

Historia provinciae – журнал региональной истории. 2024. Т. 8, № 1. С. 8–50.
Historia Provinciae – the Journal of Regional History, vol. 8, no. 1 (2024): 8–50.

Научная статья

УДК 625+82-43+821.133.1+82-992+910.4+94(470+571)

<https://doi.org/10.23859/2587-8344-2024-8-8-1>

EDN PCVCIQ

Французский маркиз на российских дорогах: Астольф де Кюстин и дорожная традиция

Владимир Анатольевич Коршунков

Вятский государственный университет,

Киров, Россия,

vla_kor@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>

Vladimir A. Korshunkov

Vyatka State University,

Kirov, Russia,

vla_kor@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>



Аннотация. В статье рассмотрены некоторые наблюдения и умозаключения, сделанные французским путешественником и литератором А. де Кюстином в течение нескольких летних месяцев 1839 г., проведенных им в России. Он тогда ездил по стране, побывав не только в ее крупнейших городах, но и в провинции. В отечественной историографии уже имеется немало работ о Кюстине и его книге «Россия в 1839 году». Однако представляется интересным проанализировать не только обобщенные суждения Кюстина о России, но и конкретные детали, приведенные в его знаменитой книге. В ней не слишком много зарисовок провинциальной жизни, зато есть масса дорожных впечатлений. Дорожная традиция – это условия, обстоятельства и ситуации, которые сопутствовали дальнему сухопутному перемещению. Такая тематика находится на пересечении исторического знания с антропологическим и этнографическим. Она связана с социальным измерением повседневности. Дорожная традиция России привлекала пристрастное внимание путешественников-иностранцев, которые вольно или невольно сравнивали ее с более привычными для них иноземными дорожными обстоятельствами и ситуациями. Кюстин подмечал особенности уличного движения и экипажей, дорожное обустройство, сценки на загородных трактах и многое другое. Изученные и прокомментированные в статье материалы позволяют уточнить отношение Кюстина к дорожной традиции России. Было бы неверно полагать, что он лишь критиковал российское провинциальное дорожное обустройство. Некоторые его наблюдения в достаточной мере точны, что подтверждается иными историческими источниками, тем самым делая их интересными для нас. Однако в

© Коршунков В.А., 2024

© Korshunkov V., 2024

случае с некоей параллельной дорогой на участке между Петербургом и Москвой, якобы существовавшей ради удобства российского самодержца, он оказался не вполне прав. Привычка Кюстина по самым разным поводам вдаваться в морализаторство, блистая мыслями и формулировками, в этом случае сыграла с ним злую шутку.

Ключевые слова: А. де Кюстин, дорожная традиция России, Россия XIX в., столица, провинция, российские императоры, иностранцы о России, дорожное движение, нарративные источники, тревелог

Для цитирования: Коршунков В.А. Французский маркиз на российских дорогах: Астольф де Кюстин и дорожная традиция // *Historia provinciae* – журнал региональной истории. 2024. Т. 8, № 1. С. 8–50, <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2024-8-8-1>

French Marquis on the Russian Roads: Astolphe de Custine and the Road Tradition

Abstract. This paper discusses some observations and conclusions made by Astolphe de Custine, a French traveler and writer, during the summer months he spent in Russia in 1839. He traveled a lot around Russia and visited not only the largest cities of the empire but also the provinces. There are quite a few works about de Custine and his book *Russia in 1839* in Russian historiography. However, it is important to pay attention not only to his generalized judgments about Russia but also to the specific details that are included in his famous book. The book contains few sketches of Russian provincial life, but a lot of road impressions of Custine's travels in the Russian provinces. The road tradition encompasses the conditions, circumstances and situations that accompanied the long-distance overland movement. This topic is located at the intersection of historical knowledge, anthropology, and ethnography. It is connected with the social dimension of daily life. The road tradition of Russia attracted close attention of foreign travelers, who voluntarily or involuntarily compared it with their native road circumstances and situations to which they were more accustomed. Custine noticed the peculiarities of traffic and carriages, road improvement, scenes on suburban highways, and much more. The material reviewed and commented on in this paper makes it possible to clarify Custine's attitude to the road tradition of Russia. It would be wrong to assume that he did nothing more than criticized the Russian provincial road infrastructure. Some of his observations are quite accurate, which is confirmed by other historical sources, and therefore are of interest to us now. However, in the case of a parallel road between St Petersburg and Moscow, which allegedly existed for the convenience of the Russian tsar, he turned out to be mistaken. In that instance, Custine's habit of moralizing, shining with his thoughts and formulations on various occasions, played a mean trick on him.

Keywords: Astolphe de Custine, road tradition of Russia, nineteenth-century Russia, capital, province, Russian emperors, foreigners about Russia, road traffic, narrative sources, travelogue

For citation: Korshunkov, V.A. "French Marquis on the Russian Roads: Astolphe de Custine and the Road Tradition." *Historia Provinciae – the Journal of Regional History*, vol. 8, no. 1 (2024): 8–50, <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2024-8-8-1>

Введение

Французский литератор и путешественник маркиз Астольф де Кюстин (1790–1857) в 1839 г. побывал в России. Он был аристократом и монархистом, убежденным противником представительного правления, однако увиденное в

самодержавной стране его разочаровало: «Сказать, что Россия Кюстину не понравилась, – это, в сущности, ничего не сказать»¹. Многостраничная книга Кюстина «Россия в 1839 году» (первое издание вышло в четырех томах), изобилующая тонкими наблюдениями и толковыми умозаключениями, у нас сразу же оказалась под запретом. Его записки – замечательный исторический источник, пусть и тенденциозный. Заезжий маркиз сумел подметить многое такое, с чем российские подданные давно свыклись – закоренелый деспотизм, пренебрежение человеческим достоинством на всех уровнях социальной иерархии, повсеместное очковтирательство.

За несколько летних месяцев, проведенных в России, Кюстин успел побывать не только в крупнейших городах империи, но и в провинции. В Петербург он прибыл морем, оттуда съездил в Шлиссельбург (посухо, а не по реке Неве). Двинулся на юг – посетил Ярославль, Москву, Нижний Новгород. Вернулся в столицу. Назад из Петербурга проехал на лошадях в Восточную Пруссию и далее.

Исследовавший книгу Кюстина американский историк Дж. Кеннан отмечал:

Кроме пространных романтических описаний Петербурга и Москвы, впечатления Кюстина о путешествии в Россию на удивление скупы. Очень мало сказано о его поездках за пределы обеих столиц².

Кроме того, многое в книге «относится к сфере чистой эстетики»: Кюстин слишком увлекался пейзажами и архитектурой, описывая это в соответствии с модой того времени. И нередко передавал досужие выдумки и легенды, полученные из вторых рук³. Выходит, что достоверность конкретных наблюдений у него невелика?

Но все-таки непреходящая ценность труда Кюстина совсем в другом – в тех политических впечатлениях, которые зачастую выражены колкими афоризмами и остротами, столь привлекавшими одних и озлоблявшими других, но неизменно достигавшими своей цели⁴.

О книге Кюстина в отечественной историографии имеется немало работ различного научного уровня, но не монографий, а статей. Заметно, что некоторые современные авторы хотели бы определять его отношение к России

¹ Черкасов П. Кто вы, Астольф де Кюстин? // Родина. 2009. № 3. С. 76.

² Кеннан Дж.Ф. Маркиз де Кюстин и его «Россия в 1839 году» / перевод с английского Д. Соловьева. Москва: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2006. С. 59.

³ Кеннан Дж.Ф. Маркиз де Кюстин и его «Россия в 1839 году». С. 74.

⁴ Кеннан Дж.Ф. Маркиз де Кюстин и его «Россия в 1839 году». С. 74–75.

в парадоксальных формулировках, наподобие тех, которыми славился сам маркиз. То его полемически называют «восхищенным созерцателем России»⁵, то «беспокойным свидетелем, диапазон оценочных суждений которого о русских и русской жизни колеблется между двумя безднами»⁶. Ему приписывают попытку «культурного перевода» русских реалий на язык, понятный тогдашнему французскому обществу⁷. Считается, что он был идеологом и мифотворцем, создававшим «свой авторский миф о России»⁸. Существенно, что Кюстин расценивал виденное и слышанное им в России с точки зрения присущих ему морализаторства и романтического мировосприятия, а еще с позиции, так сказать, панкатолицизма⁹. Все это препятствовало точному пониманию чужой и чуждой ему культуры.

Представляется важным подвергнуть исследовательскому анализу не только умозаключения и обобщения, которые делал Кюстин, но и детали, частности, конкретику о России, отраженные в его книге. Надо полагать, что некоторые конкретные описания у такого наблюдателя не всегда точны: даже то, что видел он сам, осмысливалось пристрастно и тенденциозно, на основании его собственных предубеждений и сложившейся к тому времени западноевропейской литературно-публицистической традиции. Пусть картин российской провинциальной жизни у Кюстина немного, зато дорожных впечатлений во время путешествий по российским городам и весям вполне достаточно. Он подмечал особенности уличного движения и экипажей, дорожное обустройство, сценки и ситуации на загородных трактах и многое другое на дорогах и обочинах.

⁵ Кожин В.В. Маркиз де Кюстин как восхищенный созерцатель России: к 160-летию знаменитого путешествия // Москва. 1999. № 3. С. 164–169.

