

В. А. Коршунков

ПУТЬ СКВОЗЬ ВЕКА И ЗЕМЛИ

ДОРОЖНАЯ ТРАДИЦИЯ
России



УДК 398
ББК 82.3(2Рос=Рус)
К70

*Издание осуществлено при финансовой поддержке
Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям*

Рецензенты:

*С. В. Голикова — доктор исторических наук, ведущий научный
сотрудник Института истории и археологии Уральского отделения
Российской академии наук;*

Н. О. Осипова — доктор филологических наук, профессор

*В оформлении переплета использована картина
И. К. Айвазовского «Зимний обоз в пути»*

Коршунков В. А.

К70 Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России /
В. А. Коршунков. — М.: Редкая птица, 2020. — 624 с.

ISBN 978-5-6044093-2-9

В книге исследуется отечественная дорожная традиция, просле-
женная по материалам XVII – первой половины XX в. Привлекаются эт-
нографические, фольклорные, литературно-публицистические и ме-
муарные источники, уникальные архивные документы. Рассмотрены
дорожные конфликты, региональная специфика обустройства трасс,
восприятие путешественниками дорожных тягот, подстерегавшие
идущих и едущих разнообразные опасности, а также примечатель-
ные особенности свадебных выездов. Книга адресована специали-
стам — историкам, филологам, культурологам и всем, кто интере-
суется историей Отечества, историко-бытовой повседневностью и
традиционной культурой народов России.

УДК 398

ББК 82.3(2Рос=Рус)

ISBN 978-5-6044093-2-9

© Коршунков В.А., 2020

© Издательство «Редкая птица», 2020

Издание не подлежит маркировке в соответствии с п. 1 ч. 2 ст. 1 ФЗ № 439-ФЗ

Корректор *О.Н. Картамышева*; Верстка и оформление обложки *Ю.А. Боркуновой*

Подписано в печать 16.12.2020. Формат 60×90/16.

Усл. печ. 39,0 + 1,0 (вкл.) Бумага офсетная. Печать цифровая.

Тираж 1000 экз.

ООО «Издательство «Редкая птица»

107023, Москва, Мажоров пер., д. 8, стр. 2; Тел.: +7 (977) 700-67-12

E-mail: forum-knigi@mail.ru; <http://www.forum-books.ru>

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	6
Глава 1. Ключевой вопрос	
Бич России	9
Широка страна	20
Зачем дороги, если можно по льду?	35
И угодили сани прямо в прорубь	45
Екатерининские берёзки	54
Аракчеев-господин всю Россию разорил!	63
«Кричал, что мало гальки и почему без лошадей»	76
«Исправляет только божья планида да проезд губернатора»	94
<i>Прибавление церковно-литературное.</i>	
Епископ Нафанаил, писатель Лесков и архиерейские объезды	105
Глава 2. Тяготы и опасности	
Путешествие в экипаже без колёс	115
«Ехали по ухабам – на ногах не могу стоять»	124
Русские ямщики крайне опасны на крутизне	143
«Чёрт его нёс на дырявый мост»	151
Живые мосты и роль слонов в их починке	165
Умершие от падения, задавленные возами, убитые лошадьми	184
Лошадь и автомобиль	209
<i>Прибавление историко-климатическое.</i>	
Царство холода	211
Глава 3. Неуступчивость	
Битва в пути	231
Уступить ли дорогу?	237
«Беда бывает на дороге встречный»	246
Кого кнутом можно, а кого нет	258

Бисова теснота в степи мешает	265
Уторопища, утолоки, маяки	269
Надобно закладывать лошадей гусем	276
«А лошадей моих я запрягать точно гусей не дам»	286
«И удивителен же человек русский в пути-дороге!»	295
<i>Прибавление зооантропологическое.</i>	
Битый небитого везёт	304
Глава 4. Нападения	
«Видно, волки близко – вон блестят глаза!»	324
«Бог весть, где разбоев не было!»	334
Сыск и искоренение воров и разбойников	347
Беглые каторжники	351
Как Шаляпин ямщика не укокошил	360
С большой реки	373
«Они всегда эдак, возле мостов»	385
«Разные страсти, слушая которые, я заснул»	391
К генералу Хохотову в село Девкино	401
Бакланы, саван и чап-цап	407
<i>Прибавление пиратско-рэкетирское.</i>	
Из винного завода по Каме	415
Глава 5. Проездитья по России	
«Путешествие по России есть сущая пытка»	424
К Белому морю, или Истинное бедствие для лошадей и извозчиков	444
В первобытном состоянии или замечательно хороши?	455
Явление, достойное диких	463
Во всей Онеге нет телеги	469
Дорога — Сибирь!	475
Самые плохие дороги в мире?	484
Езда прямо бешеная и зеленоглазая Козулька	488
Уральские дороги — ахиллесова пятка России	503
Дороги — прелесть!	513
<i>Прибавление умозрительно-географическое.</i>	
Где кончалась «Расея» и начиналась Сибирь?	521

Глава 6. Свадьбы быстролётные

Шесть лошадей для боярской свадьбы	531
«Девять горошин, десятая невеста — и конь ни с места!»	538
Как свадебный поезд оберегали	551
«Мы не ехали, а летели»	559
Свадебная неуступчивость	565
Во всю бесовскую ширь	575
«Когда вихрь, то это идёт леший»	582
<i>Прибавление дорожно-акватическое.</i>	
Лешие посреди реки	595
Послесловие	599
Список сокращений	601
Указатель имён	602
Указатель географических названий	613
Указатель терминов и устойчивых выражений	621

ГЛАВА 1

КЛЮЧЕВОЙ ВОПРОС

...По невспаханным пространствам,
именованным столбовыми дорогами.

Владимир Соллогуб. «Воспоминания»

Поправка дорог, одна из самых тягостных
повинностей, не приносит почти никакой
пользы и есть большею частью предлог
к утеснению и взяткам.

*Александр Пушкин. «Путешествие
из Москвы в Петербург»*

Бич России

Специалист по российскому бездорожью, историк Н.С. Борисов заметил: «Сыновья Павла Александр и Николай считали путешествие по России своим монаршим долгом. Оба ездили много и основательно, порой рискуя закончить жизнь под опрокинувшимся в овраг экипажем»¹.

Подсчитано, что император Николай I за год в среднем проезжал по 5500 вёрст. При этом Николай пользовался самыми обычными экипажами. Поэт А.Н. Майков в стихотворении «Коляска» (1854) воспел простенькую «откинутую коляску» императора. Это стихотворение было сочтено до неприличия верноподданническим. За него Майков подвергся насмешкам знакомых и едким эпиграммам другого поэта — Н.Ф. Щербины².

