

Ямщик на крутизне: особенности дорожной традиции России в XVIII–XIX веках

В. А. Коршунков

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

Аннотация. Так называемая дорожная традиция – это условия, обстоятельства и ситуации, которыми в прежние века сопровождалось сухопутное перемещение на дальние расстояния. Опасности на российских дорогах в прошлом могли быть не такими, как сейчас. В распоряжении историков, изучающих дорожную традицию России, есть немало источников XVIII–XIX вв. Важны впечатления современников, которые содержатся в мемуарах и письмах. Кое-что было тогда же опубликовано, многое отложилось в архивных делах. Существенным дополнением являются произведения художественной литературы. При этом важно, чтобы дорожная тематика в личных документах и в нарративных источниках не являлась основной, сюжетообразующей.

В России XVIII–XIX вв. многие люди любили быструю езду, и ямщики предпочитали гонять лихо. На дорогах часто встречались подъемы и спуски, особенно при переправах через реки. Многие старинные русские города располагались на высоких крутых речных берегах, и там же, внизу, на берегу, были устроены дорожные переправы. Сочетание быстрой езды с крутым спуском было опасным. В этих случаях случались поломки и травмы. Таких мест на дороге могло насчитываться слишком много, и путь становился некомфортен и опасен. Так или иначе, крутые откосы на дорогах задерживали движение.

Ключевые слова: дорожная традиция, повседневная жизнь, дорожное движение, дорожные мосты, ямщики, скорость.

Существует устойчивое мнение, что в России XVIII–XIX вв., выражаясь словами Н. В. Голя, многие любили быструю езду, и тогдашние профессионалы дальних дорог – ямщики – предпочитали мчать лихо. Добрый молодец-ямщик, погонявший свою тройку с песней на устах, стал одним из частых расхожих образов в русской литературе [21]. Скептически настроенному ученому может показаться, что быстрота гоньбы – один из укоренившихся мифов о русском народе. Не вполне так: об этом имеется много свидетельств, в том числе тех, что оставлены заезжими иностранцами. Этим людям было с чем сравнивать нашу дорожную традицию. Да и российские подданные, оказавшись на чужбине, подмечали, что привычной стремительной езды там не встретишь¹.

Придирчивый наблюдатель, французский маркиз А. де Кюстин, прокатившись в 1839 г. по России, удивлялся и ямщикам, и горкам: «Русские ямщики... на равнине весьма искусные, становятся крайне опасны на крутизне» [13, т. 2, с. 220]. Он красочно описывал, как ведут себя ямщики в таких случаях. Вообще в книге Кюстина о России немало внимания уделено разным дорожным обстоятельствам и происшествиям.

Подъемы и спуски на наших дорогах попадают часто. Обширные равнины в европейской части страны и в Сибири прорезаются полноводными реками. Один берег большой реки – как правило, пологий (его принято называть луговым), другой – высокий и обрывистый (горный). Наши предки устраивали поселение на защищенном самой природой горном берегу. Туда, где располагался город, заходили из других, отдаленных городов дальние дороги. Там же для транзитных путешественников устраивали переправу через реку. В XVIII–XIX вв. основательные мосты через широкие водные потоки строили разве что в столицах². Обычно же людей и повозки перевозили по воде на паромах. Осенью 1787 г. в слободе Дымково как раз во время долгого ожидания парома через р. Вятку в Хлынов бесследно пропала дремавшая на ямщицкой подводе немолодая Авдотья Зыкова [20, ф. 3, оп. 1, д. 3, л. 291–292 об.; 10, с. 33–44]. Город Хлынов (Вятка, Киров) расположен на высоком берегу р. Вятки. Переправившимся через реку приходилось долго пробираться вверх по Раздерихинскому оврагу, чтобы

© Коршунков В. А., 2022

¹ О быстрой езде см., например: [4, с. 63–67].

² В Москве знаменитый Всехсвятский (Каменный) мост был построен в 1687–1692 гг. и сразу стал городской достопримечательностью [6; 17].