⁶ Ермилова Г.Г. Маркиз де Кюстин о русских и России // Россия и Западная Европа: взаимовидение (литература, философия, культурология): сборник научных статей участников Международной научной конференции (Иваново, 29–31 октября 2015 г.) / под редакцией Н.В. Капустина. Иваново: Ивановский государственный университет, 2016. С. 49.

⁷ Дунаева С.Л. Путевые заметки А. де Кюстина как вариант культурного перевода // Переводческий дискурс: междисциплинарный подход: материалы VI Международной научно-практической конференции (Симферополь, 28–29 апреля 2022 г.) / под редакцией М.В. Нореца. Симферополь: Ариал, 2022. С. 92–96.

⁸ Ощепков А.Р. «Феномен Кюстина»: книга «Россия в 1839 году» // Вестник Московского государственного лингвистического университета. 2014. № 21 (707). С. 147; Ощепков А.Р. Романтическая топка в книге Астольфа де Кюстина «Россия в 1839 году» // Филологические науки. 2011. № 3. С. 56.

⁹ Ощепков А.Р. Романтическая топка в книге Астольфа де Кюстина «Россия в 1839 году». С. 46–57; Ощепков А.Р. Панкатолицизм А. де Кюстина и образ России в его книге «Россия в 1839 году» // Религиоведение. 2011. № 2. С. 19–26; Ощепков А.Р. «Феномен Кюстина»: книга «Россия в 1839 году». С. 142–151.

В этой статье внимание обращено на те конкретные детали, которые были выявлены Кюстином во время его поездок по России, и на то, как он их понял и истолковал. Для рассмотрения в подобном ракурсе травелог Кюстина уже привлекался. В статьях В.В. Орехова некоторые наблюдения Кюстина использовались при характеристике «образа ямщика»¹⁰. А в недавней работе М.В. Александровой коротко замечено, что у иностранных и российских путешественников, в том числе и у Кюстина, «общим местом для путевых заметок о русской провинции становится критика состояния русских дорог и средств передвижения»¹¹. Однако отношение Кюстина к дорожному быту России сложнее, оно не сводится к критике.

Несколько столетий подряд Россия была наибольшей по площади страной мира. Обустройство дорог для движения гужевого транспорта имело особое значение, которое следует учитывать, в том числе историкам, специалистам по отечественной истории XVII–XIX вв. Распространение населения и государственной власти по просторам Евразии, постоянные переходы и переезды тысяч людей – все это обеспечивалось дорожной инфраструктурой. Провинции громадной страны стягивались в единое целое трактами и проселками. При столь непростых условиях российской власти приходилось поддерживать управляемость на огромных и малонаселенных территориях. Обыватели тоже приспосабливались к сильно растянутым коммуникациям, например, к тому, что весной и осенью переезды на несколько недель становились крайне затрудненными. Изучая дорожную инфраструктуру России прошлых времен, обустройство трактов и проселков, привычки ямщиков и путешественников, дорожные обряды и обычаи, историки имеют возможность уточнить некоторые существенные обстоятельства, в которых вынуждены были функционировать государство и общество.

Исследование этих и подобных вопросов является существенной задачей при изучении так называемой дорожной традиции России, т.е. условий, обстоятельств и ситуаций, сопутствующих дальнейшему сухопутному

¹⁰ Орехов В.В. «Ямщик, не гони лошадей», или Дорожные приключения французов в России // Русь-Россия и Великая Степь: Восьмые Крымские Пушкинские международные чтения: материалы (Крым, Новый Свет–Перекоп, 13–19 сентября 1998 г.) / под редакцией В.П. Казарина. Симферополь: Крымский центр гуманитарных исследований, 1999. С. 209–214; Орехов В.В. Образ ямщика во французском тексте и русском контексте // Русский язык в поликультурном мире: X Международная научно-практическая конференция: сборник научных статей (Симферополь, 8–11 июля 2016 г.) / под редакцией Е.Я. Титаренко. Симферополь: Ариал, 2016. Т. 1. С. 486–492.

¹¹ Александрова М.В. Образ российской провинции в травелогах иностранных путешественников XIX века (на материалах Ярославской губернии) // Мир русскоговорящих стран. 2021. № 1 (7). С. 111–118. <https://doi.org/10.20323/2658-7866-2021-1-7-111-118>

перемещению¹². Эта тематика находится на пересечении исторического знания с антропологическим и этнографическим. Она связана и с социальным измерением повседневности. К ней следовало бы обращаться с точки зрения истории повседневности, а также исторической антропологии. В таком случае в центр рассмотрения помещается *homo viator* – человек дорожный, с его собственным восприятием реалий, его чаяниями, с теми трудностями, с которыми он неизбежно сталкивался в пути и которые вынужден был преодолевать. Тем самым историки смогут уточнить понимание того, как именно функционировали общество и государство в Российской империи – самой протяженной сухопутной державе мира, для которой традиционные гужевые пути сообщения являлись жизненно важными артериями.

Для изучения такой темы имеется немало источникового материала. Прежде всего, это нарративные источники – публицистика, мемуары, переписка. Могут быть полезны и произведения художественной литературы. Для историков существенно, что в русской литературе примерно с середины XIX в. преобладали реалистические тенденции. Такие нарративные источники

¹² Щепанская Т.Б. Культура дороги на Русском Севере // Полевые исследования ГМЭ народов СССР. 1985–1987 гг.: тезисы докладов научной сессии / под редакцией О.В. Лысенко. Ленинград: ГМЭ народов СССР, 1989. С. 79–80; Коршунков В.А. Неуступчивость: старинный обычай дорожных конфликтов в Яранском уезде Вятской губернии // Славянская традиционная культура и современный мир: сборник материалов научно-практической конференции. Т. 4 / составитель В.Е. Добровольская. Москва: Государственный республиканский Центр русского фольклора, 2002. С. 59–67; Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва: Индрик, 2003; 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. P. 33–61; Васильев М.И. Русские сани: историко-этнографическое исследование. Великий Новгород: Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, 2007; Борисов Н.С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. Москва: Молодая гвардия, 2010; Матвеев А.В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012; Васильев М.И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135; Коршунков В.А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. Москва: Форум, 2015; Коршунков В.А. Путь сквозь века и земли. Дорожная традиция России. Москва: Редкая птица, 2020; Коршунков В.А. Мосты, разбойники, нищие (особенности дорожной традиции России XVIII – начала XX века) // Вестник Удмуртского университета. Серия: История и филология. 2022. Т. 32, № 6. С. 1160–1167. <https://doi.org/10.35634/2412-9534-2022-32-6-1160-1167>; Коршунков В.А. «Мы не ехали, а летели»: А.С. Пушкин и народные свадебные процессии в контексте дорожной традиции России // Вестник Марийского государственного университета. Серия: Исторические науки. Юридические науки. 2023. Т. 9, № 1. С. 51–56. <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2023-9-1-51-56> и др.

смыкаются с географическими, этнографическими и краеведческими описаниями.

Основная часть

При исследовании дорожной традиции обращает на себя внимание тот факт, что чужое и непривычное в дорожной инфраструктуре и сопутствующих обстоятельствах сразу же подмечается проезжающими. Так, Н.М. Карамзин в 1789 г., выехав из российских пределов, говоря о «немецких извозчиках», заметил: «Странные экипажи!» Через три недели письмо из германского города Мариенбурга он начал так: «Прусская, так называемая почтовая коляска совсем не похожа на коляску. Она есть не что иное, как длинная покрытая фура с двумя лавками, без ремней и без рессор»¹³. Чиновник Д.Н. Свербеев летом 1822 г. ехал в Ригу из Ревеля на купленной там «польской бричке» с погонщиком-эстонцем. Впоследствии он припоминал непривычную упряжку и возницу, который «правил с коня, по немецкому или польскому обычаю». Чуть позже, уже во Франции, Свербеев писал: «В первый раз познакомился я с очень неудобной французской каретой»¹⁴. Нижегородец Н.Н. Шипов в 1861 г. на пути в Святую Землю завернул в Константинополь, где обратил внимание на «уродливые экипажи»¹⁵. 14-летний А.А. Фет зимой 1834–1835 гг. поехал вместе с отцом из Петербурга в Дерпт к профессору И.Ф. Мойеру искать возможности поступить в пансион. В незнакомом городе юный Фет обратил внимание на следующую деталь:

Главное, бросившееся мне в глаза на другой день, при поездке к профессору Моеру, было, что извозчик сидел перед нами в санях в капоте с коротким многоэтажным воротником, а его парочка лошадок в дышле была запряжена в шоры без всякой шлеи, так что при спуске с горы шорысползали лошадам на самый затылок¹⁶.

Поэт и чиновник П.А. Вяземский в написанном в 1853 г. в Дрездене стихотворении «Масленица на чужой стороне» оставил такое суждение:

¹³ Карамзин Н.М. Письма русского путешественника. Ленинград: Наука, 1984. С. 11, 24.

¹⁴ Свербеев Д.Н. Мои записки. Москва: Наука, 2014. С. 188, 211.

¹⁵ Шипов Н.Н. История моей жизни и моих странствий // Воспоминания русских крестьян XVIII – первой половины XIX века / составители В.А. Кошелев и др. Москва: Новое литературное обозрение, 2006. С. 257.

¹⁶ Фет А. Ранние годы моей жизни. Москва: Товарищество типографии А.И. Мамонтова, 1893. С. 81.