¹ *Борисов Николай.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Мол. гвардия, 2010. С. 142.

² *Майков А. Н.* Избранные произведения. Л.: Сов. писатель, 1977. № 350; *Щербина Н. Ф.* Избранные произведения. Л.: Сов. писатель, 1970.

Лев Толстой в рассказе «За что?» (1906), набрасывая малосимпатичный образ Николая I, заметил, что тот «скакал без надобности по России из Чугуева в Новороссийск, Петербург и Москву, пугая народ и загоняя лошадей...»³.

Николай предпочитал ездить очень быстро. Н. С. Борисов писал: «Николай был словно одержим стремлением как можно быстрее преодолеть любое расстояние. В сущности, ему некуда было особенно торопиться. Но он сам придумывал поводы для бешеной скачки. Это могло быть, например, желание успеть на день рождения императрицы или кого-то из августейшей семьи. Вероятно, царю хотелось удивлять окружающих своими сверхчеловеческими возможностями, наслаждаться всеобщим изумлением и восхищением»⁴. Возможно, такой способ перемещаться по России определялся тем, что он не переносил долговременной тряски по дурным дорогам: в этом случае он страдал от мигрени и тошноты.

Несколько раз с Николаем случались неприятные происшествия. Самое опасное произошло августовской ночью 1836 г., когда он вместе со своим другом и постоянным спутником, генералом А. Х. Бенкендорфом направлялся из Пензы в Тамбов. Неподалёку от г. Чембара Пензенской губернии на крутом спуске ямщик, не рассчитав уровень уклона, не притормозил, и экипаж опрокинулся. Николай тогда сильно ушибся и сломал ключицу. Сам он, вспоминая тот случай, в шутку называл его «кувыркколлегией»⁵. Кстати, спустя три года, на манёврах сильно пострадал и Бенкендорф: он упал вместе с лошадью, котоя опрокинулась на него и распорола ему копытами живот⁶.

№ 190. Стихотворение «Коляска» ходило по рукам в списках, а напечатано было уже после смерти Майкова, в 1898 г. О ситуации, сложившейся вокруг этого стихотворения, см.: *Ямпольский И. Г.* Из архива А. Н. Майкова // Ежегодник Рукописного отдела Пушкинского Дома на 1974 г. / Отв. ред. К. Д. Муратова. Л.: Наука, 1976. С. 33–42.

³ *Толстой Л. Н.* За что? // Толстой Л. Н. Полн. собр. соч. Сер. 1: Произведения. М.: ГИХЛ, 1957. Т. 42 / Подгот. текста и коммент. Н. Н. Гусева [и др.]. С. 93.

⁴ *Борисов Николай.* Указ. соч. С. 63.

⁵ *Высколков Л. В.* Николай I. М.: Мол. гвардия, 2003. С. 529–538.

⁶ *Его же.* Будни и праздники императорского двора. СПб.: Питер, 2012. С. 421–422.

Литератор В. А. Соллогуб (1813–1882) в мемуарах, опубликованных уже посмертно — в 1886 г., сообщал историю, похожую на анекдот (если и так, то исторические анекдоты тем более показательны). В 1838 г. Николай I производил кавалерийский смотр в Херсонской губернии. «...В то время в Новороссийском крае не только, разумеется, о железных путях, но и о шоссейных дорогах не было помина. К приезду императора починили мосты и кое-как привели в порядок почтовые дороги. Как всегда водилось, впереди высочайших экипажей скакал на бешеной тройке местный исправник, наблюдая за порядком. Однажды, не доезжая какой-то станции, плотина, по которой едва успел пронестись царский экипаж, рухнула. Исправник помертвел и оглянулся на государя — беда миновала благополучно...»⁷ Дорожные аварии, как и в наши дни, могли закончиться совсем плохо.

С Александром I, как и с его царственным младшим братом Николаем, на путях-дорогах тоже происходило (или могло бы случиться) всякое. В рассказе Н. С. Лескова «Овцебык» (1862) имеется отступление от основной темы, написанное по детским воспоминаниям автора, — рассказы старого кучера Ильи Васильевича о том, как он «возил в Орле императора Александра Павловича». Было это, дескать, «опасное дело». Старик разглагольствовал, «каким опасностям подвергался экипаж императора, когда при съезде с горы к Орлику у хлоповского кучера лопнули вожжи, и как тут один он, Илья Васильич, своею находчивостью спас жизнь императора, собиравшегося уже выпрыгнуть из коляски»⁸. Предание о крушении кареты Александра I приводил А. И. Куприн в рассказе «Царёв гость из Наровчата» (1933). Писатель сам был

⁷ Соллогуб В. А. Воспоминания. М.: Слово/Slovo, 1998. С. 91–92.

⁸ Лесков Н. С. Овцебык: Рассказ // Лесков Н. С. Собр. соч.: В 11 т. М.: ГИХЛ, 1956. Т. 1. С. 55–56. В рассказе Льва Толстого «Тихон и Маланья» молодой ямщик, навестив родной дом, со всеми подробностями повествует в кругу семьи о том, как ему довелось провезти карету государя от одной станции до другой. Мчал-то он быстро, только нужно было поосторожнее на мосту — «перила там сгнивши были» (Толстой Л. Н. Тихон и Маланья (1860–1862 гг.) // Толстой Л. Н. Полн. собр. соч. Сер. 1. М.; Л., 1932. Т. 7: Произведения 1856–1869 / Ред. Н. М. Мендельсон [и др.]. С. 95–97).

уроженцем г. Наровчата Пензенской губернии. «Для сокращения пути на Казань государевы передовые вожатые решили проехать через Наровчатский уезд и, следовательно, по мосту через речку Безымянку. Так и расположили маршрут. Но, увы, на безымянском мосту злой рок подстерегал императорский кортеж. Никто из императорской свиты не догадался своевременно удостовериться в состоянии моста — этакие ротозеи! Государев венский дормез был не в меру тяжёл, а безымянский мост не ремонтировался лет так с тридцать, тридцать пять. И вот произошла страшная беда: тяжеловесный экипаж был на самой середине, когда ветхий мост рухнул и развалился на мелкие части. Бог хранил своего избранника. Пострадали, и то не смертельно, форейторы и ездовые; государь же отделался сильным ушибом левой ноги. Всем известно, что Александр Павлович был истинным ангелом во плоти; он всем простил и ни на кого не гневался. Наоборот, ласково утешал пострадавших и ободрял растерявшихся. И так как врачи настаивали на немедленном отдыхе для излечения ушиба, то государь милостиво соизволил принять гостеприимство в роскошном доме у предводителя дворянства Иннокентия Владимировича Веденяпина, куда он и был перенесён на носилках со всеми предосторожностями»⁹. Кажется, в Наровчат Александр I вовсе не заглядывал, и эта история — отголосок крушения под Чембаром (в той же Пензенской губернии) экипажа с его августейшим младшим братом. В мемуарах приближённой ко двору графини В.Н. Головиной (1766–1821) приводится, по-видимому, более достоверный случай с Александром I — тогда ещё наследником престола: «...Великий князь Александр едва не погиб и спасся лишь чудом. Как-то утром, верхом, он присутствовал с императором на ученьях. Он находился поодаль от его величества и стоял на самом краю обрыва. Движение войск и блестящее на солнце оружие напугали лошадь: та встала на дыбы, задние ноги её соскользнули, и она покати-лась под гору вместе с великим князем. Поначалу к упавшему боялись подходить: полагали, что он погиб, но он только расшибся. Его спасла молодость. Будь он старше, наверняка пере-