попасть в центр, и такое было типично для многих российских поселений. Город пересекают два глубоких оврага, так что идущим или едущим нужно было на его улицах то подниматься, то спускаться. Недаром какие-то остроумцы насчитали в нем семь холмов, хотя в остальном он несколько не похож ни на первый Рим, ни на третий [см.: 16].

Когда путь пролегал по горкам, ямщики, гнавшие лошадей, скорость снижали не слишком, а потому сочетание быстрой езды с крутым спуском становилось угрожающим. В этих случаях бывали поломки и травмы. Спуск с холма, в овраг, к мосту – то место на дороге, где пассажиру грозили неприятности: люди могли лишиться не только имущества, но также и жизни. Таких мест могло насчитываться слишком много, и путь становился некомфортен и опасен.

Ямщик на крутизне – эта тема важна для лучшего понимания так называемой дорожной традиции, то есть условий, обстоятельств и ситуаций, которыми сопровождалась сухопутные перемещения на дальние расстояния (имеется в виду: в дореволюционной России). При таком рассмотрении бросаются в глаза трудности и препятствия, которые возникали перед путешественниками. Кроме всех прочих неудобств, тягот, опасностей, тем, кто ехал гужевым транспортом, на склонах холмов и при быстром спуске вниз грозили поломки и увечья. Поскольку по обширной стране приходилось постоянно разъезжать множеству чиновников, военных, купцов, крестьян, студентов, паломников, то «русские горки», бывшие неотъемлемой частью всякого дальнего путешествия, как можно предполагать, замедляли движение и делали его опасным.

В распоряжении историков, специалистов по дорожной традиции России есть немало источников того времени – XVIII–XIX вв. Это письма, мемуарные тексты и разнообразные документы (частично опубликованные, например, в тогдашней прессе, а частично такие, которые нужно выискивать в архивных фондах). Беллетристические произведения также имеют некоторое значение для уточнения отразившихся в иных источниках сведений. При этом для большей объективности важно, чтобы дорожная тематика в личных документах и в нарративных источниках не являлась основной, сюжетообразующей.

Между тем историки, а также специалисты по этнографии и культурной антропологии обычно не обращают внимания на этот аспект. К примеру, в книге историка Н. С. Борисова о повседневной жизни русского путешественника глава «Быстрая езда» начинается словами: «Среди других парадоксов русской жизни иностранцев поражало присущее России сочетание плохих дорог со всеобщей страстью к быстрой езде» [4, с. 63]. Далее автор приводит показательный отрывок из книги А. И. Герцена «Былое и думы», где тот вспоминал, как, возвращаясь в конце 1837 г. из вятской ссылки, он велел ямщику гнать во всю прыть. Тот охотно повиновался, и они совершили головокружительный спуск по крутой горе к замерзшей Волге, по руслу которой шел зимний тракт [4, с. 63–64]. Борисов пишет, что «быстрая езда издавна была в России своего рода национальным спортом» (отчего-то предположив, что она, быть может, досталась «нам в наследство от монголов») [4, с. 65]. Но он не выявляет и не рассматривает особо те случаи, когда стремительная езда не прекращалась даже на кручах, приводя к травмам и поломкам.

Литератор М. А. Дмитриев (1796–1866) в подготовленных в конце жизни мемуарах писал, что от Москвы до своего поместья в Симбирской губернии он постоянно ездил с 1811 г., то есть в течение полувека [7, с. 273, 275]. За Арзамасом, «на второй станции между Медынцевой и Шараповой, надобно было двенадцать раз спускаться с крутых гор и вдруг подыматься на горы и для безопасности выходить из экипажа». В другой раз, упоминая эту же местность, он отметил, что там «на тридцати трех верстах находилось тогда двадцать гор, то есть подъемов и спусков» [7, с. 274, 373]. Дмитриев вспоминал, как в 1847 г. они заехали для ночлега на ближайшую от Симбирска станцию Ключи: «Ночь была темная, а весь переезд этот состоял из поворотов и рытвин и кончался тремя верстами глубокого песку и взездом на гору. Никогда не забуду я... страха опрокинуться с экипажем...» [7, с. 484].