Сани здесь – подобной дряни
Не видал я на веку;
Стыдно сесть в чужие сани
Коренному русаку¹⁷.

В стихотворении «Проезд через Францию в 1851 г.» Вяземский саркастически заметил, что как только он останавливался на французской почтовой станции, местные принимались обсуждать его повозку: «Все смотрят, все ведут беседу // Про мой рыдван и про меня»¹⁸.

Очевидно, что наблюдатели, находясь на чужбине, бывали приметливы: их интересовали необычные средства передвижения и непривычные способы упряжи. В книге Кюстина также можно найти интересные свидетельства о дорожной традиции России.

Именно во время беседы с Кюстином Николай I обронил афористичную фразу: «Расстояния – бич России» («Les distances sont le fléau de la Russie, m'a dit l'empereur...»)¹⁹. Согласно свидетельству мемуаристки С. Шуазэль-Гуфье, и старший брат будущего императора Николая I Александр I как-то высказался подобным образом. В 1822 г. Александр «говорил о своих путешествиях», и Шуазэль-Гуфье, подхватив тему, стала рассуждать о завоевании Китая «ради округления империи». На что государь ей ответил:

О, моя империя и так чересчур кругла... 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 страдает²⁰.

Такое умозаключение в императорской России можно было услышать нечасто. Тем интереснее, что оно все же звучало. А.С. Пушкин в стихотворении «Клеветникам России» (1831) выступил со следующим заявлением, ставшим впоследствии хрестоматийным:

¹⁷ Вяземский П.А. Стихотворения. Ленинград: Советский писатель, 1986. С. 303.

¹⁸ Вяземский П.А. Стихотворения. С. 300.

¹⁹ La Russie en 1839 par Le Marquise de Cuistine. Bruxelles: Wouters et Ce, imprimeurs-libraires, 1843. Т. 2. Р. 23; Кюстин А. де. Россия в 1839 году / перевод с французского В. Мильчиной. Москва: Издательство имени Сабашниковых, 1996. Т. 2. С. 224 (здесь и далее переводы с французского приводятся по этому изданию).

²⁰ Шуазэль-Гуфье С. Исторические мемуары об императоре Александре и его дворе // Державный сфинкс / составители А. Либерман и др. Москва: Фонд Сергея Дубова, 1999. С. 372–373.

Иль мало нас? Или от Перми до Тавриды,
От финских хладных скал до пламенной Колхиды,
От потрясенного Кремля
До стен недвижимого Китая,
Стальной щетиною сверкая,
Не встанет русская земля?..²¹

На это друг Пушкина П.А. Вяземский в своих записках отреагировал весьма критично, раздраженно заметив:

Мне также уже надоели эти географические фанфаронады наши: От Перми до Тавриды и проч. Что же тут хорошего, чем радоваться и чем хвастаться, что мы лежим врастяжку, что у нас *от мысли до мысли* пять тысяч верст... (курсив автора. – В. К.)²².

Действительно, столь большие и малозаселенные пространства эффективно контролировать удавалось с трудом. 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. Правда, 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 еще большего расширения империи²³.

Однако получается, что Александр I и Николай I могли иметь по этому вопросу собственную точку зрения.

В своей книге Кюстин отметил и такую особенность российской дорожной традиции:

В ряд четверку лошадей запрягают только для путешествий и загородных поездок; в Петербурге лошади всегда идут попарно...²⁴

²¹ Пушкин А.С. Клеветникам России // Пушкин А.С. Полное собрание сочинений. Москва: Воскресенье, 1995. Т. 3, кн. 1. С. 270.

²² Вяземский П.А. Записные книжки (1813–1848). Москва: Наука, 1963. С. 214.

²³ Эткинд А. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России / перевод с английского В. Макарова. Москва: Новое литературное обозрение, 2014. С. 12–13.

²⁴ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 1. С. 230.

Разумеется, так было потому, что на оживленной столичной улице нельзя занимать всю ширину проезда. А четверку Кюстин упоминал просто потому, что сам разъезжал в таком экипаже. Он выехал из Петербурга в теплое время года в коляске, запряженной четверкой лошадей. Кюстин писал:

...Когда у русских отправляются в деревню или путешествуют на почтовых, кучера запрягают лошадей по-старинному, в ряд, и правят такой четверней ловко и смело²⁵.

Если Кюстин постоянно имел в виду запряжку с четырьмя лошадьми – и в городе, и по большому тракту, и на проселочных дорожках, то, выходит, что он был не такого уж плохого мнения о российских путях сообщения. Известно, что по иным из них даже цугом (гуськом) с четверкой лошадей пробраться было непросто.

В январе 1886 г. американский журналист Дж. Кеннан, путешествуя по Сибири вместе со своим соотечественником Дж. Фростом, двигался по льду Енисея в сторону Минусинска:

Когда мы выехали из Красноярска, было холодно и ветрено, и лед так заносило снегом, что за второй станцией пришлось запрячь трех лошадей цугом, а четвертую лошадь с легкими санями пустить вперед торить путь²⁶.

За несколько месяцев до того, летом 1885 г., они заехали на почтовую станцию, располагавшуюся между Омском и Павлодаром. Там Кеннан решил купить для своей коллекции колотушку ночного сторожа. Когда сделка свершилась, жена смотрителя станции набросилась на сторожа с упреками:

Хорош сторож! – с пренебрежительной усмешкой бросала она в его сторону. – На что же ты теперь годен? У тебя и было-то всего что штаны да колотушка, а теперь ты и колотушку продал! <...> А теперь что ты делаешь? – грозно спросила жена смотрителя. – Запрягаешь их гуськом?! Нет, братушка. Гуськом вы можете с попом ходить после того, как повеселитесь хорошенько, а лошадей моих я запрягать точно гусей не дам.

К первому упоминанию о таком способе запрягать лошадей (goose-fashion) Кеннан добавил примечание: “Tandem”²⁷. Действительно, этим словом

²⁵ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 1. С. 362.

²⁶ Кеннан Дж. Сибирь и ссылка: путевые заметки (1885–1886 гг.) / перевод с английского И.А. Богданова. Санкт-Петербург: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1999. Т. 2. С. 383.

²⁷ Kennan G. Siberia and the Exile System. 1891. Vol. 1. P. 152–153.

по-английски обозначается запряжка гуськом или цугом. Жена станционного смотрителя восприняла попытку запрячь лошадей гуськом чуть ли не как личное оскорбление: на их большом, хорошо обустроенном тракте имелись условия для того, чтобы гонять широкой, раскидистой тройкой. А гуськом Кеннану с Фростом пришлось ехать в ситуации, когда они впоследствии стали пробираться по узкой тропе меж сугробов, где движение широкой запряжкой лошадей было бы затруднительно.

Кюстин был впечатлен скоростью, с которой гоняли русские ямщики. Такое поведение, в его представлении, бывало рискованным:

Русские ямщики... на равнине весьма искусные, становятся крайне опасными на крутизне. <...> Жизнь ваша держится на ногах четырех храбрых, но слабосильных и усталых коней²⁸.

Расхожее мнение о том, что русские люди любили стремительную скачку, подтверждается и Кюстином, и другими иностранцами.

Кюстину довелось встретить в пути слона, подаренного российскому императору персидским шахом. Необычно выглядевшее в северном пейзаже животное шествовало в сопровождении большой свиты, а Кюстину нужно было обогнать эту процессию. Лошади так напугались, что взбесились и помчали. Экипаж, в котором сидел Кюстин, занесло, гибель была почти неминуема – только чудом удалось спастись (по крайней мере, сам он описал происходившее именно так)²⁹. Дороги вообще всегда были и остаются чрезвычайно опасным местом. Смерть или увечье подстерегали путешествовавших постоянно, на каждом повороте или спуске: на полном ходу сломается ось повозки; лошади испугаются, взбесятся и «понесут»; может задеть встречный; ямщик не удержит поводьев и экипаж опрокинется в придорожную канаву и т.п.³⁰

А вот как Кюстин расценил дорогу из Петербурга в Шлиссельбург:

По пути я насчитал множество скверных дощатых мостов, один из которых показался мне просто опасным³¹.

В другой раз его экипаж угодил на временные мостки для въезда на шоссе: они были

²⁸ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 220.

²⁹ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 288–291.

³⁰ Коршунков В.А. Путь сквозь века и земли. Дорожная традиция России. С. 184–208.

³¹ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 1. С. 368.

разболтанные, как клавиши старого фортепьяно, неровные и опасные, так как часто в них недостает самых главных звеньев...³²

На подобном дорожном мосту чуть было не случилось ужасное происшествие с императором Николаем I: хлипкий мосток внезапно рухнул сразу после того, как царский экипаж промчался по нему³³. П.А. Вяземский, который часто странствовал, в стихотворении «Русские проселки» (1841) также не мог обойти пристрастным вниманием мосты:

Рекой ли
Дорога? Мост на ней уж подлинно живой:
Так бревна взапуски и пляшут под тобой,
И ты того и жди, что из-за пляски этой
К русалкам попадешь с багажем и каретой³⁴.

При всем том Кюстин утверждал, что на петербургско-московском тракте, который оказался едва ли не лучшим в Европе, каменные мосты красивы³⁵.

