

УДК 93/94

DOI: 10.30914/2411-3522-2022-8-2-136-142

## КАК ПРОЕХАТЬ СРЕДИ СНЕГОВ: ДОРОЖНЫЕ ТРУДНОСТИ И НЕУДОБСТВА НА СЕВЕРЕ РОССИИ В XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

**В. А. Коршунков**

*Вятский государственный университет, г. Киров, Российская Федерация*

**Аннотация.** Дорожная и транспортная проблематика чрезвычайно важна для понимания Российской империи – крупнейшей континентальной державы мира. Дорожная традиция России стала изучаться историками и другими специалистами лишь в недавнее время. Однако эта тематика существенна, поскольку она позволяет лучше уяснить, каким образом было организовано дорожное движение в дореволюционной России, с какими трудностями и опасностями оно было сопряжено. Ее можно изучать, используя разнообразные нарративные источники (прежде всего, мемуары), привлекая архивные документы, интерпретируя также те беллетристические тексты, которые создавались с ориентацией на достоверность. Основные перевозки гужевым транспортом производились зимой: 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. Несмотря на преимущества зимнего передвижения, в холодное время года путешественники, извозчики, кучера сталкивались со многими трудностями и неудобствами. В этой статье выявлены и изучены такие дорожные затруднения зимой на севере России (в частности, в Вятской губернии), которые случались из-за того, что дорогу постоянно заносило снегом, путь становился узким, и встречным едва удавалось проехать. Малые проселочные дороги, заносимые снегом, доставляли немало хлопот: там вспыхивали конфликты между встречными, случались поломки и травмы. Во всяком случае, движение сильно замедлялось. В статье также рассмотрены те способы действий, которыми люди иногда пытались предотвращать конфликты на узких зимних дорогах.

**Ключевые слова:** дореволюционная Россия, повседневная жизнь, дорожная традиция, гужевой транспорт, перевозки, климат, зима

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Для цитирования:** Коршунков В. А. Как проехать среди снегов: дорожные трудности и неудобства на севере России в XIX – начале XX века // Вестник Марийского государственного университета. Серия «Исторические науки. Юридические науки». 2022. Т. 8. № 2. С. 136–142. DOI: <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2022-8-2-136-142>

## HOW TO RIDE AMONG THE SNOWS: ROAD DIFFICULTIES AND INCONVENIENCES IN THE NORTH OF RUSSIA IN THE 19TH AND EARLY 20TH CENTURIES

**V. A. Korshunkov**

*Vyatka State University, Kirov, Russian Federation*

**Abstract.** The road and traffic issues are very important for understanding the Russian Empire as the largest continental power in the world. The road tradition of Russia has been studied by historians and other specialists only recently. However, this topic is important because it allows better understanding how traffic was organized in pre-revolutionary Russia, what difficulties and dangers it was associated with. The topic can be studied using a variety of narrative sources (primarily memoirs), archival documents, and also interpreting those fiction texts that were created with a focus on authenticity. The main transportation by horse-drawn transport was carried out in winter: 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. Despite the advantages of winter traffic, travelers, cabbies, and coachmen faced many difficulties and inconveniences during a cold season. This paper identified and studied the difficulties of winter roads in the north of Russia (in particular, in the Vyatka province) due to the fact that roads were constantly covered with snow, a path became narrow, and it was difficult for oncoming people to pass by. Small country roads covered with snow caused a lot of trouble: conflicts broke out between oncoming people, breakdowns and injuries occurred. In any case, traffic was

slowing down. This paper also discusses the modes of action with which people sometimes tried to prevent conflicts on the narrow winter roads.

**Keywords:** pre-revolutionary Russia, daily life, road tradition, horse-drawn transport, traffic, climate, winter

The author declares no conflict of interest.