Вот сколько неудобных и опасных горок могло оказаться на пути по землям живописным, но не слишком удобным для проезда. Приведу здесь еще некоторые примеры неприятных и даже трагических случаев на дорожных кручах.

В феврале 1703 г. голландский путешественник К. де Бруин следовал со спутниками-иностранцами из Воронежа в Москву. Они в сильный мороз и при ветре перебрались по льду через Оку, и тут начались трудности. Предстоял крутой подъем на противоположный берег

по узкой скользкой дороге, а навстречу, вниз по склону, следовал обоз с подвыпившими возчиками. Те повздорили с прислугой иностранцев, потому что обозу пришлось отворачивать и объезжать по неудобью: «Путь, который они взяли, объезжая нас, был так неудобен, крут и усеян большими камнями, что лошади и сани беспрестанно подвергались опасности...». До серьезной потасовки дело не дошло. Но как раз тогда и случилось несчастье – правда, не с иностранцами. Де Бруин вспоминал, что как только он достиг вершины холма, то «увидел воз, спускавшийся с вершины горы, об одной лошаденке, очень грузный и без возчика. Лошадь, не смоги сделать правильного поворота на одном изгибе дороги и от ветра и льду сбившись с торного пути, приблизилась к краю пропасти и затем свалилась прямо с отвесной крутизны вниз, на самый берег реки. Зрелище было поразительное! Сани разлетелись в щепы, и лошадь переломала себе, по-видимому, все ребра; я видел, впрочем, что она была еще жива и приподымала по временам голову» [4, с. 125–126]. Никто из людей не пострадал, но погибла лошадь, развалились сани, был потерян груз.

Немецкий драматург А. Коцебу был сослан императором Павлом в г. Курган Тобольской губернии. На обратном пути, летом 1800 г., случилось такое: «Проезжая через несколько дней Кунгур, скверно вымощенный город, я едва не лишился жизни. Мы быстро спускались с горы, как вдруг лопнула ось: телега опрокинулась, а лошади продолжали бежать и тащили меня по мостовой. Шапка долго защищала мою голову, но наконец она свалилась, и я неизбежно разбил бы себе голову, если бы, к нашему счастью, мужикам, шедшим на базар, не удалось удержать испуганных лошадей. Еще несколько шагов и я бы погиб, но теперь отделался только довольно значительным ушибом. Ямщик пострадал гораздо более: он был весь в крови. Карпов же, сидевший на телеге, свесив ноги, просто упал в грязь» [12, с. 191–192]. Несчастье произошло при быстром спуске с горы.

Отставной офицер Ф. И. Кабанов, проводивший лето 1832 г. на Кавказских Минеральных Водах, 19 августа записал в своем дневнике: «Случилось ужаснейшее происшествие с девицею Сомовою. Она утром, часу в 10-м, ехала к источнику четверкой в бон-вояже (разновидность экипажа, от французского выражения “в добрый путь”. – В. К.), лошади, пресмирные, понесли с небольшой горки и, не доезжая до речки Ольховки, которую следовало переезжать вброд, зацепились бон-вояжем за мостик, устроенный чрез речку для пешеходов, опрокинули, оторвались с передком и побежали на горы. Упомянутая девица так щастливо перекинулась в экипаже до горы ногами, что, кроме испуга, никакого повреждения не получила; сидевшая же с нею девка жестоко убита, а кучер и фореитор с лакеем также отделались благополучно» [цит. по: 19, с. 188–189]. В результате «происшествия с девицею Сомовою» погибла не она сама, а ее служанка. С чего это «пресмирные» лошади при спуске с горки вдруг понесли, непонятно, но такое в пути бывало нередко и тоже приводило к авариям [11, с. 24].