Эти каменные мосты были построены незадолго до того. Шоссированная дорога, соединявшая две столицы, в 1839 г., когда по ней проследовал Кюстин, смотрелась неплохо. Прежде было иначе. Баронесса де Сталь писала, что в 1812 г. на пути от Москвы к Петербургу – то сплошь песок, то болота, а после дождя колея совсем терялась³⁶. А.С. Пушкин в очерке «Путешествие из Москвы в Петербург» (1834) вспоминал, каково было ездить лет за 15 до того по старой дороге, и сравнивал с современным ему состоянием тракта, говоря, что оно стало гораздо лучше³⁷.

³² Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 194. Летом 1862 г. из Петербурга в Сибирь на службу добирался молодой офицер П.А. Кропоткин. Когда он въехал в Тобольскую губернию, то записал в своем дневнике, насколько отвратительна была дорога. В частности, там «в топких местах сделана гать из бревен; я вспомнил, что это обыкновенно сравнивают с фортепианными клавишами; пожалуй, но чтоб иметь об ней понятие, нужно провести пальцем по черным клавишам» (*Кропоткин П.А. Дневники разных лет*. Москва: Советская Россия, 1992. С. 50). Похоже, что будущий лидер революционеров-анархистов Кропоткин был знаком с запрещенной тогда в России книгой Кюстина. Ведь именно там фигурировало это запоминающееся сравнение.

³³ Вискочков Л.В. Николай I. Москва: Молодая гвардия, 2003. С. 535.

³⁴ Вяземский П.А. Стихотворения. С. 273.

³⁵ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 27.

³⁶ [Де Сталь]. 1812 год. Баронесса де Сталь в России // Россия первой половины XIX в. глазами иностранцев / составитель Ю.А. Лимонов. Ленинград: Лениздат, 1991. С. 37.

³⁷ Пушкин А.С. Путешествие из Москвы в Петербург // Пушкин А.С. Полное собрание сочинений. Москва: Воскресенье, 1996. Т. 11. С. 223–268.

Активное строительство и обустройство дорог велось при Александре I. Народ запечатлел это в песнях об Аракчееве-господине, который «дороженьку березкой усадил», «часты столбы становил», «разной краской раскрасил», «все канавы раскопал», «все камушками устилал, желтым песком усыпал». Еще пели, что «сукин сын» Аракчеев «всю Россию разорил», выражая народное отношение к массовому привлечению крестьян к дорожному строительству. В итоге, около 1820 г. главный в империи Александра I тракт стал, наконец, хорош³⁸.

Кюстин, проехав по этому тракту в Москву, обнаружил, что кое-где параллельно основному пути идет другой, несколько хуже обустроенный:

Между Петербургом и Новгородом я заметил еще одну дорогу, идущую параллельно главной на небольшом расстоянии от нее. На этой проселочной дороге есть заставы, ограды, деревянные мосты, чтобы переправляться через речки и болота; одним словом, здесь есть все, что нужно, хотя она не такая красивая и гораздо более ухабистая, чем почтовый тракт³⁹.

Он стал расспрашивать станционного смотрителя (через сопровождавшего его фельдъегеря, так как сам русского языка не освоил) и с его слов поведал своим читателям следующее:

...Запасная дорога предназначена для ломовых извозчиков, скота и путешественников в те дни, когда император или члены императорской фамилии едут в Москву. Это разделение позволяет избежать пыли и заторов, которые причинили бы неудобства и задержали августейших путешественников, если бы тракт во время их поездки оставался доступен для простых смертных. Не знаю, не посмеялся ли надо мной смотритель, но он говорил с весьма серьезным видом...⁴⁰

Решив, что «царь имеет в своем распоряжении целую дорогу» и станционному смотрителю это представляется совершенно естественным, Кюстин, по своему обыкновению, начал резонерствовать:

³⁸ 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: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции (Киров, 1 ноября 2012 г.) / под редакцией В.А. Криушиной. Киров: Вятский государственный гуманитарный университет, 2012. С. 69–75.

³⁹ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 38.

⁴⁰ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 38.

Король, который говорил: “Франция – это я”, останавливался, чтобы пропустить стадо овец, и во времена его правления любой путник, шедший по дороге, повторял принцам крови, которых встречал по пути, нашу старую поговорку: “Дорога принадлежит всем”; важны не столько сами законы, сколько способы их применения⁴¹.

Общее правило, которое вывел Кюстин из этого частного наблюдения, таково:

Во Франции нравы и обычаи всегда смягчали политические установления; в России они, наоборот, ужесточают их, и это приводит к тому, что следствия становятся еще хуже, чем самые принципы⁴².

Затем Кюстин сделал оговорку:

Впрочем, должен сказать, что двойная дорога доходит только до Новгорода; вероятно, власти решили, что существование двух дорог создаст сильную давку на подступах к столице, а быть может, сочли, что вторая дорога вообще не нужна, и не стали ее достраивать⁴³.

Соображение о том, почему «власти решили» так, – это спекуляция, ни на чем не основанная, кроме его собственных умозаключений. Станных умозаключений.

Дело в том, что, как явствует из «Путеводителя от Москвы до Санкт-Петербурга и обратно» В.М. Дмитриева (СПб., 1847), то была всего-навсего «дорога для пригона скота от Москвы до Санкт-Петербурга»⁴⁴. Собственно, Кюстину было известно, что по параллельно проложенной дороге перегонялся скот, но он не придавал этому значения, начав выискивать социальное измерение в дорожном обустройстве. Предубеждения оказались сильнее увиденного и услышанного.

Так называемая скотопрогонная дорога делалась «для прогону гуртов». По толкованию В.И. Даля, она «устраивается особо от ездовой и должна быть окопана или огорожена пряслами»⁴⁵. В Петербург, крупнейший город империи, постоянно пригоняли с юга мясной скот. В историографии имеется несколько статей о скотопрогонных трактах в отдельных местностях Российской империи:

⁴¹ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 38.

⁴² Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 38–39.

⁴³ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 39.

⁴⁴ Мильчина В., Основат А. Комментарии // Кюстин А. де. Россия в 1839 году. Т. 2. С. 398.

⁴⁵ Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. Москва: Государственное издательство иностранных и национальных словарей, 1956. Т. 4: Р–V. С. 207.

в Подмоскowie, Сибири, на Алтае⁴⁶. Скотопрогонные тракты (как в целом, так и конкретно по направлению к Москве) охарактеризованы в недавней работе Г.Н. Ульяновой. С 1880-х гг. скот стали перевозить по железной дороге, а до того, в XVIII–XIX вв., по России пролегалo несколько специально обустроенных для этого дорог. К 1860 г. в европейской части России их общая протяженность составляла более 10 тысяч километров. В 1734 и 1804 гг. были приняты специальные императорские указы, которыми регламентировалось перемещение скота на дальние расстояния, в Петербург и Москву. Один из современников писал, что

до тридцати губерний прорезываются этими путями, почти повсеместно сливающимися с линиями почтовых и больших дорог⁴⁷.

Так, различные пути, по которым в XIX в. скот направляли с территории Алтайского горного округа на восток, в Енисейскую губернию, выходили на Большой Сибирский тракт⁴⁸. Все это означает, что скотопрогонные дороги и в самом деле обычно тянулись вдоль трасс с гужевым движением.

Да, иногда случалось так, что при проезде важных персон медлительные, громоздкие обозы и экипажи перенаправлялись на вспомогательную трассу, поскольку движение по самому оживленному, лучшему шоссе России, соединявшему две столицы, было немалое. И вообще новая, усовершенствованная дорога нередко шла параллельно старой. И.С. Аксаков в письме от 23 мая 1849 г. из Ярославля замечал:

⁴⁶ Завьялов А.А. Особенности устройства постоянных скотопрогонных трактов на территории Алтая во второй половине XIX – начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2011. № 4–2 (72). С. 100–104; Антонова Д.Е. Скотопромышленный перегон как сфера деятельности уездного купечества центральной России в первой половине XIX века (по материалам города Коломны Московской губернии) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 9 (59), ч. 1. С. 15–17; Канн С.К. Сибирские пути сообщения в практике изысканий Транссиба (конец XIX в.) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2017 / под редакцией В.М. Левченко и др. Иркутск: Издательство БГУ, 2017. С. 67–76.

⁴⁷ См.: Ульянова Г.Н. Торговля мясом в Москве в первой половине XIX века: доставка, продажа, цены // Города и люди старой России: к юбилею профессора Н.В. Козловой: сборник научных статей. Серия II: Исторические исследования. Вып. 235 (163) / под редакцией Л.С. Белоусова. Москва: Издательство Исторического факультета Московского государственного университета, 2023. С. 171–175.

⁴⁸ Завьялов А.А. Особенности устройства постоянных скотопрогонных трактов на территории Алтая во второй половине XIX – начале XX в. С. 100, 102.

От Троицы до Ярославля (60 верст) шоссе еще не отделано и по нему не ездят, а ездят по старой, довольно скверной дороге, которая идет, впрочем, почти рядом с шоссе⁴⁹.

Рассказ П.И. Мельникова-Печерского «Поярков» (1857) начинался с описания двух параллельных путей на месте бывшего почтового тракта:

Ехал я большой торговой дорогой, обсаженной березками. Тут когда-то был почтовый тракт, потому и обсадили его. Торный путь набит сажень на шесть в ширину, и обозы по нем взад и вперед тянутся беспереводно, друг дружке не мешая, а широкая, тридцатисаженная дорога впусе лежит; давно отдана в распоряжение гуртовщиков, что гоняют скотину из уральских степей с Нарын-Песков, с ярмонки у Ханской Ставки⁵⁰.