**For citation:** Korshunkov V. A. How to ride among the snows: road difficulties and inconveniences in the north of Russia in the 19th and early 20th centuries. *Vestnik of the Mari State University. Chapter "History. Law"*. 2022, vol. 8, no. 2, pp. 136–142. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2022-8-2-136-142>

Для России, как самой обширной страны в мире, сухопутные коммуникации, способы и средства передвижения имели значение жизненно важное, особенно до распространения современных способов транспортировки (автомобилями и железными дорогами). Дорожное обустройство очень зависит от климата. Природно-климатические условия северной Евразии зачастую не способствовали быстрым и удобным перемещениям на дальние расстояния. Между тем, в дореволюционной России значительные перемещения грузов по суше происходили как раз зимой, когда можно было проложить санный путь по замерзшим руслам рек и по тем местам, где летом проезд затруднен. Именно в холодное время года по всей стране тянулись обозы, груженные товарами. Немало межрегиональных и всероссийских ярмарок было приурочено к началу или концу зимы, чтобы доставлять товары санным путем.

Долгой зимой дороги заваливало снегом. Пути становились узкими, и встречные едва могли разминуться. Особенно трудно было проехать на дальнее расстояние и разъехаться встречным после метелей и буранов, когда образовывались заносы. На самых важных трактах снег пытались убирать, например, при помощи грубо сколоченного деревянного треугольника, который тащила лошадь. Он был обращен острым углом вперед и сдвигал снег с дорожного полотна к обочинам. По таким трактам расставляли верстовые столбы, а еще их старались обсаживать аллеями деревьев, которые указывали путникам направление даже в сильную метель. Как раз по большим, хорошо оборудованным трассам с оживленным движением и после снегопада ехать еще можно было, а на проселках иной раз путь вовсе заметало или же там оставалась одна наезженная колея посреди непроходимого снегового поля.

Зимние дорожные неудобства историками, этнографами, специалистами по отечественной

культуре и бытовой повседневности всерьез не обсуждались. Так, историк Н. С. Борисов в своей книге о повседневной жизни русского путешественника в дореволюционное время, ссылаясь на два текста 1840-х гг., вкратце отмечал тяготы пути «от ухабов, раскатов и зажоров», а также от вынужденной езды по снежной целине [2, с. 74–75]. Ухабы были серьезным затруднением на дорогах, особенно с середины зимы, когда уже наваливало много снега и он утрамбовывался тяжелыми обозами. Однако воздействие ухабов на перевозки требует отдельного рассмотрения.

Каковы были условия и особенности зимних перевозок гужевым транспортом на севере европейской части России (и конкретно – в Вятской губернии) – там, где холода стояли подолгу? Насколько значимыми оказывались затруднения из-за снежных заносов и сужения пути? Что и как писали об этом современники, люди XIX и начала XX века? 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.

Такая тематика лежит в русле исследования дорожной традиции России (дорожной повседневности, культуры дороги, традиционной культуры путешествия). Дорожная традиция – это условия, обстоятельства, ситуации, которыми сопровождалась сухопутные перемещения на дальние расстояния [8; 9; 10; 11; 2; 7; 4; 6; 5 и др.].

### Временное обустройство зимнего пути

В некрасовском журнале «Современник» в 1864 г. опубликовали редакционный обзор, где был сделан примерный расчет времени работ грузового извозчика и перечислены кое-какие из

зимних невзгод и неурядиц. Критической, народолюбивой направленности журнала соответствует кое-где и тон изложения – о благоустроенности проселков явно сказано с иронией: «Извозничество с тяжестями сопряжено еще с большими неудобствами: тут при наших благоустроенных проселках и при русских мятелях напринимаешься такого лютого горя, что, кажется, и в жизнь бы другой раз не поехал... и все-таки и в другой, и в третий, и в четвертый раз – все едешь. Возьму местность в 30 верстах от Москвы. Кажется невероятным, чтобы одна поездка в Москву и обратно, на таком расстоянии, требовала около 30 часов, а между тем ничего нет справедливее этого. Положим, что мужик везет в Москву воз сена, и что с вечера у него этот воз уже навит и увязан. Поднимается он из дому с десяти часов ночи и тогда только может быть уверен, что успеет в Москву часам к восьми следующего утра. Медленность движения объясняется очень просто: во-первых, проселки наши обилуют всевозможными ухабами, во-вторых, на тех же проселках, особливо около деревенских околиц, до того иногда переметаёт дорогу снегом, что малосильная мужицкая лошаденка становится в тупик». Но всего хуже – другой обоз навстречу: «Кроме того, может случиться встречный обоз, и в таком разе положение делается поистине трагическим; начинается брань, толкотня, метание жеребьев; и время летит незаметно. Кроме того, может встретиться или барин, или старшина, или писарь в санках – тут уж никакой пустой болтовни не бывает, а съезжает обоз мужицкий в сугробы без всяких разговоров, так что только морды лошадиные виднеются из-под снега. И тут время летит незаметно»<sup>1</sup>.