⁹ *Куприн А. И.* Царёв гость из Наровчата // *Куприн А. И.* Собр. соч.: В 6 т. М.: ГИХЛ, 1958. Т. 6: Произведения 1899–1937. С. 494–495.

ломал бы кости, а так только сильно ушиб ключицу»¹⁰. И опять ключица, как у его младшего брата.

Отец Александра и Николая Павел I царствовал недолго, и на дорогах с ним подобных несчастий не случалось — в этом ему везло. Н. С. Борисов, знаток темы, заметил: «Взбалмошный Павел проносился по России, как огненная ракета, рассыпая угрозы и кары местным властям»¹¹. Головина писала: «Император часто ездил в Москву — якобы инкогнито, хотя весь двор его сопровождал. Целью этих поездок было посещение госпиталей и других подобных заведений. Как-то поздно вечером возвращались по почти непроезжей вследствие оттепели дороге. Карета, в которой находились император с императрицей, оба великих князя и Елисавета, каждую минуту грозила падением. Императора это забавляло»¹².

В мемуарах Головиной патетически излагается и дорожное происшествие с матерью Павла — Екатериной II. Дескать, в 1787 г., во время знаменитого вояжа Екатерины с многочисленной и пышной свитой в недавно присоединённые земли Северного Причерноморья императрица едва не пострадала — только не при спуске, а при подъёме на гору: «Когда экипаж её величества поднимался на крутую гору, лошади закусил удила и понесли. Государыне угрожала опасность быть выброшенной из экипажа, но местные жители, сбежавшиеся встретить свою повелительницу, бросились к лошадям и сумели остановить их. Несколько человек при этом погибло, другие были ранены, но воздух продолжал оглашаться радостными криками»¹³. Вообще Екатерина II, по словам историка и писательницы О.И. Елисеевой, «ездила много и, видимо, любила ощущение дороги так же, как и спокойную работу в кабинете»¹⁴.

Почти все российские самодержцы путешествовали часто и, подобно своим подданным, любили гонять быстро. Историк

¹⁰ Головина В. Н. Мемуары // История жизни благородной женщины / Сост., вступ. ст., примеч. В. М. Боковой. М.: Нов. лит. обозрение, 1996. С. 190.

¹¹ Борисов Николай. Указ. соч. С. 142.

¹² Головина В. Н. Указ. соч. С. 181.

¹³ Там же. С. 99.

¹⁴ Елисеева Ольга. Повседневная жизнь благородного сословия в золотой век Екатерины. М.: Мол. гвардия, 2008. С. 78–79.

В.П. Наумов отметил, что «Пётр I передвигался с невероятной быстротой, зачастую продолжая путь ночью, поэтому мог добраться от Петербурга до Москвы за трое суток». Даже более протяжённые расстояния пролетал он столь же стремительно¹⁵. Итальянский авантюрист Джакомо Казанова в конце мая 1765 г. за шесть дней и семь ночей, с длительными остановками, совершил переезд из Петербурга в Москву в запряжённом шестёркой лошадей дормезе (большой карете, приспособленной для сна). Должно быть, он сильно удивился, когда кто-то из русских сказал ему, что императрица Елизавета Петровна «проделала весь путь за пятьдесят два часа»¹⁶.

Вот сведения, собранные Владимиром Набоковым: «Императрица Елизавета, дочь Петра Великого, в 1750-е годы имела специальную карету-сани, в которой, наряду с прочим, были печь и карточный столик; запрягая по двенадцати лошадей (которые менялись через каждые несколько миль) в эту карету-сани, она не уступала своему отцу, совершая путешествие по снегу из С.-Петербурга в Москву (486 миль) за сорок восемь часов. Александр I примерно в 1810 г. побил это достижение, преодолев маршрут за сорок два часа, а Николай I в декабре 1833 г. (согласно дневниковой записи А.С. Пушкина) за феноменальные тридцать восемь часов». По суждению Набокова, «интерес Александра I к дорогам носил почти патологический характер; в годы его правления было построено много дорог, и вольнодумные критики не переставали подшучивать над их недостатками...»¹⁷. А.А. Корнилов в своём «Курсе русской истории XIX века», впервые изданном в 1912–1914 гг., подводя итоги правления Александра I, писал: «Сухопутные дороги строились бестолково; медленность сообщений оставалась прежней: так, например, весть о смерти Александра в Петербурге была получена только на восьмой день, при всей быстроте фельдъегерской скачки»¹⁸.

¹⁵ *Наумов В. П.* Повседневная жизнь Петра Великого и его сподвижников. М.: Мол. гвардия, 2010. С. 220.

¹⁶ *Казанова Д.* История моей жизни. М.: СП «Вся Москва»; Изд. объединение «Культура», 1991. С. 569, 571.

¹⁷ *Набоков В.* Комментарии к «Евгению Онегину» Александра Пушкина. М.: НПК «Интелвак», 1999. С. 666, 662.

¹⁸ *Корнилов А. А.* Курс истории России XIX века. М.: Высш. шк., 1993. С. 133.