Что и как происходило при встрече с августейшей особой где-нибудь за городом на дороге? А.А. Фет в своих «Воспоминаниях» писал, как на рубеже 1870–80-х гг., будучи в Крыму, он повстречал на узком горном пути императора Александра II:

Когда на третий день мы поднимались в коляске по живописной горной дороге, открывающей виды с птичьего полета на великолепные приморские дачи, начиная с Ливадии, за нами раздался поспешный конский топот, и казак, приблизившись к коляске, торопливо сказал: «Господа, потрудитесь дать дорогу: царь едет». К счастью, дорога представляла на этом месте некоторое подобие платформы, и коляска наша, по настоянию моему, сдвинулась к краю, очищая путь. Вылезши из экипажа, мы стали ожидать царя, тотчас же выехавшего на вороной казачьей лошади и в казачьем мундире из-за скалы на повороте дороги. Как ни старались мы дать место ему и проезжавшей за ним коляске, в которой, между прочим, сидел прелестный рыжий сеттер, – государь проехал мимо нас на расстоянии трех или четырех шагов. Лицо его было бледно и уныло, и он милостиво ответил на наши поклоны⁵¹.

Поскольку узкая крымская дорожка, как во Франции, «принадлежала всем», перед российским императором пускали вестового. И тот держал себя вежливо

⁴⁹ Иван Сергеевич Аксаков в его письмах. Эпистолярный дневник 1838–1886 гг. / составитель Т.Ф. Прокопова. Москва: Русская книга, 2003. Т. 2. Письма 1849–1857 гг. С. 4.

⁵⁰ Мельников П.И. (Андрей Печерский). Поярков: рассказ // Мельников П.И. (Андрей Печерский). Собрание сочинений / составитель М.П. Еремин. Москва: Правда, 1976. Т. 1. С. 180–181.

⁵¹ Фет А. Воспоминания. Москва: Правда, 1983. С. 459.

(по крайней мере, с дворянами). А встречные люди и экипажи сторонились, освобождая путь. И только.

Николай I, припоминая в своих записках раннее детство (когда ему было примерно четыре года, т.е. еще при жизни отца, Павла I), писал о том, как его катали по Петербургу:

Наш выезд представлял из себя позолоченную шестиместную карету, которой предшествовали два гвардейских гусара; позднее впереди ехали два вестовых в сопровождении конюшенного офицера с вестовым; два лакея – сзади за каретой⁵².

Лакеи, очевидно, стояли на запятках, а вот гусары (или в какое-то более позднее время – офицер с вестовыми) гарцевали перед каретой. Вплоть до начала народовольческого террора и «охоты на царя» иного и не требовалось. Содержать ради монаршего семейства специальную дорогу между Петербургом и Москвой, параллельную основной, не нужно было тем более.

Итак, Кюстин оказался не вполне прав: в распоряжении царя не имелось «целой дороги». Однако специально обустроенный для следования царственных особ путь мог-таки появиться. В июле 1903 г. пышно праздновалась канонизация Серафима Саровского. На торжества ожидали Николая II с супругой. Из Петербурга царская чета со свитой поначалу добиралась на поезде, потом пришлось пересест в экипажи. Участник памятных событий М.И. Макаревский свидетельствовал:

...Богомольцы, минуя Арзамас, направлялись по грунтовой дороге прямо в Саров. Эта дорога прекрасно отремонтирована, а середина ее, оставленная для Царского проезда, в пределах Арзамасского уезда была заставлена рогатками. По обе стороны Царского пути и катилась непрерывная, огромная волна богомольческого движения. Оживление на всем пути было необычайное: все, что только могло двигаться, двинулось по направлению к Сарову – люди ехали, шли, ползли, спеша на праздник к преподобному Серафиму⁵³.

Грунтовку тогда привели в идеальное состояние и закрыли для проезда. А народ теснился по обочинам «царского пути». Как правило, проезд по российской глубинке высокопоставленных гражданских, военных и церковных

⁵² Николай I. Мое самодержавное служение. Дневники, письма, документы. Свидетельства современников / составители В. Яськов, И. Пименова. Москва: Эксмо, 2014. С. 18.

⁵³ Саровские торжества 1903 года в фотографиях, документах, воспоминаниях / вступительное слово Георгия, епископа Нижегородского и Арзамасского. Дивеево: Свято-Троицкий Серафимо-Дивеевский монастырь, 2003. С. 33.

чинов, а тем более членов царской фамилии (обычно с немалой свитой), вызывал у местного начальства прилив суматошной активности: срочно латали дороги и мосты, готовили резерв из десятков подменных лошадей и т.п. Да и обычный, регулярный дорожный ремонт для простого народа становился тягостным и не слишком эффективным трудом⁵⁴.

Прибывавшие в Россию иностранцы, подобно Кюстину, иной раз подмечали социальную сторону дорожной повседневности и также нередко ошибались в деталях. Путешествовавший по России в 1858–1859 гг. А. Дюма-отец писал:

В царствование Екатерины был закон, восходивший еще к древности, согласно которому при встрече на дороге с императором или царевичем человек должен спешиться, если он верхом; если в карете – выйти из нее, не считаясь с тем, раскалена ли мостовая или покрыта льдом, метет ли снег или льет дождь, пасть ниц, если встречный – мужчина, или почтительно поклониться – если женщина.

Екатерина отменила этот закон.

Павел его восстановил⁵⁵.

В этом отрывке Дюма, по-видимому, резюмировал то, что было рассказано французским публицистом Ш. Массоном (1762–1807), долгое время жившим в России. Ш. Массон отмечал также запрет Павла I «запрягать лошадей и надевать сбрую по русскому образцу» и его борьбу с роскошными выездами⁵⁶.

Власть в России издавна, еще с допетровских времен, пыталась ограничивать пышность экипажей, регламентируя количество запрягаемых лошадей в зависимости от статуса человека. Но «падать ниц» во времена империи уже не требовалось.

⁵⁴ Коршунков В.А. «Только божья планида да проезд губернатора»: поправка дорог в России XIX века // Вятская земля в прошлом и настоящем (к 100-летию Вятского государственного гуманитарного университета): сборник материалов VII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Киров, 20–21 ноября 2013 г.) / под редакцией В.Т. Юнгблюд и др. Киров: Издательство ВятГГУ, 2014. Т. 2. С. 123–134; Коршунков В.А. «Кричал, что мало гальки»: починка дорог в Вятской губернии в XVIII–XIX веках // Вестник гуманитарного образования. 2020. № 4 (20). С. 29–38. <https://doi.org/10.25730/VSU.2070.20.046>; Горская Н.И. Местная администрация и «высочайшие путешествия» в 1830–1850-х гг. в Смоленской губернии // Российская история. 2020. № 1. С. 26–36. <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8>

⁵⁵ Дюма А. Сочинения. Т. 1. Путевые впечатления в России / перевод с французского М. Трескуновой. Москва: Ладомир, 1993. С. 66–67.

⁵⁶ Массон Ш. Секретные записки о России времени царствования Екатерины II и Павла I. Наблюдения француза, жившего при дворе, о придворных нравах, демонстрирующие незаурядную наблюдательность и осведомленность автора / подготовка текста Е.Э. Ляминой, Е.Е. Пастернак. Москва: Новое литературное обозрение, 1996. С. 91–92.

В народной же культуре прокладывание особой, новой дороги к святыне могло выражать высокую степень уважения. Жительницы с. Курино Котельничского района Кировской области в 1991 г. рассказывали московским фольклористам о родных местах, где с давних пор почиталась икона Михаила Архангела.

Вот эту часовню выстроили, в [праздник] Михаила Архангела стали каждый год ходить, пока эту часовню не нарушили. А как сделалась советская власть, часовню разломали. И вот раз пришел Михаил Архангел (праздник. – В. К.). По общей дороге пронесли икону. <...> По общей дороге, по которой на лошадях ездят. У нас все посохло. И дали клятву, что сделаем Архангельскую дорогу отдельно. Так вот, борона идет, плуг ли – поднимали и борону, и плуг, чтобы эту дорогу не задеть. Вот такой порядок был⁵⁷.

В этом контексте прокладывание новой дороги к святому месту становится понятным: это делалось ради того, чтобы проносимые иконы не осквернялись бы лошадиным навозом под ногами и их путь не перечеркнулся бы ненароком плугом или бороной (среди магических способов перекрытия кому-либо пути известны зачерчивание и перерубание дороги⁵⁸). Такое дело – истинное трудничество верующих людей. Оно напоминает народно-религиозное созидание, вроде изготовления «обыденных» (то есть сделанных в течение одного светового дня) обрядовых полотенец, часовен и т.п. С другой стороны, в традиционной культуре разных народов существовало представление о том, что и сама святыня должна двигаться особым путем – не обычным, профанным, а заново для нее прокладываемым. Примером является история о Троянском коне: по одной из версий греческого мифа, для того чтобы втащить деревянного коня в свой город, троянцам пришлось разломать часть крепостной стены. В этот пролом и устремились враги-ахейцы. Интересно, что в прежние годы загулявшие в ресторанах купцы иной раз приказывали выломать себе для прохода кусок стены. Так что «особый путь» у нас могли организовать не только для императора всероссийского, но и для подвыпивших самодуров.