К началу XX века в Российской империи имела обширная сеть дорог разного качества. Были налажены перевозки людей и грузов, на путях располагались почтовые станции, постоянные дворы и придорожные трактиры. Земства наблюдали за состоянием дорог<sup>2</sup>. В частности, в обязанности дорожных смотрителей входила защита проезда от снежных заносов. Такие заграждения требовалось «устраивать из воткнутых вдоль пути сосновых или еловых сучьев, длиной от 2 до 3 аршин (по 6 сучьев приблизительно на одну погонную сажень)» либо же «из плетневых щитов из

хвороста и драни». Причем заграждения нужно было переставлять с места на место несколько раз за зиму<sup>3</sup>. Разумеется, не многие служители проделывали все это столь усердно. Иногда для таких работ привлекали окрестных обитателей. Бывало, что местные крестьяне и сами расставляли эти своеобразные дорожные указатели.

Древесную вежу, указывавшую колею на постоянно заносимой снегами дороге, жители Вятской губернии называли словом «маяк». Учитель и собиратель народных речений Н. М. Васнецов так объяснял этот термин: «Дорожный знак: ветка, кол, прут, обсоченная елочка. Маяки преимущественно ставятся при дорогах зимой»<sup>4</sup>. Вятская газета в середине XIX в. сетовала, что каждый год миллионы молодых деревьев истребляются, чтобы украсить храмы на Семик и Троицу, а кроме того, сотни тысяч расходуются, «чтоб обозначить в открытых местах переметаемый вьюгами путь». Газета призывала либо употреблять для этого сучья уже старых деревьев, либо установить постоянные, прочно вбитые колья<sup>5</sup>.

Вежи вдоль заснеженных дорог бросались в глаза путешественникам. Поэт Н. П. Огарев в поэме «Зимний путь (из дорожных воспоминаний)» (1854–1855) упоминал «вдоль пути ряд глупых вех...»<sup>6</sup>. У писателя-этнографа С. В. Максимова в очерке «Питерщик (похождения кулачка)», написанном тогда же, в середине XIX в., есть эпизод, в котором рассказывалось, как крестьяне добирались зимой из родных мест в Петербург: «От деревни к лесу, по снежному полю, прихотливо вилась узенькая полоса проселка, обозначенная по полям спасительными во время вьюги и метели елками, наставленными кое-где догадливыми мужичками»<sup>7</sup>. В повести крестьянского писателя С. Т. Семенова «Гаврила Скворцов» (1904) говорилось, что как-то осенью «по деревням повестили, чтобы по дорогам ставили вешки». Мужики пошли в лес нарубить палок. Одному из них потом надо было расставить их «по большой дороге». Он пояснял товарищу:

<sup>3</sup> Инструкция об обязанностях дорожных смотрителей. Вятка : Тип. и хромолитография Шкляевой, 1905. С. 6.

<sup>4</sup> Васнецов Н. М. Материалы для объяснительного областного словаря вятского говора. Вятка : Губ. тип., 1907. С. 131.

<sup>5</sup> Савинов Ив. Очерк промышленности Вятского края // ВГВ. 1858. Отд. 2. Ч. неофиц. № 25. С. 162.

<sup>6</sup> Огарев Н. П. Стихотворения. Л. : Сов. писатель, 1948. С. 270.