Вот впечатления иностранца о кручах вблизи Волги. Некий француз, которого пригласили преподавать в Казанский университет, в 1842 г. ехал зимой по замерзшему волжскому руслу от Нижнего Новгорода до Казани. Везли его местные ямщики (чуваши или марийцы), они запрягали в сани лошадей неказистых, но резвых. Этот человек вспоминал о своей поездке: «Ямщики неосторожны до невероятности: полагаясь на силу и смелость своих маленьких лошадок, они на моих глазах поднимались или спускались почти вертикально с обрывов более 10 метров вышины, при въезде в деревню или выезде из нее (сам-то путь шел по руслу реки, но иногда приходилось заворачивать в прибрежные деревни. – В. К.). Я еще теперь спрашиваю себя, как могло случиться, что из четверых саней, занятых моими спутниками и мною, опрокинулись только одни – и те даже безо всякого несчастного случая» [2, с. 171–172].

Художник И. Е. Репин в 1863 г. ехал из Харькова в Москву в нагруженном экипаже, запряженном шестью лошадьми. Впоследствии он писал об этой поездке: «Страшно спускаться с больших гор. Огромный тяжелый мальпост (каре́та для перевозки почты и пассажиров. – В. К.) трудно взвезится на горы даже шестеркой лошадей. Случалось, что в гололедицу мы долго ждали под горой, пока фореитор приводил подмогу с почтового двора; а под гору такой рыдван, как наш, непременно следует тормозить. <...> ...Две могучие дышловые лошади совсем почти садятся на зады, чтобы сдерживать тяжесть всей двухэтажной кареты. <...> Ах, сколько было случаев и на нашей дороге... Ведь шоссе окопаны глубокими канавами... И не раз, разогнавшись, незаторможенный экипаж врезывался и опрокидывался в канаву. Счастье мое, что я на гору и под гору тогда сбегал пешком, чтобы погреться, а то – с высокого наружного места легко было сорваться в канаву... Лучше не вспоминать. После я уже не давал покоя кондуктору, пока под гору тормоза не были подкинута под колеса» [15, с. 113–114].

Спуск с горок был особенно опасен тогда, когда беспечный пассажир дремал и не мог быстро реагировать. Житель одной из южнорусских губерний А. П. Писаревский направлялся на богомолье в Новый Афон (знаменитый монастырь, основанный в 1875 г. в Абхазии). Он рассказывал: «...Ехал я на паре лошадей, в повозке с кладью пудов 50, и заснул. Лошади, спускаясь под гору рысью, опрокинули повозку, которая всю тяжестью придавила меня». Правда, все обошлось. Писаревский приписывал это свое счастье тому, что он всегда подавал беднякам: «Милостыня бедным и молитва их спасли и оправдали меня» [цит. по: 3, с. 283].

Нагруженные лошади вообще с трудом одолевали подъемы. В книге известного поэта (и придворного) К. К. Случевского, который летом 1885 г. сопровождал великого князя Владимира Александровича в инспекционной поездке по северным губерниям европейской России, описан путь от Белого моря к Онежскому озеру. Эту дорогу (без малого в 200 верст) положили незадолго до того, в 1876–1879 гг. По свидетельству Случевского, она была «чрезвычайно гориста», на ней имелись кручи чуть ли не в 40 градусов. «Есть места положительно опасные, с заворотами на крутых спусках, и уже теперь дорогу местами удлиняют, чтобы сделать ее более удобною. Говорят, что именно вследствие этой крутизны гужевое сообщение Белого моря с Онежским озером, на которое дорога главным образом рассчитана, идет очень слабо: лошади не берут» [18, с. 397].