Заключение

Дорожная традиция России привлекала пристрастное внимание путешественников-иностранцев, которые вольно или невольно сравнивали ее с более привычными для них иноземными дорожными и придорожными

⁵⁷ Вятский фольклор. Предания и легенды / под редакцией А. Вылегжанина. Котельнич: Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, 1998.

⁵⁸ Коршунков В.А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. С. 115–118.

обстоятельствами и ситуациями. Рассмотренные и прокомментированные материалы позволяют уточнить, как Кюстин в своей известной книге осмыслял увиденное, услышанное и узнанное им во время поездок по России. Нельзя сказать, что он лишь критиковал российское провинциальное дорожное обустройство. Некоторые его наблюдения в достаточной мере точны, они подтверждаются иными историческими источниками и тем самым интересны для нас сейчас. Однако в случае с некоей параллельной дорогой, якобы существовавшей ради удобства самодержца, он оказался не вполне прав. Пристрастие Кюстина по самым разным поводам вдаваться в морализаторство, блистая мыслями и формулировками, сыграло с ним злую шутку. Привычки и предубеждения в осознании увиденного одержали верх.



Introduction

Marquis Astolphe de Custine (1790–1857), a French writer and traveler, visited Russia in 1839. He was an aristocrat and monarchist, a determined opponent of representative government, but what he saw in the autocratic country disappointed him. “To say that Custine did not like Russia is, in essence, an understatement.”¹ Custine’s voluminous book *Russia in 1839* (the first edition was published in four volumes), rich in astute observations and wise conclusions, was immediately banned in our country. His notes are a wonderful historical source, albeit tendentious. The visiting marquis was able to notice many things to which Russian citizens had got accustomed: deep-rooted despotism, disregard for human dignity at all levels of the social hierarchy, and widespread whitewash.

During several summer months that Custine spent in Russia, he managed to visit not only the largest cities of the empire but also the provinces. He arrived in St Petersburg by sea, and from there he visited Shlisselburg (overland, not along the Neva River). Then he moved south, visited Yaroslavl, Moscow, and Nizhny Novgorod, and returned to the capital. From St Petersburg, we went to East Prussia and farther.

American historian George Kennan, who studied Custine’s book, noted:

Aside from long romantic descriptions of Petersburg and Moscow, Custine’s account of his actual travel in Russia is remarkably thin. Of his experiences outside the two capitals, in particular, very little is told.²

In addition, “much in this book belongs to the sphere of pure aesthetics”: Custine was too keen on landscapes and architecture, describing them in the fashion of his time. Quite often, he retold anecdotes and legends, almost exclusively second-hand.³ It turns out that the reliability of his specific observations is low, isn’t it?

It is rather the many political reactions, often expressed in biting aphorisms and witticisms appealing to some readers, infuriating to others, but always striking and provocative, that have given to the work its extraordinary longevity of relevance.⁴

In Russian historiography, there are a number of works on Custine’s book of different scientific value. They are not monographs but articles. It is noticeable that some present-day authors would like to define Custine’s attitude towards Russia in

¹ P. Cherkasov, “Who Are You, Astolphe de Custine?” [in Russian], *Rodina*, no. 3 (2009): 76.

² G.F. Kennan, *The Marquis de Custine and His “Russia in 1839”* [in Russian], trans. D. Solov'ev (Moscow: Rossiiskaya politicheskaya entsiklopediya (ROSSPEN), 2006), 59.

³ Kennan, *The Marquis de Custine*, 74.

⁴ Kennan, *The Marquis de Custine*, 74–75.

paradoxical formulations, similar to those for which he was famous. Either he is polemically called “an admiring contemplator of Russia,”⁵ or “a restless witness, whose range of judgments about Russians and Russian life fluctuates between two abysses.”⁶ He is attributed with attempting a “cultural translation” of Russian realities into a language understandable to the French society of the time.⁷ It is believed that he was an ideologist and myth-maker who created “his own myth about Russia.”⁸ It is significant that Custine assessed what he saw and heard in Russia from the point of view of his inherent moralizing and romantic worldview and also from the position of, so to speak, pan-Catholicism.⁹ All this prevented him from accurate understanding of the foreign and alien culture.

It seems important to subject to analysis not only the conclusions and generalizations that Custine made but also the details, peculiarities, and specific things about Russia reflected in his book. It must be assumed that certain descriptions made by such an observer are not always accurate: even the things that he saw for himself were interpreted biasedly and tendentiously, based on his own prejudice and the established Western European literary and journalistic tradition. Although there are few sketches of Russian provincial life in Custine’s book, it contains plenty of his impressions of travelling through Russian cities and villages. He noticed the peculiarities of street traffic and carriages, road construction, scenes and situations on country roads, and much more on the roads and roadsides.

This article focuses on the specific details that Custine identified during his travels in Russia and the way he understood and interpreted them. Custine’s travelogue has already been examined from a similar perspective. In V. Orekhov’s articles, some of

⁵ V.V. Kozhinov, “Marquis de Custine as an Admiring Contemplator of Russia: on the 160th Anniversary of the Famous Journey” [in Russian], *Moskva*, no. 3 (1999): 164–69.

⁶ G.G. Ermilova, “Marquis de Custine on Russians and Russia” [in Russian], in *Russia and Western Europe: Mutual Vision (Literature, Philosophy, Cultural Studies): A Collection of Scientific Articles by the Participants of the International Scientific Conference (Ivanovo, October 29–31, 2015)*, ed. N.V. Kapustin (Ivanovo: Ivanovskii gosudarstvennyi universitet, 2016), 49.

⁷ S.L. Dunaeva, “Travel Essays of A. de Custine as a Variant of Cultural Translation” [in Russian], in *Translation Discourse: An Interdisciplinary Approach: Proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference (Simferopol, April 28–29, 2022)*, ed. M.V. Norets (Simferopol: Arial, 2022), 92–96.

⁸ A.R. Oshchepkov, “‘The Phenomenon of Custine’: The Book *Russia in 1839*” [in Russian], *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo lingvisticheskogo universiteta*, no. 21 (707) (2014): 147; A.R. Oshchepkov, “Romantic Topic in Astolphe de Custine’s Book *Russia in 1839*” [in Russian], *Filologicheskie nauki*, no. 3 (2011): 56.

⁹ Oshchepkov, “Romantic Topic,” 46–57; A.R. Oshchepkov, “Custine’s Pan-Catholicism and the Image of Russia in His Book *Russia in 1839*” [in Russian], *Religiovedenie*, no. 2 (2011): 19–26; Oshchepkov, “‘The Phenomenon of Custine,’” 142–51.

Custine's observations were used to characterize the "image of a coachman."¹⁰ And a recent work by M. Alexandrova briefly notes that among foreign and Russian travelers, including Custine, "criticism of the state of Russian roads and means of transportation became a commonplace in the travel notes about the Russian province."¹¹ However, Custine's attitude towards the road life of Russia and Russians is more complex; it does not come down to criticism.

For several centuries in a row, Russia was the largest country in the world. The construction of roads for the movement of animal-drawn transport was of particular importance, which should be taken into account by researchers, including historians and specialists in Russian history of the 17th–19th centuries. The spread of population and state power across the expanses of Eurasia, constant migrations and relocations of thousands of people – all this was ensured by the road infrastructure. The provinces of the huge country were pulled together into a single whole by highways and country roads. Under such difficult conditions, the Russian authorities had to maintain control over vast and sparsely populated territories. The inhabitants also adapted to greatly extended communications, for example, to the fact that traveling became extremely difficult for several weeks in the spring and autumn. By studying the road infrastructure of Russia of past times, the arrangement of highways and country roads, the habits of coachmen and travelers, and road rituals and customs, historians have an opportunity to clarify some of the significant circumstances in which the state and society were forced to function.

The study of these and similar questions is an essential task in the research of the so-called road tradition in Russia, i.e. conditions, circumstances, and situations accompanying long-distance overland movement.¹² This topic is at the intersection of

¹⁰ V.V. Orekhov, "'Coachman, Don't Rush the Horses,' or Road Adventures of the French in Russia" [in Russian], in *Rus'-Russia and the Great Steppe: The Eighth Crimean Pushkin International Readings: proceedings (Crimea, Novyi Svet–Perekop, September 13–19, 1998)*, ed. V.P. Kazarin (Simferopol: Krymskii tsentr gumanitarnykh issledovaniy, 1999), 209–14; V.V. Orekhov, "The Image of a Coachman in the French Text and Russian Context" [in Russian], in *The Russian Language in a Multicultural World: 10th International Scientific and Practical Conference: A Collection of Scientific Articles (Simferopol, July 8–11, 2016)*, ed. E.Ya. Titarenko (Simferopol: Arial, 2016), vol. 1, 486–92.