<sup>7</sup> Максимов С. В. Собр. соч. : в 7 т. М. : Книжный клуб Книговек, 2010. Т. 6 : Лесная глушь : очерки. С. 416.

<sup>1</sup> Наша общественная жизнь // Современник. 1864. Т. 100. Ч. 1–2 (январь – февраль). Отд. 2. С. 218–219.

<sup>2</sup> Россия в дорожном отношении / сост. В. Ф. Мейен. СПб. : Тип. Министерства внутренних дел, 1902. Т. 1–3.

«Староста говорил, что урядник непременно велел скорей ставить»<sup>1</sup>.

Дорожные вешки могли служить для святочного девичьего гадания. В Тотемском районе Вологодской области девушки поступали так: «Пруточки, вехи ставили, чтоб видно было тропку, если заметет. Доходили до девятой, говорили: “Девятая веха, скажи мне жениха, чтоб не очень бодрился да сегодня ночью приснился”» [1, с. 186].

На узкой зимней дороге, меж высоких сугробов с обеих сторон или же со снежной обочиной, которая не выдерживала тяжести, непросто было разехаться встречным саням и тем более – длинным, тяжело нагруженным обозам. Приходилось решать, кому съезжать на обочину, рискуя завязнуть в снегу, а потом долго и с трудом оттуда выбираться. Ехавший на одних санях, разумеется, уступал место обозу. Проезд обычно предлагали старшему или власти имеющему. Непременным обычаем считали давать место свадебным поездкам, которые вообще гоняли быстро и без остановок. А нередко на дороге решали дело силой – случались потасовки [6].

В народной речи имелись особенные слова для обозначения специально сделанных мест, где удобно было разминуться. Инспектор народных училищ Н. В. Шишкин постоянно переезжал из одного села Вятской губернии в другое. Он подготовил словарик местного говора, в котором поместил рядом два разнокоренных слова: «Уторопище, утолока», объяснив их так: «Утоптанное место в снегу возле зимней дороги, где легче при встречах разъезжаться»<sup>2</sup>. В литературной записи первое из них было бы с иным окончанием – «уторопище»<sup>3</sup>. Само наличие двух синонимов в таком словарице, по-видимому, означает, что оба они хорошо запомнились инспектору Шишкину.

Эти слова были известны вятскому уроженцу, этнографу и филологу Д. К. Зеленину, который в

начале XX в. собирал местные диалектизмы. Он занес в свой словарь термин «утолока» (обнаруженный в охотничьем заговоре из Орловского уезда Вятской губернии), сославшись на Шишкина<sup>4</sup>. Глаголы, от которых образованы оба записанных Шишкиным слова, имеются в словаре В. И. Даля. По толкованию Даля, «утолакивать, утолочь» – значит: «истолочь намелко» или «притолочь, притоптать ногами»; «прибить, убить плотно каким снарядом». «Утолок» или «утолока» – это «толока, выгон»; «утоптанное, вытоптанное место», а «утолочная дорога, тропа» – битая, торная. Что же до вятского слова «уторопище», то, согласно Далю, «уторять, уторить дорогу, тропу» – накатать, укатать ездой, утоптать ходьбой, а «уторенная дорога» – значит: торная<sup>5</sup>. В речи вятчан был еще один диалектизм, с тем же корнем, что и «уторопище», а именно – отмеченный Н. М. Васнецовым глагол «уторкать». По его объяснению, это значит «уколачивая, убивая что, стиснуть, сдавить, сжать; упоместить что потеснее» (и пример: «уторкал дорогой», то есть «разбить себя ездой по плохой дороге»)<sup>6</sup>.

Так что зимой при встречах вятские крестьяне не только расставляли «маяки» по дорогам, а еще и натаптывали «уторопища», «утолоки».