В 1879 г. ссыльного литератора В. Г. Короленко отправили из г. Глазова Вятской губернии в отдаленную часть Глазовского уезда – на северо-восток, в Березовские Починки. В письме к родным из Починков 29 октября 1879 г. он сообщал о путешествии туда из Глазова, уже по зимнику: «Путь стоял недурной, и ехали мы без особых приключений, если не считать того, что я, по непривычке к дровням здешним, на всяком угоре выскакивал с дровней, точно мяч, и весь вывалился в снег» [8, с. 70]. Они тогда заблудились в малонаселенной местности, да еще на всякой горке выкидывало в снег – но для оптимиста все ничего: «путь стоял недурной». Из волостного центра, с. Афанасьевского, до Починков он тогда ехал в запряженных гусем санях, которыми управляла крестьянская девка Апроська. Она с трудом справлялась с парой лошадей, да к тому же поначалу робела. В автобиографической книге Короленко вспоминал: «Сначала еще, когда лошади бежали по ровной дороге, дело шло кое-как, но вот мы выехали на вершину небольшого холма, с которого перед моими глазами внезапно открылся большой спуск к какой-то речке. Далеко внизу, после довольно крутого поворота, едва заметная узкая дорожка взбегала на мостик, поворачивала вдоль замерзшей речушки и поднималась на гору. Я взглянул, и в душе моей шевельнулось сомнение: совершим ли мы с Апроськой благополучно этот рискованный спуск. Но размышлять было поздно: передняя лошадь уже ступила на спуск, и вскоре наши дровни бешено понеслись вниз. Первая вывалилась Апроська и увязла в снегу, так что над сугробом торчали лишь ее лапы. За нею выскочил мой ящик, а за ним последовал я, кинувшись тотчас же на помощь моей провожатой, между тем как лошади мчали наши дровнишки далеко внизу» [9, с. 594–595]. Затем возница и пассажир свыклись с такой дорогой: «И теперь порой мы оба хохотали, вываливаясь в снег на узеньких дорожках и поворотах» [9, с. 596]. Хорошо, что дровни – это санки невысокие, и падать с них не так уж страшно.

Но вообще-то каждый из подобных случаев запросто мог закончиться увечьем и даже смертью. По сообщению «Вятских губернских ведомостей», в декабре 1858 г. «один [человек], при спуске с горы, упал с воза и убит понесенною под гору лошадию...» [13]. Сходной (и тоже в декабре) оказалась гибель художника А. Г. Венецианова (1780–1847). Уже весьма пожилой по тем временам академик живописи был помещиком Вышневолоцкого уезда Тверской губернии. Зимой он отправился в губернский город на тройке. Под гору лошади вдруг понесли, кучер сумел выпрыгнуть, повозку повалило набок. Венецианов запутался в вожжах и, покуда лошади волокли его по обочине, получил множественные травмы, от которых он и умер³.

В 1815 г. ремонтировался участок Московского тракта, проходивший по Яранскому уезду Вятской губернии, и уездный землемер И. Корельский (в других документах иначе: Карельский) в своих предписаниях указывал производителям работ: нужно чистить дорогу «от лесу», засыпать «водороины», срывать «бугорки», укреплять то или иное «слабое в грунту место» фашинными вымостками, через речки и овраги ставить мосты «на столбах» (или

³ См. отрывки из «Записок» его дочери и «Выписку из [архивного] дела об убитом лошадьми вышневолоцком помещике академике Венецианове». Эти тексты опубликованы в посвященном художнику сборнике [1].

«на бревнах»), протягивать по обеим сторонам канавы. Иногда в этих документах можно встретить приказание срыть «крутость горы» [20, ф. 582, оп. 1, д. 5; см., например: л. 75–77]. В 1824 г. Корельский обследовал состояние тракта из Вятки в Вологду накануне проезда императора Александра I. О Куринском паромном перевозе через р. Молому, на границе Яранского и Котельничского уездов, он доносил: «Спуск к перевозу и подъем с него в селе Курине крут и неустроен, а потому для тяжелых экипажей крайне опасен» [20, ф. 582, оп. 47, д. 17, л. 177 об.].

Опасности на горках отразились и в русской литературе XIX в. В широко известном стихотворении А. С. Пушкина «Дорожные жалобы» (1829), где бойко перечисляются возможные трагические исходы во время долгого пути, есть и такой вариант: погибнуть можно «на горе под колесом». Сразу за тем – такие строки: «Иль во рву, водой размытом, // Под разобранным мостом». Очевидно, Пушкин представил себе крутую гору – и падение, когда угодишь под колесо. Если же удастся удержаться и заскочишь на шаткий, полуразрушенный мост, то слетишь с него вниз, в воду. Дорожные мосты в тогдашней России зачастую находились в дурном состоянии.

