoletiya* [Moscow antiquity: memories of Muscovites of the last century] / ed. by Yu. N. Aleksandrov. M. Pravda. 1989. 541 p.
23. Napol'skih V. V. *Udmurtskie materialy D. G. Messerschmidta: dnevnikovye zapisi, dekabr' 1726* [The Udmurt materials of D. G. Messerschmidt: diary records, December 1726]. Izhevsk. Udmurtiya. 2001. 224 p.
24. [Naumov P.]. *Ekonomicheskoe opisanie gruntovykh dorog Vyatskoj gubernii* [Economic description of the dirt roads of the Vyatka province]. Vyatka. Tip. i hromolit. of M. M. Shklyayeva. 1904. 107 p.
25. *Neobryadovye pesni Yaranskogo rajona* [Non-ritual songs of the Yaransky district] // *Nash kraj – Our Land*. Yaransk. 2010. No. 9. URL: http://olnd.ru/09/15_pesni.html (date accessed: 10.03.2022).
26. *Oneginskaya enciklopediya* [Onegin encyclopedia] / ed. by N. I. Mihajlova. M. Russkij put'. 2004. Vol. 2. 806 p.
27. Popov N. S. *Hozyajstvennoe opisanie Permskoj gubernii* [Economic description of the Perm province]. SPb. V Imp. tip. 1811. Part 1. 395 p.

28. *Prilozhenie k dokladu ob ekonomicheskom issledovanii gruntovyh dorog* [Supplement to the report on the economic study of dirt roads] / [ed. by I. Bezrukov]. Vyatka. Tip. A. A. Sil'vinskogo. 1912. 70 p.
29. *Puteshestvie Antiohijskogo patriarha Makariya v Rossiju v polovine XVII veka* [Journey of Patriarch Macarius of Antiochia to Russia in the first half of the 17th century] // *Chteniya v Imp. O-ve istorii i drevnostej rossijskih pri Moskovskom un-te* – Readings in Imperial Society of Russian history and antiquities at Moscow University. M. 1897. Book 4 (183). Pp. 1–202.
30. *Slovar' russkih narodnyh govorov* [A dictionary of the Russian folk dialects] / ed. by F. P. Filin. L. Nauka. 1977. Is. 12. 386 p.
31. *Slovar' russkih narodnyh govorov* [A dictionary of the Russian folk dialects] / ed. by F. P. Filin. L. Nauka. 1986. Is. 21. 360 p.
32. *Smirnov G. S. Slovar' baby Nyury: sostavlen na osnove govora zhitelej derevni Mokrusha Sovetskogo rajona Kirovskoj oblasti* [Dictionary of Granny Nyura: compiled on the basis of the dialect of the inhabitants of the Mokrusha village in the Soviet district of the Kirov region]. Kirov. Printing House – Vyatka. 2011. 384 p.
33. *Fishchev A. V. Vyatskaya starina* [Vyatka antiquity]. Dnepropetrovsk. Prominform. 1997. 102 p.
34. Central state archive of the Kirov region.
35. *Shchepanskaya T. B. Kul'tura dorogi v russkoj miforitual'noj tradicii XIX–XX vv.* [The road culture in the Russian mythological tradition of the 19th – 20th centuries]. M. Indrik. 2003. 528 p.
36. *Boele O. "The travel peccadilloes of my idling Muse": Petr Vjazemskij's travel verse reconsidered* // *Russian Literature*. 2003. Vol. 53. Pp. 25–40.
37. *Randolph J. W. The singing coachman or, The road and Russia's ethnographic invention in Early Modern Times* // *Journal of Early Modern History*. 2007. Vol. 11. No. 1–2. Pp. 33–61.