#### По способу вятского священника

В наступившем 1917 году, зимой, в вятской епархиальной газете появилась заметка, которую написал некий сельский священник, скрывшийся под латинским псевдонимом (в переводе на русский – Некий). Заметка начиналась так: «Всякому, кто живет в селах и деревнях, известны те неудобства, а иногда и мучения, какие испытываются на наших малых дорогах при встречах, начиная с 1 января, а иной год и ранее, до конца зимы<sup>7</sup>. Действительно, ведь чем дольше тянулось зимнее время, тем больше вырастали сугробы, круче делались ухабы с раскатами и тем неудобнее становилось

<sup>1</sup> Семенов С. Т. Рассказы и повести. М.: Современник, 1983. С. 406.

<sup>2</sup> Особенности русского наречия в Слободском уезде (собранные инспектором начальных народных училищ Слободского уезда Николаем Васильевичем Шишкиным) // Слободской уезд Вятской губернии в географическом и экономическом отношениях / сост. М. И. Куроптев. Вятка: В губ. тип., 1881. С. 209.

<sup>3</sup> Именно в таком виде термин отмечен в наиболее обширном своде русской диалектной лексики (Словарь русских народных говоров / гл. ред. С. А. Мызников. СПб.: Наука, 2015. Вып. 48. С. 192).

<sup>4</sup> Зеленин Д. К. Отчет о диалектологической поездке в Вятскую губернию. СПб.: Тип. Имп. академии наук, 1903. С. 167–168.

<sup>5</sup> Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. М.: Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1956. Т. 4. С. 521.

<sup>6</sup> Васнецов Н. М. Указ. соч. С. 330. В «Словаре русских народных говоров» глагол дан в форме несовершенного вида – «уторкивать». Он известен на Русском Севере и в Сибири (Словарь русских народных говоров. Вып. 48. С. 141).

<sup>7</sup> Aliquius (sic! – В. К.). Наши зимние дороги и разъезды на них // Вятские епархиальные ведомости. Отд. неофиц. 1917. 60-й год изд. № 5–6 (9 февр.). С. 46.

проезжать по сузившемуся пути. По словам автора, особенно страдало от этого духовенство, поскольку сельским батюшкам часто приходилось ездить по своим приходам, и как раз зимою. Автор заметки указывал: «Я и раньше задумывался над этим, – чего ради в самом деле мы теряем время, мучимся (иногда приходится распрягать лошадь) при встречах, выслушиваем брань и угрозы иногда от хулиганов и т. п.»<sup>1</sup>. Характерно это признание: получается, что в предреволюционное время мужики вступали в перепалку даже со священником, а иной раз священник вынужден был барахтаться в снегу на обочине, пропуская встречного.

Оказывается, эта тема была наболевшей. При начале заметки, внизу, редакция газеты поместила примечание, в котором говорилось о зимних столкновениях на дорогах: «Воспоминания детских лет живо рисуют и нам те в высшей степени тяжелые картины безобразной ругани, ломки экипажей и сбруи, битья лошадей, а нередко и людей при встречах зимой на малых дорогах, о которых говорит автор настоящей статьи. Несомненно, пройдут еще века, прежде чем наши малые дороги будут радикально улучшены. До тех же пор всякие паллиативы, вроде указанного автором статьи, если они оказываются хотя сколько-нибудь полезными, следует приветствовать и стараться настойчиво проводить их в жизнь»<sup>2</sup>.

Предложенный в заметке «паллиатив» был прост и очевиден: священник попросил старика-нищего, и тот за небольшую плату устроил по четырем дорогам разъезды, через 125 саженей каждый, то есть по четыре на одну версту. Судя по всему, эти разъезды представляли собой обычные в Вятском крае «уторопища» или «утолоки», то есть утопанные места. Они помечались ветками, чтобы их можно было разглядеть издали. После вьюг их приходилось расчищать, но в общем не так уж и часто. Автор заметки, делаясь опытом с коллегами, писал: теперь «каждый едущий или сворачивает на этот съезд, или дожидает встречного именно на этом месте». Это дело, затеянное священнослужителем, было непривычным и вызывало у крестьян недоумение: «Мужички сперва смеялись: “Затейник батюшка, чего выдумал! Испокон веку разъезжались, где придется!” А теперь и хвалят пожалуй: “А ведь и впрямь хорошо, фу, ты