Ниже мы увидим, что и как стало меняться в дорожном хозяйстве России при Александре I и его доверенном помощнике генерале А.А. Аракчееве (при том что историк Н.С. Борисов не относил этого царя к тем, кто всерьёз занимался путями сообщения)¹⁹. По словам мемуаристки, российской подданной С. Шуазэль-Гуфье, которая несколько раз встречалась и беседовала с Александром I, тот путешествовал с «молниеносной быстротой». В декабре 1812 г., находясь в Литве, «он, казалось, был недоволен, что приехал так поздно, и жаловался, что его зимой везли так же долго, как летом». Шуазэль-Гуфье пояснила: «Дело в том, что никто не знал, что его величество пожелает ехать в санях, поэтому с обеих сторон дорог снег смели и каналы заполнили щебнем и соломой»²⁰. Сам же император в преамбуле к указу от 13 декабря 1817 г. о благоустройстве дорог и поселений со знанием дела отмечал, что «наилучшие дороги» он нашёл в губерниях Малороссийских, Слободско-Украинской и Курской²¹. Профессор Санкт-Петербургского университета Я.В. Толмачев в своём велеречивом панегирике Александру I, произнесённом спустя несколько лет после кончины императора, называл его «Августейшим Путешественником» и восторгался тем, сколь многие грады, земли, храмы, монастыри в России и за границей видели сего благочестивейшего правителя. «Ни один Монарх не ознаменовал столько мест, столько храмов благоговейным приношением сердечных молитв Спасителю-Богу»²². Александр Дюма-отец, побывавший в России в 1858–1859 гг., писал, что Александр I в конце жизни «стал совершать путешествия, которые нам, парижанам, показались бы невозможными». Общая протяжённость поездок была, дескать, такова, как если бы он почти шесть раз объехал

¹⁹ Ср.: *Борисов Николай*. Указ. соч. С. 7, 77.

²⁰ *Шуазэль-Гуфье С.* Исторические мемуары об императоре Александре и его дворе // Державный сфинкс / Евграф Комаровский. Роксандра Эдлинг. София Шуазэль-Гуфье. Пётр Вяземский. М.: Фонд Сергея Дубова; Рита-Принт, 1999. (История России и Дома Романовых в мемуарах современников. XVII–XX вв.). С. 334–335.

²¹ ПСЗ. Т. 34: 1817. С. 908.

²² [Толмачев Я. В.]. Похвальное слово государю императору Александру Первому // Карманная книжка для любителей русской старины и словесности. 2-е изд. СПб.: В тип. Х. Гинце, 1832. С. 23–24.

вокруг света²³. Верить на слово иноземному писателю-фантазёру не стоило бы, но его суждение показательное: видимо, в те годы в России о покойном императоре вспоминали именно так. И действительно, после его возвращения в конце 1815 г. с Венского конгресса, когда в Европе были, наконец, урегулированы важнейшие военные и политические дела, он ежегодно совершал большие путешествия. Недаром Пушкин заметил, что тот «всю жизнь провёл в дороге». В 1824 г., во время поездки по Волге, Александр I назвал себя «жителем коляски», добавив, что ему также приятно и полезно «ехать по воде»²⁴.

Мемуаристка А. О. Смирнова-Россет приводила рассказ калужского чиновника, согласно которому при посещении Александром I в 1817 г. Калуги тот сделал выговор губернатору за дурную дорогу. Губернатор оправдывался: на дороге восемь тысяч человек работали целую неделю. Александр тогда, мол, заявил, что хоть бы и пятьдесят тысяч, «когда едет ваш император»! Однако есть серьёзные основания не верить, что разговор происходил именно так: Смирнова-Россет явно была пристрастна к царю, да и сама при диалоге не присутствовала. Вообще на Александра I такое не похоже — он, напротив, обычно бывал расчётлив, сдержан и настаивал, чтоб специально к его визиту дорог не чинили²⁵. Другие монархи тоже пытались побороть неизбежную чиновничью привычку накануне царского проезда впопыхах наводить показуху на дорогах. Но тщетно: самодержавный уклад допускал именно такую, судорожную реакцию местных властей на появление в их пределах хозяина страны.

Николай I, спустя три года после едва не закончившейся трагедией «кувыркколлегии» под Чембаром, в беседе со своим французским гостем, маркизом А. де Кюстином обронил афористичную фразу: «Расстояния — бич России»²⁶. Согласно свиде-

²³ Дюма А. Путевые впечатления: в России. М.: Ладомир, 1993. Т. 2. С. 77–78.

²⁴ Смирнов Ю. Жителю коляски не худо ехать по воде: путешествие Александра I на Восток // Родина. 2011. № 7. С. 91, 92.

²⁵ Зиновкина Наталья. «Люцерна косилась в третий раз...»: Александр I и Калужский край // Родина. 2014. № 10. С. 60–61.

²⁶ Кюстин А. де. Россия в 1839 году / Пер. с фр. под ред. В. Мильчиной; коммент. В. Мильчиной и А. Осповата. М.: Изд-во им. Сабашниковых, 1996. Т. 1. С. 224.

тельству С. Шуазэль-Гуфье, и Александр I как-то раз высказался примерно так же. В 1822 г. Александр «говорил о своих путешествиях», и Шуазэль-Гуфье, подхватив тему, стала рассуждать о завоевании Китая «ради округления империи». «О, моя империя и так чересчур кругла, — ответил государь, — и ваша мысль очень неполитична. Россия и так слишком обширна: большие расстояния между губерниями замедляют сообщение. Условия эти тормозят укрепление общего порядка, который сильно от них страдает». И вслед за тем завёл речь «о революции, только что разразившейся в Португалии»²⁷.

Действительно, столь большие пространства эффективно контролировать удавалось с трудом, а тем более если они были негусто заселены. А.М. Эткинд в своей книге о российской «внутренней колонизации» приводил данные, согласно которым государство в те времена не могло обеспечивать контроль над территорией, радиус которой превышал 400 км. Средний радиус европейского государства в начале XVIII в. составлял 160 км. Эткинд добавлял: «Но в течение всего имперского периода цари и их советники называли огромность российских пространств основной причиной имперского могущества. Огромность этих пространств была основным мотивом и для дальнейшей централизации власти, и для ещё большего расширения империи»²⁸.

Сами-то Александр I и Николай I старались укротить и укоротить непроезжие широты-долготы родины: при одном на главных направлениях строили шоссированные трассы, при втором продолжали, а также начали прокладывать железные дороги. И надо признать, что связывавшее две столицы шоссе (которое было окончательно завершено только к 1833 г.) удалось сделать хорошим. А прежде этот тракт был весьма неказист. Лев Толстой, начиная повесть «Два гусара» (1856), писал о минувшей эпохе: «В 1800-х годах, в те времена, когда не было ещё ни железных, ни шоссейных дорог...» И тут же следом: «...В те наивные времена, когда из Москвы, выезжая в Петербург в повозке или карете, брали с собой целую кухню домашнего приготовления, ехали восемь суток по мягкой,

²⁷ Шуазэль-Гуфье С. Указ. соч. С. 372–373.

²⁸ Эткинд Александр. Внутренняя колонизация: имперский опыт России. 2-е изд. М.: Нов. лит. обозрение, 2014. С. 12–13.