¹¹ M.V. Aleksandrova, "The Image of the Russian Province in the Travelogues of the Nineteenth-Century Foreign Travelers (On the Materials of the Yaroslavl Province)" [in Russian], *Mir russkogovoryashchikh stran*, no. 1 (7) (2021): 111–18, <https://doi.org/10.20323/2658-7866-2021-1-7-111-118>

¹² T.B. Shchepanskaya, "The Road Culture in the Russian North" [in Russian], in *Field Studies of the SME of the Peoples of the USSR. 1985–1987: Abstracts of Scientific Session Papers*, ed. O.V. Lysenko (Leningrad: GME narodov SSSR, 1989), 79–80; V.A. Korshunkov, "Incompliance: The Old Custom of Road Conflicts in the Yaransky District of the Vyatka Province" [in Russian], in *Slavic Traditional Culture and the Contemporary World: A Collection of*

historical knowledge, anthropology, and ethnography. It is also connected with the social dimension of everyday life. It should be studied in terms of history of everyday life and historical anthropology. In this case, the focus of consideration is *homo viator*, a man on the road, with his own perception of reality, aspirations, and difficulties that he inevitably faced along the way and was forced to overcome. Thus, historians will be able to clarify their understanding of how society and the state functioned in the Russian Empire, the most outstretched land power in the world, for which traditional animal-drawn communication routes were vital arteries.

There are a lot of sources for studying this topic. First of all, they include narrative sources, such as journalism, memoirs, and correspondence. Fiction can also be useful. It is significant for historians that realistic tendencies prevailed in Russian literature from about the middle of the 19th century. Such narrative sources are combined with geographical, ethnographic, and local history descriptions.

Main body

Studying the road tradition, one draws attention to the fact that what is alien and unusual in the road infrastructure and its accompanying circumstances is immediately noticed by those passing by. For instance, having left the Russian lands in 1789, Nikolai Karamzin wrote about German coachmen and remarked, “Strange carriages!” Three weeks later, he began writing a letter from the German city of Marienburg with

Materials from a Scientific and Practical Conference, vol. 4, comp. V.E. Dobrovol'skaya (Moscow: Gosudarstvennyi respublikanskii Tsentr russkogo fol'klora, 2002), 59–67; T.B. Shchepanskaya, *The Road Culture in the Russian Mythological and Ritual Tradition of the 19th–20th Centuries* [in Russian] (Moscow: Indrik, 2003); J.W. Randolph, “The Singing Coachman or, The Road and Russia’s Ethnographic Invention in Early Modern Times,” *Journal of Early Modern History*, vol. 11, no. 1–2 (2007): 33–61; M.I. Vasil'ev, *Russian Sleigh: A Historical and Ethnographic Study* [in Russian] (Veliky Novgorod: Novgorodskii gosudarstvennyi universitet imeni Yaroslava Mudrogo, 2007); N.S. Borisov, *The Daily Life of a Russian Traveler in the Off-Road Era* (Moscow: Molodaya gvardiya, 2010); A.V. Matveev, *Traditional Travel Culture of the Population of the Middle Irtysh Region (19th – First Third of the 20th Century)* [in Russian] (Omsk: Nauka, 2012); M.I. Vasil'ev, “Factors Shaping the Appearance of Russian Roads in the 10th – Early 20th Centuries” [in Russian], *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 3 (2013): 125–35; V.A. Korshunkov, *Road Tradition of Russia: Rites, Customs and Popular Beliefs* [in Russian] (Moscow: Forum, 2015); V.A. Korshunkov, *Travel through Time and Space: The Road Tradition of Russia* [in Russian] (Moscow: Redkaya ptitsa, 2020); V.A. Korshunkov, “Bridges, Robbers, Beggars (Features of the Road Tradition of Russia in the 18th – Early 20th Century)” [in Russian], *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya: Istoriya i filologiya*, vol. 32, no. 6 (2022): 1160–67, <https://doi.org/10.35634/2412-9534-2022-32-6-1160-1167>; V.A. Korshunkov, “‘We Did Not Drive, but Flew’: Alexander Pushkin and Folk Wedding Processions in the Context of the Road Tradition of Russia” [in Russian], *Vestnik Mariiskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki. Yuridicheskie nauki*, vol. 9, no. 1 (2023): 51–56, <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2023-9-1-51-56>; etc.

the following words: “The Prussian, so-called postal carriage does not look like a carriage at all. It is nothing more than a long covered wagon with two benches, without belts and without springs.”¹³ In the summer of 1822, official Dmirty Sverbeev travelled from Revel to Riga in a “Polish road cart” he had purchased there with an Estonian driver. Subsequently, he recalled the unusual team and the driver, who “drove from the horseback in a German or Polish manner.” A little later, being already in France, Sverbeev wrote, “For the first time I met a very uncomfortable French carriage.”¹⁴ On his way to the Holy Land in 1861, N. Shipov, a resident of Nizhny Novgorod, turned to Constantinople where he drew attention to the “ugly carriages.”¹⁵ In winter of 1834–35, fourteen-year-old Afanasy Fet went with his father from St Petersburg to Dorpat to see Professor Johann Christian Moier to look for opportunities to enter a boarding school. In the unfamiliar city, young Fet noticed the following detail:

The main thing that caught my eye the following day during our trip to Professor Moier was that the coachman sat in front of us in a sleigh in a housecoat with a short multi-story collar, and his couple of horses on the shaft was harnessed to blinkers without any breech band, so when descending from the mountain, the blinders crawled up to the very back of the horses’ heads.¹⁶

In his poem “Maslenitsa in the Foreign Land” written in 1853 in Dresden, Pyotr Vyazemsky, a poet and an official, left the following judgment:

*Sani zdes' – podobnoi dryani
Ne vidal ya na veku;
Stydno sest' v chuzhie sani
Korennomu rusaku.*

[The sleigh here is such rubbish
I haven’t seen in ages;
It’s a shame to sit in foreign sleigh
For a native Russian man.]¹⁷

¹³ N.M. Karamzin, *Letters of a Russian Traveler* [in Russian] (Leningrad: Nauka, 1984), 11, 24.

¹⁴ D.N. Sverbeev, *My Notes* [in Russian] (Moscow: Nauka, 2014), 188, 211.

¹⁵ N.N. Shipov, “The Story of My Life and My Wanderings” [in Russian], in *Memoirs of Russian Peasants of the 18th – First Half of the 19th Century*, comp. V.A. Koshelev et al. (Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2006), 257.

¹⁶ A. Fet, *The Early Years of My Life* [in Russian] (Moscow: Tovarishestvo tipografii A.I. Mamontova, 1893), 81.

¹⁷ P.A. Vyazemskii, *Poems* [in Russian] (Leningrad: Sovetskii pisatel', 1986), 303.

In the poem “Passage through France in 1851”, Vyazemsky sarcastically noted that as soon as he stopped at the French postal station, the locals began to discuss his carriage: “Everyone is looking, everyone is having a conversation // About my large coach and about me.”¹⁸

It is obvious that being in a foreign land, observers were attentive to details: they were interested in unusual means of transportation and unfamiliar methods of harnessing. In Custine’s book one can also find interesting facts about the road tradition in Russia.

It was during a conversation with Custine that Nicholas I dropped the aphoristic phrase “Distances are the scourge of Russia” (“Les distances sont le fléau de la Russie, m’a dit l’empereur. . .”).¹⁹ According to memoirist Sophie de Choiseul-Gouffier, Alexander I, the elder brother of the future Emperor Nicholas I, once spoke in a similar way. In 1822, Alexander “talked about his travels,” and Choiseul-Gouffier picked up the topic and began to talk about the conquest of China “for the sake of rounding out the empire.” To which the sovereign answered her:

Oh, my empire is already too round. . . and your idea is very impolitic. Russia is already too vast: large distances between provinces slow down communication. These conditions make the strengthening of the general order slow, which suffers greatly from them.²⁰

One could rarely hear such a conclusion in Imperial Russia. It is all the more interesting that it still was pronounced. In his poem “To the Slanderers of Russia” (1831), Alexander Pushkin made the following statement, which later became proverbial:

*Il' malo nas? Ili ot Permi do Tavridy,
Ot finskikh khladnykh skal do plammenoi Kolkhidy,
Ot potryasennogo Kremlya
Do sten nedvizhnogo Kitaya,
Stal'noi shchetinoyu sverkaya,
Ne vstanet russkaya zemlya?*

¹⁸ Vyazemskii, *Poems*, 300.

¹⁹ *La Russie en 1839* par Le Marquis de Custine (Bruxelles: Wouters et Ce, imprimeurs-libraires, 1843), vol. 2, 23; A. de Custine, *Russia in 1839* [in Russian], trans. V. Mil'china (Moscow: Izdatel'stvo imeni Sabashnikovykh, 1996), vol. 2, 224 (Hereinafter translations from French are given from this publication).

²⁰ S. Choiseul-Gouffier, “Historical Memoirs about Emperor Alexander and His Court” [in Russian], in *Sovereign Sphinx*, comp. A. Liberman et al. (Moscow: Fond Sergeya Dubova, 1999), 372–73.

[Or rather, shall they not, from Perm to Tauris' fountains,
From the hot Colchian steppes, to Finland's icy mountains,
From the grey, half-shatter'd wall,
To fair Kathay, in dotage buried
A steely rampart, close and serried,
Rise, Russia's warriors, one and all?]²¹

Pushkin's friend Pyotr Vyazemsky gave a critical response to that in his notes, irritably pointing out:

I'm so tired of these geographical fanfares of ours: From Perm to Tauride and so on. What is good here, what to cheer and what to brag about, that we are lying stretched out, that we have five thousand miles from *thought to thought*. . . (italics added. – V. K.)²²

Indeed, it was difficult to effectively control such vast and sparsely populated spaces. In his book on Russian “internal colonization,” A. Etkind cited the data according to which the state could not maintain control over the territory the radius of which exceeded 400 km at that time. The average radius of a European state in the early 18th century was 160 km. However, Etkind added:

But throughout the imperial period, tsars and their advisors referred to the vastness of Russia's space as the main reason for its imperial empowerment, centralization, and further expansion.²³

However, it turns out that Alexander I and Nicholas I could have their own point of view on that issue.