какая простая штука, и ведь ничего не стоит главное!..”» Однако сами мужики, без приказа и по нуждения, не желали устраивать ничего подобного. Священник их спрашивал: «Так и будете ругаться при встречах?», – а они отвечали: «Что говорить! Мука чистая, особенно с возом ежели... сколь брани, порой и драка бывает! Сколь оглобель, саней приломали, сбруи попортили!» Священник подзадоривал: «Мало того – драки! Я знаю даже случаи убийства: одного мужика прокололи вилами; другой пьяный убил свою лошадь!» Те соглашались: «Всячины бывало!» Но натаптывать разъезды не хотели все равно<sup>3</sup>.

### «Мятельный звон»

В ноябре 1892 года, при начале зимы, вятский губернатор А. Ф. Анисин получил обращение из Главного правления Российского общества спасения на водах. Общество было озабочено возможными жертвами во время зимних вьюг среди проезжавших по дорогам и пешеходов: «Туманы на море и мятели на суше суть явления, во время которых зрение, обыкновенный путеводитель человека, делается бессильным, когда остается обратиться к слуху, который, к счастью, сохраняет свою силу и при этих неблагоприятных явлениях. Как на море, так и на суше колокольный звон составляет главное средство для предупреждения несчастий как во время туманов, так и во время мятелей». Общество напоминало об императорском указе от 7 августа 1851 г., «коим установлен мятельный звон при сельских церквях», и просило, чтобы губернатор напомнил, кому следует, о таком предохранении от зимних дорожных опасностей. Обращение было переадресовано губернаторской канцелярией к вятскому архиерею, а тот распорядился сделать публикацию в епархиальной газете<sup>4</sup>. В документе, кроме прочего, говорилось, что Общество спасения на водах «считает долгом своим просить распоряжений о возможно тщательной расстановке частых и видных вех по дорогам, пролагаемым в зимнее время через реки и озера и об ограждении полыней, прорубей в пределах рыболовных ватаг и становищ, а также лошадиных водопоев в селениях»<sup>5</sup>. Общество упоминало не о вехах *по зимним дорогам*, а только о вехах *на замерзших водоемах*. Это потому, что оно радело о «спасении на водах». А при нашем

<sup>1</sup> Aliquius (sic! – В. К.). Наши зимние дороги и разъезды на них // Вятские епархиальные ведомости. Отд. неофиц. 1917. 60-й год изд. № 5–6 (9 февр.). С. 46.

<sup>2</sup> Там же. С. 46. Прим.

<sup>3</sup> Там же. С. 46–48.

<sup>4</sup> ЦГАКО. Ф. 237. Оп. 195. Д. 22.

<sup>5</sup> Там же. Л. 651 – 651 об.

бездорожье в холодное время года нередко ездили как раз по руслам рек.

Однако вскоре после этого, в 1895 г., следующий за Анисьиным вятский губернатор Ф. Ф. Трепов издал циркуляр о том, чтобы с установкой дорожных вех не слишком усердствовали: «Мною замечено, что по сторонам дорог в летнее время расставляются вехи и даже на таких местах, как, например, по дороге, идущей по лесу.

Находя расставление вех по дорогам в летнее время совершенно излишним, а трату на них лесного материала бесполезною и имея в виду, что вехи необходимы по дорогам только в зимнее время, прошу Г.г. (господ. – В. К.) земских начальников и уездных исправников иметь наблюдение, чтобы вехи в летнее время не расставлялись по сторонам дорог»<sup>1</sup>.

В общем, иной раз местные власти приказывали натывать вешек и там, где не нужно, и когда это было ни к чему. А надо было только зимой и на открытых пространствах.