пыльной или грязной дороге и верили в пожарские котлеты, в валдайские колокольчики и бублики...»²⁹. То есть больше недели — в то время как по шоссе стали проезжать за пару дней! Супруга Александра I Елизавета Александровна 21 октября 1801 г. сообщала матери о том, как они после коронации возвращались из Москвы в Петербург: «...Мы приехали сюда в субботу вечером после тяжёлого путешествия, от которого я ещё не пришла в себя: дороги и погода были ужасными! Во что бы то ни стало император желал прибыть на пятый день, так что первые две ночи мы отдыхали несколько часов либо на стульях, либо на земле, кровати привезли только под утро; единственно спокойной была третья ночь, а четвёртую мы провели в пути, на колёсах. Это было утомительно... Мы бывали счастливы, если могли поменять бельё... Сейчас, когда я меняю блузку, чищу зубы, а главное, когда завтракаю — радуюсь, потому что этими тремя вещами приходилось по большей части пренебрегать в дороге за неимением необходимых принадлежностей»³⁰. Баронесса де Сталь, ездившая по России в 1812 г., писала о своих впечатлениях: «Направляясь от Москвы к Петербургу, вы видите кругом вначале лишь голый песок, а затем бесконечные болота. Когда идёт дождь, земля становится чёрной, и тогда уже не найдёте дороги»³¹. Поэт Н. М. Языков 31 марта 1822 г. в письме брату П. М. Языкову из Петербурга сообщал о своём приятеле Г. В. Грудеве: «На сих днях возвратился сюда Грудев... Он ехал от Москвы 17 суток до Петербурга, и потому не удивительно, что язык его не успел ещё прийти в прежнее сильное движение — может быть, потому, что претерпел много неудовольствий от своих костяных соседей, которые в продолжение этой несносной, по словам Грудева, дороги были весьма беспокоиваемы»³². Среди прочих свидетельств — очерк А. С. Пушкина

²⁹ Толстой Л. Н. Два гусара: повесть (1856 г.) // Толстой Л. Н. Полн. собр. соч. Сер. 1. М.; Л., 1932. Т. 3: Произведения 1852–1856 гг. С. 145.

³⁰ Цит. по: *Высочков Л. В.* Будни и праздники императорского двора. С. 17.

³¹ [де Сталь]. 1812 год. Баронесса де Сталь в России // Россия первой половины XIX в. глазами иностранцев / Сост. Ю. А. Лимонов. Л.: Лениздат, 1991. С. 37.

³² Языков Н. М. Письма // Языков Н. М. Сочинения. Л.: Худож. лит., 1982. С. 297.

«Путешествие из Москвы в Петербург» (1834), где он вспоминал, каково было ездить лет за пятнадцать до того в столицу по старой, неудобной дороге, и сравнивал с теперешним состоянием тракта, которое гораздо лучше³³. Да, в 1830–1840-х гг. всё стало иначе. Историк С. М. Соловьёв припоминал свою поездку из Москвы в Петербург в 1842 г.: «...Поехал я не на долгих, но в почтовой карете, которая на третьи сутки принесла меня на берега Невы; езда действительно была великолепная, европейская, шоссе гладкое...»³⁴. Правда, литератор Н. А. Полевой, которому пришлось в 1834 г. по приказу императора проехать в сопровождении жандарма из Москвы в Петербург для весьма неприятных объяснений, писал жене, что добрался он до столицы «с отколоченными рёбрами от почтовых тележек и от прагадкой дороги...»³⁵. Может статься, путь оказался прагадким не только из-за предстоявшего ему грозного собеседования, но и по более простой причине: письмо это датировано 29-м марта, так что ехал он по весенней распутице.

Главную дорогу наладили. Но всё же слишком уж широка была страна родная, и много в ней было лесов, полей и рек, через которые тянулись да тянулись бесконечные наши... нет, не тракты — направления.

Похоже, оба императора — и Александр I, и Николай I — полагали, что родную страну надо подсократить, стянув скоростными трассами. Но это намерение забылось, и нам привычнее слышать совсем иные суждения: мол, просторы России — это её неоспоримое преимущество. Земли немерено, леса-поля бескрайние, ресурсы огромные. Это также заветный козырь в борьбе с внешним врагом: пока Наполеон или Гитлер, растянув до предела свои коммуникации, дойдут до Москвы — там уж и мы с силами, наконец, соберёмся, и морозы авось ударят.

³³ Пушкин А. С. Путешествие из Москвы в Петербург // Пушкин А. С. Полн. собр. соч.: В 17 т. 1996. Т. 11: Критика и публицистика, 1819–1834. С. 223–268.

³⁴ Соловьёв С. М. Мои записки для детей моих, а если можно, и для других // Соловьёв С. М. Сочинения: В 18 кн. М.: Мысль, 1995. Кн. 18: Работы разных лет. С. 575.

³⁵ Полевой Н. А. Письма // Полевой Н. А. Избранные произведения и письма. Л.: Худож. лит., 1986. С. 515.

ШИРОКА СТРАНА

Д.С. Лихачёв рассуждал: «Широкое пространство всегда владело сердцами русских. Оно выливалось в понятия и представления, которых нет в других языках. Чем, например, отличается воля от свободы? Тем, что воля вольная — это свобода, соединённая с простором, с ничем не преграждённым пространством». Он полагал, что «быстрая езда — это тоже стремление к простору»³⁶. Как утверждал знаток нашей культурной традиции Жорж Нива, «одной из наиболее устойчивых характеристик русской национальной идентичности с начала XIX столетия (с тех пор, как она приобрела современные очертания) был культ русского пространства — именно *пространства*, и в меньшей степени пейзажа» (курсив автора. — В. К.)³⁷. По замечанию историка и писателя Кирилла Кобрин, «Россия вообще прежде всего “пространство”, а потом уже “время”, “история” и проч.»³⁸. А.Н. Балдин, изучавший «литературные путешествия» конца XVIII — первой половины XIX в., писал: «В самом деле, дорога — важнейший элемент русского метафизического чертежа. Можно... порассуждать о том, что такое наша история в свете эволюции дорог. И вообще: что она такое как эволюция пространства, если принять дорогу как грань постепенно раскладывающегося русского ментального пространства». По его словам, «история, если понимать её как учебник ментальной геометрии (историю роста национального сознания), может быть прочитана через перемены в значении и состоянии дорог»³⁹. Ещё один современный автор, А.Б. Вульф, говорил даже о «сакраментальности» дороги в России (хотя, наверное, имелась в виду сакральность): «Путь в громадной России всегда сакраментален; любая доро-

³⁶ Лихачёв Д. С. Письма о добром и прекрасном. 2-е изд., доп. М.: Дет. лит., 1988. С. 153, 155.

³⁷ Нива Ж. Возвращение в Европу: статьи о русской литературе. М.: Высш. шк., 1999. С. 12.