В одном эпизоде из рассказа И. С. Тургенева «Лебедянь» (1847, из цикла «Записки охотника») говорилось о поездке по холмистой местности: «При каждом спуске с горы Аркадий Павлыч держал краткую, но сильную речь кучеру, из которой я мог заключить, что мой знакомец порядочный трус». В рассказе Н. С. Лескова «Несмертельный Голован» (1880) запечатлены воспоминания о родной ему Орловской губернии. Там явно имелось в виду лето 1861 г., когда в г. Задонске Воронежской губернии проходил большой праздник – канонизация св. Тихона Задонского. Герои рассказа возвращались оттуда в Орел и проезжали возле села с характерным названием Крутое: «Здесь был в то время очень опасный спуск с одной горы и тяжелый подъем на другую, и потому случались разные происшествия с путниками: падали лошади, переворачивались экипажи и прочее в этом роде. Село Крутое непременно надо было проследовать засветло, иначе надо заночевать, а в сумерки никто не рисковал спускаться».

У литератора П. П. Ершова, автора «Конька-Горбунка» в стихотворении «Скорая езда» (1840) рисуется ситуация, когда на хлипкий мост прямо с кручи стремительно мчится телега: «С русской мощною отвагой // Беззаботно с вышины // Низвергаться в глубь оврага // Всем наклоном крутизны! // И опять, гремя телегой, // По зыбучему мосту // Всею силою разбега // Вылетать на высоту!..» Ершов – сибиряк, а сибирские возчики предпочитали гонять по трактам очень быстро.

Н. А. Некрасов в поэме «Русские женщины» (1872) описывал путь княгини М. Н. Волконской к мужу в Сибирь во второй половине 1820-х гг.: «А ночью ямщик не сдержал лошадей, // Гора была страшно крутая, // И я полетела с кибиткой моей // С высокой вершины Алтая!»

В приведенных свидетельствах речь иногда заходит не только о крутом спуске, но также о трудном и долгом подъеме – одно редко когда обходилось без другого. Въезд в гору не только выматывал силы из лошадей и возчиков, он был опасен не менее чем спуск. Тогда тоже можно было не удержаться и покатить, теряя управление, вниз или вбок. А если подъем стремились одолеть с наскока, разогнавшись на спуске, то и это было опасно.

Итак, сочетание привычной стремительной езды с плохими дорогами и особенно с кручами, холмами, оврагами, речными откосами приводило к тому, что на пути часто возникали чрезвычайные ситуации. В архивных документах о дорожном обустройстве иногда встречаются указания срыть «крутость горы» для удобства проезда. Но до появления тяжелой землеройной строительной техники приказать было легче, чем это исполнить: работая вручную, группа согнанных на дорогу крестьян могла кое-как сгладить и выровнять дорожное полотно на небольшом участке, и то разве что у важной речной переправы. А все крутые спуски и подъемы даже на самых главных дорогах убрать было немислимо. Разумеется, при прокладке новых путей инженеры старались находить такие трассы, чтоб можно было миновать неудобные к проезду скаты и склоны. Тем не менее, некоторые дороги не могли из-за их крутизны в полной мере использоваться ямщиками и возчиками (так обстояло дело с проложенной в 1870-х гг. трассой от Белого моря к Онежскому озеру). Вдобавок в XVIII–XIX вв. гужевые повозки уже бывали довольно тяжелыми, а настоящей тормозной системы у них не имелось. Опытные ямщики старались объезжать опасные крутые места где-нибудь сбоку от дорожного полотна. И в любом случае, такие кручи задерживали движение.