В инструкции уже советского времени – начала 1930-х гг. – также указывалось, что зимой требуется «установить вехи или хвойные ветки там, где дорога заносится снегом и нет телеграфных столбов вдоль дороги»<sup>2</sup>. Впрочем, в 1926 году в «лозунгах к дню леса» отмечалось, что «не стоит каждую зиму ставить [б] вехи у дорог, если можно посадить деревья»<sup>3</sup>. Пожалуй, зеленые насаждения по обочинам лучше втыкавшихся в снег па-

лок. Высаживать деревья вдоль трактов особенно активно начали при Александре I, и занимался этим А. А. Аракчеев, хотя народная молва называла березки «екатерининскими», приписывая дорожное обустройство Екатерине II [3].

Есть мнение, будто прокладка хорошо обустроенных трасс по российским просторам в дореволюционное время не очень требовалась: перевозки по спрямленным, накатанным зимним путям бывали легкими и быстрыми. Однако изучение письменных источников показывает, что проблемой было даже разъехаться встречным возам на занесенной снегом проселочной дороге. Проблему эту образованные люди считали вечной: «пройдут еще века», пока она решится (как писали в 1917 г. в вятской епархиальной газете). Особенно сильно заносило дороги при буранах и метелях, много снега скапливалось под конец зимы. Тогда на дорогах случались конфликты между встречными. А ведь было и множество иных трудностей во время зимних поездок. Так что дальний зимний путь мог стать и неудобным, и небыстрым.

Пристальное вчитывание в разнообразные нарративные и документальные источники (те, что обычно остаются вне внимания большинства исследователей отечественной истории) выявляет значение того, сравнительно нового направления, которое связано с изучением так называемой дорожной традиции. В частности, привлекая сведения смежных дисциплин, изучающих погодные и климатические условия, историки способны лучше понять особенности дорожных коммуникаций, а значит, специфику функционирования общества и государства в дореволюционной России.

<sup>1</sup> ВГВ. 1895. № 42 (31 мая). Ч. офиц. С. 2.

<sup>2</sup> Инструкция для руководства дорожным работникам по производству дорожных работ, проводимых с участием сельского населения на территории Нолинского района. Нолинск : Тип. Нижполиграфобъединения, [1932]. С. 30.

<sup>3</sup> ЦГАКО. Ф. Р. 1437. Оп. 1. Д. 200. Л. 207 об.

## Приложение

### Список сокращений / List of abbreviations

ВГВ – Вятские губернские ведомости.

ЦГАКО – Центральный государственный архив Кировской области.

1. 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. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=30651410> (дата обращения: 21.04.2022).

2. Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М. : Мол. гвардия, 2010. 440 с.

3. Коршунков В. А. Благоустройство российских дорог в эпоху Александра I и народная память об А. А. Аракчееве // Отечественная война 1812 г. в региональной истории и историографии: сб. мат. Всерос. науч.-практ. конф. / отв. ред. В. А. Криушина. Киров : ВятГГУ, 2012. С. 69–75.

4. Коршунков В. А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М. : Форум, 2015. 240 с.

5. 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. DOI: <https://doi.org/10.25730/VSU.2070.21.062>

6. Коршунков В. А. Свадебный поезд против царского выезда // Родина. 2020. № 9. С. 127–129. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43837395> (дата обращения: 21.04.2022).

7. Матвеев А. В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX в.). Омск : Изд-во ОмГПУ; Изд. дом «Наука», 2010. 230 с.
8. Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М. : Индик, 2003. 528 с.
9. Boele O. “The travel peccadilloes of my idling Muse”: Petr Vjazemskij’s travel verse reconsidered // *Russian Literature*. 2003. Vol. 53. Pp. 25–40. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0304-3479\(03\)80021-2](https://doi.org/10.1016/S0304-3479(03)80021-2)
10. Dickinson S. *Breaking ground: travel and national culture in Russia from Peter I to the era of Pushkin*. Amsterdam; New York : Editions Rodopi B. V., 2006. 290 p.
11. 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. DOI: <https://doi.org/10.1163/157006507780385044>

*Статья поступила в редакцию 16.05.2022; одобрена после рецензирования 09.06.2022; принята к публикации 30.06.2022.*