³⁸ Кобрин К. Непредисловие // Михайлин В. М. Тропа звериных слов: пространственно ориентированные культурные коды в индоевропейской традиции. М.: Нов. лит. обозрение, 2005. С. 10.

³⁹ Балдин А. Н. Протяжение точки: литературные путешествия. Карамзин и Пушкин. М.: Эксмо, 2009. С. 335.

га — животворная артерия, одна из сущностей, стоящих близко к вышним понятиям»⁴⁰. Согласно этнографу и антропологу А.В. Головнёву, «вся русская история — в какой-то мере история путей»⁴¹. А географ В.Л. Каганский, исследуя прерывистое, ячеистое культурное пространство современной России, где «заселённые и культурно освоенные территории соотносятся с ненаселёнными», заметил: «Россия — придорожная страна, в зоне слышимости “паровозного гудка” живёт 95% населения страны, в зоне слышимости автомобильного сигнала — 99%»⁴². Литератор В.О. Авченко, суммируя впечатления от поездки по единственной автомобильной трассе из Владивостока на запад, писал: «Россия — это огромное пустое пространство, на котором кое-где мерцают редкие огоньки человеческих поселений. Связаны эти островки между собой лишь тонкой ниточкой дороги, узким фарватером жизни, от которого нельзя сделать шаг ни вправо, ни влево». Он заявлял, несколько пафосно: «Дорога — национальная идея России и важная составляющая нашей коллективной ДНК. Русская дорога — текст, до которого далеко западным легкомысленным “травелогам”. Русские травелогии — это Радищев, душа которого “страданиями человечества уязвлена стала”, едва он отъехал от столицы, и отчаянно стремившийся на каторжный Сахалин и на русско-японскую войну Чехов»⁴³.

«Дорога — удивительное дело! Её могущество непреодолимо, успокоительно и целительно» (С.Т. Аксаков). Такой эпиграф из книги Аксакова «Детские годы Багрова-внука» предпослал своему путеводителю по Вятско-Камскому краю уроженец Вятской губернии, начинающий лингвист и этнограф Д.К. Зеленин (1878–1954). В год издания путеводителя Зеленин

⁴⁰ Вульффов А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Мол. гвардия, 2007. С. 13.

⁴¹ Головнёв А. В. Антропология движения (древности Северной Евразии). Екатеринбург: УрО РАН; Волот, 2009. С. 424.

⁴² Каганский Владимир. Как устроена Россия? Портрет культурного ландшафта // Strelka: Сборник 2013 / Ред.-сост. А. Курилкин. М.: Strelka Press, 2013. С. 59.

⁴³ Авченко Василий. Дорога жизни: практические уроки географии и демографии от русской дороги и японского «сурфа» // Нижний Новгород: лит.-худож. журнал. 2015. № 3. С. 206–207, 201.

как раз окончил университет, а впоследствии стал крупнейшим у нас знатоком восточнославянских народных традиций. Введением же в путеводитель послужили четыре странички, на которых автор (в несколько наивном, выспреннем стиле) рассуждал о великом значении путешествий, настойчиво рекомендуя самостоятельные поездки по отдалённым местностям России: «Путешествие — лучшее средство для изучения жизни»; «Здесь своя собственная жизнь представится нам в новом свете, в новой оценке, и мы воротимся из путешествия, как бы побывавши в моральной бане»; «Полезное для души, полезно и для тела! Засидевшемуся за зиму в спёртой атмосфере центра, утомлённому и изнервничавшемуся необходимо встряхнуться. Путешествие ободрит, восстановит силы и укрепит нервы лучше всякой дачи, не хуже морских купаний»; «Через неделю же вы не узнаете сами себя: загореете, как деревенская красавица, и с удовольствием почувствуете, что ваши нервы как бы перерождаются, становятся полу-железными»⁴⁴.

Вообще-то такого рода восторги были в обыкновении и до Зеленина, и до Аксакова. Литература эпохи сентиментализма изобиловала описаниями странствий, которые понимались как способ развить высоко ценившиеся чувствительность и впечатлительность. Н.М. Карамзин в очень популярной некогда книге «Письма русского путешественника» (1791–1792) восклицал: «...Путешествие питательно для духа и сердца нашего. Путешествуй, гипохондрик, чтобы исцелиться от своей гипохондрии! Путешествуй, мизантроп, чтобы полюбить человечество! Путешествуй, кто только может!»⁴⁵ Ему вторил литератор П.И. Шаликов в книге «Путешествие в Малороссию» (1803): «Чтобы узнать всю живость своих чувствований — надобно путешествовать!» И добавлял: «Обстоятельство, почти ничего не значащее в другом случае, в путешествии может быть весьма приятно, интересно. Отчего это? Не оттого ли, что — будем искренни — в дороге всегда, более или менее, скучно; что взор и мысли наши по этой самой причине ищут с жаром какого-нибудь для себя предмета, ко всему внимательны;

⁴⁴ Зеленин Д. Кама и Вятка: путеводитель и этнографическое описание Прикамского края. Юрьев: Тип. Эд. Бергмана, 1904. С. 1–4.

⁴⁵ Карамзин Н. М. Письма русского путешественника. Л.: Наука, 1984. С. 94.

готовы всем заняться, интересоваться — и радуются, так сказать, всякой встрече»⁴⁶.

Сын С. Т. Аксакова писатель и общественный деятель И. С. Аксаков совершал летом 1865 г. путешествие вниз по Волге, а затем посуху в Крым. 20 июня в письме из Ростова-на-Дону к своей будущей жене А. Ф. Тютчевой он рассуждал: «Как вдвое, вдесятеро любишь Россию после такого путешествия. Кажется, и любовь становится так же широка, как и её пространства, и стелется, как русская песня по этим пространствам степей и вод. Весь ширишься»⁴⁷.

Много путешествовавший чиновник Ф. Ф. Вигель (1786–1856) в своих «Записках» обронил фразу, курьёзно звучащую, но — о важном: «Первая молодость сливается с телегой в воспоминаниях всех русских моих современников...»⁴⁸. Постоянные разъезды: из одной столицы — в другую, из городского дома — в деревенское поместье, из своего поместья — то в губернский центр, то по соседям, после окончания училища или университета — по назначению, а если военный — манёвры и походы. «Сливается» и молодость, и зрелость. «С телегой», санями, кибиткой, коляской, тарантасом, дормезом, мальпостом, дилижансом, каретой...