Список литературы

1. Алексей Гаврилович Венецианов: Статьи, письма. Современники о художнике / сост., вступ. ст. и примеч. А. В. Корниловой. Л. : Искусство, 1980. 391 с.
2. *Андерсен В.* Путешествие пр. Томаса от Москвы до Казани в 1842 году // Изв. О-ва археологии, истории и этнографии при Имп. Казан. ун-те. 1906. Т. 22. Вып. 3. С. 164–184.
3. *Бернштам Т. А.* Приходская жизнь русской деревни: очерки по церковной этнографии. Изд. 2-е. СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та; Петербургское востоковедение, 2007. 311 с.
4. *Борисов Н.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М. : Мол. гвардия, 2010. 440 с.
5. *Бруин К. де.* Путешествия в Московию // Россия XVIII века глазами иностранцев. Л. : Лениздат, 1989. С. 17–188.
6. *Брусиловский Н.* Древнейшая переправа // Историк. 2019. № 2 (50). С. 72–75.
7. *Дмитриев М. А.* Главы из воспоминаний моей жизни. М. : Нов. лит. обозрение, 1998. 752 с.
8. *Короленко В. Г.* Письма из тюрем и ссылок. 1879–1885. Горький : ОГИЗ, 1935. 209 с.
9. *Короленко В. Г.* Собр. соч. : в 5 т. Т. 4. Л. : Худож. лит., 1990. 656 с.
10. *Коршунков В. А.* Ветроум: странное, страшное, смешное в повседневной жизни русской провинции XVIII – начала XX века. М. : Редкая птица, 2021. 320 с.
11. *Коршунков В. А.* Искалеченные и погибшие: трагические аспекты дорожной повседневности в России XIX – начала XX века // Вестник гуманитарного образования. 2022. № 1 (25). С. 19–29.
12. *Коцебу А.* Достопамятный год моей жизни : воспоминания. М. : Аграф, 2001. 320 с.
13. *Кюстин А. де.* Россия в 1839 году. М. : Изд-во им. Сабашниковых, 1996. Т. 1–2. 528 + 480 с.
14. Обзор происшествий по Вятской губернии в декабре месяце 1858 года // Вятские губернские ведомости. 1859. Отд. 2. Ч. неофиц. № 5. С. 37.
15. *Репин И.* Далекое близкое. Изд. 5-е. М. : Изд-во Академии художеств СССР, 1960. 510 с.
16. Семь холмов над рекой : фотоповесть о городе Кирове / сост. и текст А. Лиханова. М. : Планета, 1976. 182 с.
17. *Сироткин А.* Лихие люди на Каменном мосту // Родина. 2016. № 9. С. 102–105.
18. *Случевский К. К.* По северо-западу России. СПб. : Изд. А. Ф. Маркса, 1897. Т. 1. 456, XX с.
19. *Филин М. Д.* Люди императорской России (из архивных разысканий). М. : Интелвак, 2000. 496 с.
20. Центральный архив Кировской области.
21. *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.

Coachman on a steep slope: features of the road tradition of Russia in the 18th and 19th centuries

V. A. Korshunkov

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

Abstract. The so-called road tradition is the conditions, circumstances and situations that in previous times accompanied long-distance land travel. The dangers on Russian roads in the past may not have been the same as they are now. At the disposal of historians studying the road tradition of Russia there are many sources of the 18th and 19th centuries. The impressions of contemporaries, which are contained in memoirs and correspondence, are also important. Some data were published at the same time, much was deposited in archives. Works of fiction are an essential addition. At the same time, it is important that the road theme in personal documents and narrative sources is not the main, plot-forming one.

In Russia in the 18th and 19th centuries many people loved fast driving, and the coachmen preferred to go fast. There were often ups and downs on the roads, especially when crossing rivers. Many ancient Russian cities were located on high and steep river banks, and there, below, on the bank, road crossings were made. The combination of fast driving with a steep descent was dangerous. In these situations, there were breakdowns and injuries. There could be too many such places on the road, and the path became uncomfortable and dangerous. In any case, the steep slopes on the roads delayed traffic.

Keywords: road tradition, daily life, traffic, road bridges, coachmen, speed.

References

1. *Aleksej Gavrilovich Venecianov: Stat'i, pis'ma. Sovremenniki o hudozhnike* [Alexey Gavrilovich Venetianov: Articles and letters. Contemporaries about the artist] / comp., ent. art. and notes: A. V. Kornilova. L. Iskusstvo. 1980. 391 p.