### Об авторе

#### Коршунков Владимир Анатольевич

кандидат исторических наук, доцент, Вятский государственный университет (610000, Российская Федерация, г. Киров, ул. Московская, д. 36), ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>, [vla\\_kor@mail.ru](mailto:vla_kor@mail.ru)

*Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.*

1. Andreeva E. P. *Obraz dorogi v yazykovom soznanii dialektonositelya: po stranitsam “Slovyara vologodskikh govorov”* [The image of the road in the linguistic consciousness of a dialect carrier: through the pages of the Dictionary of Vologda Dialects]. *Belovskii sbornik: mat. konf.* = Belov collection: conference materials ed. by G. V. Sudakov et al., Vologda, VolSS of RAS Publ., 2017, is. 3, pp. 185–188. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=30651410> (accessed 21.04.2022). (In Russ.).
2. Borisov N. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epokhu bezdorozh'ya* [The Russian traveler’s daily life in the off-road era]. М., Mol. Gvardiya Publ., 2010, 440 p. (In Russ.).
3. Korshunkov V. A. *Blagoustroistvo rossiiskikh dorog v epokhu Aleksandra I i narodnaya pamyat' ob A. A. Arakcheev* [Improvement of Russian roads in the era of Alexander I and the people’s memory of Alexei Arakcheev]. *Otechestvennaya voina 1812 g. v regional'noi istorii i istoriografii: sb. mat. Vseros. nauch.-prakt. konf.* = The Patriotic War of 1812 in regional history and historiography: coll. of mat. of the All-Russian scientific and practical conf. ed. by V. A. Kriushina, Kirov, VyatSHU Publ. house, 2012, pp. 69–75. (In Russ.).
4. Korshunkov V. A. *Dorozhnaya traditsiya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road tradition in Russia: beliefs, customs, and rituals]. М., Forum Publ., 2015, 240 p. (In Russ.).
5. Korshunkov V. A. *Iskalechennyye i pogibshie: tragiccheskie aspekty dorozhnoi povsednevnosti v Rossii XIX – nachala XX veka* [Maimed and dead people: tragic aspects of the daily life on the Russian roads in the 19th and early 20th centuries]. *Vestnik gumanitarnogo obrazovaniya* = Herald of Humanitarian Education, 2022, no. 1 (25), pp. 19–29. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.25730/VSU.2070.21.062>
6. Korshunkov V. A. *Svadebnyi poezd protiv tsarskogo vyezda* [Peasant wedding vs tsar's coach]. *Rodina* = Motherland, 2020, no. 9, pp. 127–129. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43837395> (accessed 21.04.2022). (In Russ.).
7. Matveev A. V. *Traditsionnaya 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)]. Омск, OmSU Publ. house; “Nauka” Publ. house, 2010, 230 p. (In Russ.).
8. Shchepanskaya T. B. *Kul'tura dorogi v russkoi miforitual'noi traditsii XIX–XX vv.* [The road culture in the Russian mythological tradition of the 19th – 20th centuries]. М., Indrik Publ., 2003, 528 p. (In Russ.).
9. Boele O. “The travel peccadilloes of my idling Muse” Petr Vjazemskij’s travel verse reconsidered. *Russian Literature*, 2003, vol. 53, is. 1, pp. 25–40. (In Eng.). DOI: [https://doi.org/10.1016/S0304-3479\(03\)80021-2](https://doi.org/10.1016/S0304-3479(03)80021-2)
10. Dickinson S. *Breaking ground: travel and national culture in Russia from Peter I to the era of Pushkin*. Amsterdam; New York, Editions Rodopi B. V., 2006, 290 p. (In Eng.).
11. 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. (In Eng.). DOI: <https://doi.org/10.1163/157006507780385044>

*The article was submitted 16.05.2022; approved after reviewing 09.06.2022; accepted for publication 30.06.2022.*

### About the author

#### Vladimir A. Korshunkov

Ph. D. (History), Associate Professor, Vyatka State University (36 Moskovskaya St., Kirov 610000, Russian Federation), ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>, [vla\\_kor@mail.ru](mailto:vla_kor@mail.ru)

*The author has read and approved the final manuscript.*