Мемуаристка Е. А. Сабанеева (1829–1889) так начинала свои воспоминания: «С раннего детства пришлось мне проезжать немалые пространства по двум губерниям моего дорогого отчества» — по Калужской и Тульской губерниям. Она писала:

«Ненарядна наша северная природа: равнины, поля, рощи; очень обрадуешься хвойному лесу, если он встретится на пути, и это бывало, когда приходилось путешествовать по течению Жиздры в Козельском уезде, или же, как езжали в Москву, так под Серпуховом мы любили сосновый бор и заливные луга; очень любовались ими.

⁴⁶ Шаликов П. Путешествие в Малороссию // Ландшафт моих воображений: страницы прозы русского сентиментализма / Сост., авт. вступ. ст. и примеч. В. И. Коровин. М.: Современник, 1990. С. 518.

⁴⁷ Иван Сергеевич Аксаков в его письмах: эпистолярный дневник 1838–1886 гг. с предисл., коммент. и воспоминаниями А. Ф. Аксаковой / Сост., подгот. текста, примеч. Т. Ф. Прокопова. М.: Рус. книга, 2004. Т. 3: Письма 1857–1886 гг. С. 289.

⁴⁸ Вигель Ф. Ф. Записки. М.: Артель писателей «Круг», 1928. Т. 1. С. 103.

Чем скупер природа на свои красоты, тем глубже впечатление, которое они оставляют; полученные же впечатления в детском возрасте положительно теряют способность изглаживаться из памяти...»⁴⁹.

Герой рассказа литератора-эмигранта И.С. Шмелёва (1873–1950) «Родное» (1920) возвращался в предреволюционную Россию после долгих лет жизни в Западной Европе. Весенней порой, подъезжая к родимым местам в заволжской глубинке, он остановился в знакомом уездном городке. У собора на базарчике — всякая всячина, настроение праздничное.

«А вот и они, любимые, — семейки колокольцев валдайских, колокольцев дорожных, зудливо-звонко позванивающих по Руси, —

Ку-пи-де... ку-пи-де...
Ку-пи-денег... ку-пи-денег...
Ку-пи-денег-не-жалей...
Со-мной-ездить-веселей!..

И он купил один, ему совсем ненужный. Этот колоколец напоянил родное бездорожье, ночлеги, неурочные стоянки и уносящее дух — уxxx-ты-ы...ать! — когда лошади вдруг подхватят и помчат-понесут куда-то, — под гору ли, в овраг ли, в омут ли, на луга... — кто там знает!...»⁵⁰.

Известный писатель И.С. Соколов-Микитов (1892–1975) в автобиографической повести «Детство» (над которой он работал более двух десятилетий, с начала 1930-х гг.) вспоминал самые ранние свои годы, когда его семья переезжала на жительство из Калужской в Смоленскую губернию: «Эти русские большаки, неизменной чертою входившие в родной пейзаж, неизгладимое впечатление оставили в памяти детства»⁵¹.

⁴⁹ *Сабанеева Е. А.* Воспоминания о былом: 1770–1828 // История жизни благородной женщины. С. 335.

⁵⁰ *Шмелёв И. С.* Родное (из потерянной рукописи) // Шмелёв И. С. Избранные сочинения: В 2 т. М.: Литература, 1999. Т. 2: Рассказы. Богомолье. Лето Господне: Романы. С. 67.

⁵¹ *Соколов-Микитов И. С.* Детство // Соколов-Микитов И. С. Дальние берега: Повести и рассказы. М.: Современник, 1975. С. 21.

Эмоционально-образное, духоподъёмное восприятие дороги было неразрывно связано с ощущением родины и её широких просторов. «И равнинность русской земли, её безгранность, бесконечность её далей, её неоформленная стихийность есть лишь выражение равнинности, безгранности русской души, её бесконечных далей, её подвластности неоформленной национальной стихии», — заявлял Н.А. Бердяев⁵². Или, как у современного литератора: «И всё-то у нас как-то основательней, шире, хоть душу возьми, хоть железнодорожную колею»⁵³. Современный исследователь «антропологии движения» А.В. Головнёв утверждал, что русский человек по-своему сроднился с дальней дорогой: «Жителям Северной Евразии привычно странное чувство уюта в пути, располагающее, например, к вагонным знакомствам, беседам и даже романам. Русский путешественник может сколько угодно ворчать на скверные дороги, но отправляется в путь, а неудобства воспринимает как своего рода походный комфорт и повод для общения и взаимодействия. В дороге он более русский, чем дома»⁵⁴.

«Все великие люди России любили путешествовать», — заявил историк Н.С. Борисов, перечисляя: Радищев, Пушкин, Вяземский, Лермонтов, Гоголь, Толстой, Достоевский, Чехов, Леонтьев, Тургенев... Борисов задался вопросом: «В чём же она состоит, эта истинная причина путешествий, их тайная сладость? Почему одно из ключевых слов русской истории — знаменитое гагаринское “поехали!”?» Ответ у него таков: «Путешествие — это экзистенциальный излом. Переступив порог, человек выпадает из своей привычной колеи, оказывается один на один с огромным неведомым миром. Это головокружительное чувство...»⁵⁵. Если так, то чувство самое писательское. Знаменитые русские писатели прошлого — А.Ф. Писемский, Н.С. Лесков, Л.Н. Толстой, М. Горький —

⁵² *Бердяев Н.* Миросозерцание Достоевского // Бердяев Н. Собр. соч. [Париж]: YMCA-PRESS; [М.]: Христианское изд-во, 1997. Т. 5: Алексей Степанович Хомяков. Миросозерцание Достоевского. Константин Леонтьев. С. 325.

⁵³ *Пьецух Вячеслав.* Суть дела: Повесть в рассказах // Октябрь. 2011. № 3. С. 22.

⁵⁴ *Головнёв А. В.* Указ. соч. С. 423.

⁵⁵ *Борисов Николай.* Указ. соч. С. 174.

признавались, что впечатления, которые становились основой многих созданных ими произведений, они получали, разъезжая по родной стране. Лесков в старости, отвечая на вопросы, откуда у него такое знание России и богатство наблюдений, говорил, слегка постукивая себя кончиками пальцев по лбу: «Всё из этого сундука... За три года моих разъездов по России (происходивших во второй половине 1850-х гг. — В. К.) в него складывался багаж, которого хватило на всю жизнь...»⁵⁶. Лесков рассуждал, что в прежние времена, когда путешествовали на лошадях, «так ведь сколько разнообразия насмотришься», «от впечатлений-то просто и не отделаешься». А нынче, дескать, «всё это по-железнодорожному», то есть мельком⁵⁷. В повести Лескова «Смех и горе» (1871) пожилой рассказчик припоминал, как его восьмилетним ребёнком везли на почтовых лошадях в отдалённое поместье. Упомянув петербургское шоссе на Москву, «которое существует и поднесь» (то есть в эпоху железных дорог), он заявил, что о нём «все вы, нынешние легковесные путешественники, разумеется, не имеете никакого понятия». И добавил: «Железные дороги — большое препятствие к изучению России, я в этом положительно уверен; но это à rгopos...». В те годы «и по Европе ещё сплошь ездили в дилижансах, а у нас плавали по грязи». Впечатления от того давнего путешествия были таковы: «Эта продолжительная и утомительная поездка, или, вернее сказать, плавание в тарантасах по грязи, по тридцати вёрст в сутки на почтовых, останется вечно в моей памяти. Я как будто вчера ещё только отбыл эти муки, и у меня даже ещё ноют при каждом движении хрящи и рёбра. Я поистине могу сравнивать это странствование с странствованиями Одиссея Лаэртида. Приключения были чуть ни на каждом шагу...»⁵⁸. Есть в этих рассуждениях изрядная доля национального мазохизма. В рассказе Н.Д. Телешова «На тройках» (1892, из цикла «По Сибири») разумно замечено:

⁵⁶ Лесков А. Н. Жизнь Николая Лескова: по его личным, семейным и несемейным записям и памятям. М.: Худож. лит., 1984. Т. 1. С. 192–193 и далее.

⁵⁷ С такого эпизода начинается рассказ Н. С. Лескова «Жемчужное ожерелье» (1885), см.: Лесков Н. С. Жемчужное ожерелье // Лесков Н. С. Собр. соч.: В 11 т. 1958. Т. 7. С. 432–433.

⁵⁸ *Его же*. Смех и горе // Там же. 1957. Т. 3. С. 385–386.

«После нескольких суток утомительного пути на лошадях по морозу и вьюге как хорошо и приятно очутиться вдруг в тёплых вагонах, не страшась более ни холода, ни проклятых ухабов, и отдохнуть на мягких, спокойных диванах под весёлый говор попутчиков! Сутки в вагоне кажутся пустяками в сравнении с сутками на лошадях»⁵⁹. Литератор М. А. Дмитриев (1796–1866) писал в мемуарах о прежних долгих путешествиях на лошадях, на смену которым в конце его жизни приходили быстрые и удобные поездки по железным дорогам. И грустил: «...Это, конечно, покойнее, но это не путешествие, а просто передвижение. Дорогой ничего не видишь и ничего не заметишь». В молодости, несмотря на длинноты и тяготы пути, было иначе: «Но юность во всём находит наслаждение: живёшь, бывало, суток по две на станции, как на корабле, в ожидании попутного ветра: ешь землянику, запиваешь сливками и осмотришь всю окрестность деревни: несколько раз походишь и по лесу, и по селу, и покупаешься в пруду, и, отдохнувши от тряски, пускаешься дальше и веселее, и с новыми силами!»⁶⁰. Ну, разве что здоровая и беззаботная юность — да и то, если смотреть на неё из старости. Лев Толстой в неотправленном письме из Женева от 28 марта (9 апреля) 1857 г. тоже противопоставлял спокойную ночную поездку быстрому прогону по чугунке и делился впечатлением от «тихой, трогательной радости»: «Вчера вечером, в 8 часов, когда я после поганой железной дороги пересел в дилижанс на открытое место и увидел дорогу, лунную ночь, все эти звуки и духи дорожные, всю мою тоску и болезнь как рукой сняло или, скорей, превратило в эту тихую, трогательную радость, которую вы знаете. <...> Ради бога, уезжайте куда-нибудь и вы, но только не по железной дороге. Железная дорога к путешествию то, что бордель к любви, — так же удобно, но так же нечеловечески машинально и убийственно однообразно»⁶¹.

⁵⁹ *Телешов Н. Д.* На тройках // Телешов Н. Д. Рассказы. Повести. Легенды. М.: Сов. Россия, 1983. С. 89.

⁶⁰ *Дмитриев М. А.* Главы из воспоминаний моей жизни. М.: Нов. лит. обозрение, 1998. С. 275–276.

⁶¹ *Толстой Л. Н.* Собр. соч.: В 22 т. М.: Худож. лит., 1984. Т. 17–18: Публицистические произведения, 1886–1908; Письма, 1842–1881. С. 474.

Над возвышенно-романтическими чувствами, которые, дескать, должны вызываться путешествием, можно было и пошутить. Писатель И. А. Гончаров летом 1849 г. проделал долгий, утомительный путь из Петербурга в родной Симбирск. В письме от 13 июля Н. А. Майкову и его домашним он извещал: «Чашу дорожных страданий я выпил до дна, а наслаждений не испытал. Погибла навсегда для меня, как я вижу, поэзия тройки, ямщика, колокольчика и т.п.»⁶². Впрочем, начальный этап его пути — до Москвы — был очень хорош: «От Петербурга до Москвы — не езда: это прекрасная, двухдневная прогулка, от которой нет боли в боках и голове; чувствуешь только приятный зуд в теле да сладострастно потягиваешься и жалеешь, что она кончилась»⁶³. Это значит, что шоссе между двумя столицами находилось тогда в отличном состоянии. «Зато дальнейшее путешествие, от Москвы в глубь России — есть ряд мелких, мучительных терзаний. От Москвы до Казани я ехал пятеро суток и чего не натерпелся, а более всего скуки. Одну станцию ехали целую ночь»⁶⁴. Слова о многих терзаниях интересно звучат у человека, который впоследствии создаст знаменитую статью (1872), выбрав для её названия взятое из пьесы А. С. Грибоедова выражение «Мильон терзаний» — слова Чацкого, явившегося в дом Фамусова прямо с дороги, «с корабля на бал». У Гончарова же, в его написанных в 1887 г. воспоминаниях, подробно поведало, как летом 1834 г. ехал он из Москвы домой. Это было тяжело: много дней, при жаре и пыли, в тесной бричке⁶⁵. Гончаров вообще интересовался путешествиями и их описаниями. В книге «Фрегат “Паллада”» (1855–1857) он заметил: «Нет науки о путешествиях: авторитеты, начиная от Аристотеля до Ломоносова включительно, молчат; путешествия не попали под ферулу риторики...»⁶⁶.

⁶² Гончаров И. А. Письма // Гончаров И. А. Собр. соч.: В 8 т. М.: Худож. лит., 1980. Т. 8: Статьи, заметки, рецензии, письма. С. 196.

⁶³ Там же. С. 195.

⁶⁴ Там же.

⁶⁵ *Его же*. Воспоминания // Там же. 1980. Т. 7: Очерки. Автобиография. Воспоминания. «Необыкновенная история». С. 260–267.

⁶⁶ *Его же*. Собр. соч.: В 8 т. 1978. Т. 2: Фрегат «Паллада»: очерки путешествия в двух томах. С. 16.