2. Andersen V. *Puteshestvie pr. Tomasa ot Moskvy do Kazani v 1842 godu* [Journey of rev. Thomas from Moscow to Kazan in 1842] // *Izv. O-va arheologii, istorii i etnografii pri Imp. Kazan. un-te* – Proceedings of the Society for Archeology, History and Ethnography at the Imp. Kazan University. 1906. Vol. 22. Is. 3. Pp. 164–184.
3. Bernshtam T. A. *Prihodskaya zhizn' russkoj derevni: ocherki po cer-kovnoj etnografii* [Parish life of the Russian village: essays on the church ethnography]. 2nd ed. SPb. S.-Peterb. University Publ. House; Peterburgskoe vostokovedenie. 2007. 311 p.
4. Borisov N. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epohu bezdorozh'ya* [The daily life of a Russian traveler in the off-road era]. M. Mol. gvardiya. 2010. 440 p.
5. Bruin K. de. *Puteshestviya v Moskoviyu* [Travels to Muscovy] // *Rossiya XVIII veka glazami inostrancev* – Russia in the 18th century through the eyes of foreigners. L. Lenizdat. 1989. Pp. 17–188.
6. Brusilovskij N. *Drevnejshaya pereprava* [The most ancient crossing] // *Istorik* – Historian. 2019. No. 2 (50). Pp. 72–75.
7. Dmitriev M. A. *Glavy iz vospominanij moej zhizni* [Chapters from the memories of my life]. M. Nov. lit. obozrenie. 1998. 752 p.
8. Korolenko V. G. *Pis'ma iz tyurem i ssylok* [Letters from prisons and exiles. 1879–1885]. Gorky. OGIZ. 1935. 209 p.
9. Korolenko V. G. *Sobr. soch. : v 5 t.* [Collected works : in 5 vols.]. L. Hudozh. lit. (Art. lit.) 1990. Vol. 4. 656 p.
10. 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.
11. Korshunkov V. A. *Iskalechennye i pogibshie: tragicheskie aspekty dorozhnoj povsednevnosti v Rossii XIX – nachala XX veka* [Maimed and dead people: tragic aspects of the everyday life on the Russian roads in the 19th and early 20th centuries] // *Vestnik gumanitarnogo obrazovaniya* – Herald of humanitarian education. 2022. Is. 1 (25). Pp. 19–29.
12. Kocebu A. *Dostopamyatnyj god moej zhizni : vospominaniya* [Memorable year of my life : memoirs]. M. Agraf. 2001. 320 p.
13. Kyustin A. de. *Rossiya v 1839 godu* [Russia in 1839]. M. Izd-vo im. Sabashnikovyh. 1996. Vol. 1–2. 528 + 480 p.
14. *Obzor proisshestvij po Vyatskoj gubernii v dekabre mesyace 1858 goda* [Overview of incidents in the Vyatka province in December 1858] // *Vyatskie gubernskie vedomosti* – Vyatka guberniya news. 1859. Dep. 2. Part non-official. No. 5. P. 37.
15. Repin I. *Dalyokoe blizkoe* [The distant is close]. 5th ed. M. USSR Academy of Arts. 1960. 510 p.
16. *Sem' holmov nad rekoj: fotopovest' o gorode Kirove* [Seven hills above the river: a photo story about the city of Kirov] / comp. and text: A. Lihanov. M. Planeta. 1976. 182 p.
17. Sirotkin A. *Lihie lyudi na Kamennom mostu* [Dashing people on the Stone Bridge] // *Rodina* – Motherland. 2016. No. 9. Pp. 102–105.
18. Sluchevskij K. K. *Po severo-zapadu Rossii* [Through the north-west of Russia]. SPb. A. F. Marks. 1897. Vol. 1. 456, XX p.
19. Filin M. D. *Lyudi imperatorskoj Rossii: (iz arhivnyh razyskanij)* [People of imperial Russia (from archive research)]. M. Intelvak. 2000. 496 p.
20. Central State Archive of the Kirov region.
21. 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.