In his book, Custine noted the following feature of the Russian road tradition:

Four horses in a row are harnessed only for travel and country trips; in St Petersburg horses are always put in pairs. . .²⁴

Obviously, it was due to the fact that it was impossible to occupy the entire width of the road in a busy metropolitan street. Custine mentioned a four horse team simply because he rode in such a carriage. He left St Petersburg in the warm season in a carriage drawn by four horses. Custine wrote:

²¹ A.S. Pushkin, “To the slanderers of Russia” [in Russian], in A.S. Pushkin, *Complete Works*, vol. 3, bk. 1 (Moscow: Voskresen'e, 1995), 270.

²² Vyazemskii, *Notebooks* (1813-1848) [in Russian] (Moscow: Nauka, 1963), 214.

²³ A. Etkind, *Internal Colonization: Russia's Imperial Experience* [in Russian], trans. V. Makarov (Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2014), 12–13.

²⁴ Custine, *Russia in 1839*, vol. 1, 230.

... When the Russians go to the village or travel on postal carriages, the coachmen harness the horses in a row in the old-fashioned style and drive such a four horse team adroitly and fearlessly.²⁵

If Custine constantly had in mind a four horse team (both in the city and on the highway or a country paths), it turns out that he did not have such a bad opinion about Russian communication routes. It is known that it was not easy to get through some of them even in a four-horse tandem (in single file).

Travelling through Siberia with his compatriot G. Frost in January 1886, American journalist G. Kennan moved along the ice of the Yenisei towards Minusinsk:

The weather, when we left Krasnoyarsk, was cold and stormy, and the snow was drifting so badly on the ice that beyond the second station it became necessary to harness the three horses tandem and to send a fourth horse ahead with a light sledge to break a track.²⁶

Few months earlier, in the summer of 1885, they stopped at a postal station between Omsk and Pavlodar. There, Kennan decided to buy a night watchman's rattle as a curiosity for his collection. When the deal was completed, the postmistress attacked the watchman with sarcastic and contemptuous remarks:

"A fine night-watchman you are!" she said with scornful irony. "What are you good for now? There was nothing of you before but your breeches and your rattle – and now you've sold your rattle!" . . . "What are you trying to do now?" inquired the postmistress fiercely – "harness those horses up goose-fashion? No, my little brother, you may walk goose-fashion with the priest when you and he go on a spree, but you can't harness my horses goose-fashion. . ."

To the first mention of the method of harnessing horses goose-fashion, Kennan added a note "Tandem."²⁷ Indeed, that word in English means harnessing in single file or in a train. The postmistress took the attempt to harness the horses in single file almost as a personal insult: on their wide, well-equipped road there were conditions for driving a wide-spreading troika. Kennan and Frost had to travel in single file in a situation when they subsequently had to make their way along a narrow path between snowdrifts, where a wide horse team would have been difficult.

Custine was impressed by the speed with which Russian coachmen drove. In his opinion, such behavior could be risky:

²⁵ Custine, *Russia in 1839*, vol. 1, 362.

²⁶ G. Kennan, *Siberia and the Exile System: Travel Notes (1885–1886)* [in Russian], trans. I.A. Bogdanov (St Petersburg: Russko-Baltiiskii informatsionnyi tsentr BLITs, 1999), vol. 2, 383.

²⁷ Kennan, *Siberia and the Exile System*, vol. 1, 152–53.

Russian coachmen. . . are very skilled on the plain, but become extremely dangerous on steep slopes. . . Your life depends on the feet of four brave, but weak and tired horses.²⁸

The common opinion that the Russian people loved rapid driving was confirmed by Custine and other foreigners.

On the way, Custine happened to meet an elephant that had been presented to the Russian emperor by the Persian shah. The animal, which looked unusual in the northern landscape, marched accompanied by a large escort, and Custine had to overtake the procession. The horses got so scared that they went crazy and bolted. The carriage in which Custine sat slid sideways, death was imminent – it was a miraculous narrow escape (at least, that is how he himself described that episode).²⁹ Roads have always been and remain an extremely dangerous place. Death or injury awaited travelers constantly, at every turn or descent: at full speed, the axle of the cart would break; the horses would get scared, go crazy and bolt; oncoming traffic might hit; the driver would not hold the reins and the carriage would overturn and fall into a roadside ditch, etc.³⁰

And this is how Custine assessed the way from St Petersburg to Shlisselburg:

Along the way, I counted many bad plank bridges, one of which seemed downright dangerous to me.³¹

Another time, his carriage got on a temporary planked bridge leading to the highway. They were

loose, like the keys of an old piano, uneven and dangerous, since they often lack the most important links. . .³²

A terrible accident almost happened to Emperor Nicholas I on the road bridge: the flimsy bridge suddenly collapsed immediately after the royal carriage rushed across

²⁸ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 220.

²⁹ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 288–91.

³⁰ Korshunkov, *Travel through Time and Space*, 184–208.

³¹ Custine, *Russia in 1839*, vol. 1, 368.

³² Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 194. In the summer of 1862, young officer P.A. Kropotkin was travelling from St Petersburg to Siberia to his duty station. When he came to the Tobolsk province, he wrote in his diary how disgusting the road was. In particular, “in marshy places there is a log-path; I remembered that it is usually compared to piano keys; perhaps, but to have an idea about it, you have to run your fingers over the black keys.” (P. Kropotkin, *Diaries from Different Years* [in Russian] (Moscow: Sovetskaya Rossiya, 1992), 50) It seems that the future leader of the anarchist revolutionaries was familiar with Custine’s book, which was banned in Russia at that time. After all, it was there that this memorable comparison appeared.

it.³³ Pyotr Vyazemsky, who often travelled, also could not ignore bridges in his poem “Russian Country Roads” (1841):

*Rekoi li
Doroga? Most na nei uzh podlinno zhivoi:
Tak brevna vzapuski i plyashut pod toboi,
I ty togo i zhdi, chto iz-za plyaski etoi
K rusalkam popadesh' s bagazhem i karetoi.*
[Is it a river or
A road? The bridge on it is truly alive:
So the logs start dancing under you,
And you should expect that because of this dance
You will get to the mermaids with your luggage and carriage.]³⁴

Despite all this, Custine argued that on the St Petersburg–Moscow highway, which turned out to be one of the best in Europe, the stone bridges were beautiful.³⁵

The stone bridges were built not long before that. In 1839, during Custine’s journey, the highway between the two capitals looked good. It was different before. Madame de Stael wrote that on the way from Moscow to St Petersburg in 1812, there was either sand or swamps, and after the rain the track was completely lost.³⁶ In his essay “Journey from Moscow to St Petersburg” (1834), Alexander Pushkin recalled what it was like to travel along the old road 15 years earlier and compared it with its contemporary state, saying that it had become much better.³⁷

Active construction and improvement of roads was carried out under Alexander I. The people captured this in the songs about Arakcheev – the gentleman who “*dorozhen'ku berezkoi usadil*” [lined the path with birch trees], “*chasty stolby stanovil*” [set up signposts], “*raznoi kraskoi raskrasil*” [painted them in different colors], “*vse kanavy raskopal*” [dug all ditches], “*vse kamushkami ustilal, zheltym peskom usypal*” [covered everything with gravel and yellow sand]. They also sang that “*sukin syn*” [son of a bitch] Arakcheev “*vsyu Rossiyu razoril*” [ruined all of Russia],” expressing the people’s attitude towards the mass involvement of peasants

³³ L.V. Vyskochkov, *Nikolas I* [in Russian] (Moscow: Molodaya gvardiya, 2003), 535.

³⁴ Vyazemskii, *Poems*, 273.

³⁵ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 27.

³⁶ [De Stael], “1812. Baroness de Stael in Russia” [in Russian], in *Russia in the First Half of the 19th Century through the Eyes of Foreigners* [in Russian], comp. Yu.A. Limonov (Leningrad: Lenizdat, 1991), 37.

³⁷ A.S. Pushkin, “Journey from Moscow to St Petersburg” [in Russian], in A.S. Pushkin, *Complete works*, vol. 11 (Moscow: Voskresen'e, 1996), 223–68.

in road construction. As a result, the main highway in the empire of Alexander I finally became good around 1820.³⁸

Having travelled along that highway to Moscow, Custine discovered that in some places there was another road, which was parallel to the highway but worse equipped:

Between St Petersburg and Novgorod, I noticed another road running parallel to the highway at a short distance from it. On this country road there are gates, fences, wooden bridges to cross rivers and swamps; in a word, it has everything you need, although it is not as beautiful as and much bumpier than the post road.³⁹

He began to question the station master (through the government courier who accompanied him, since Custine had not mastered the Russian language) and from his words told his readers the following:

. . . The spare road is intended for draymen, livestock, and travelers on the days when the emperor or members of the imperial family travel to Moscow. This separation makes it possible to avoid the dust and congestion that would cause inconvenience and delay august travelers if the road remained accessible to mere mortals during their journey. I do not know if the station master laughed at me, but he spoke with a very serious look. . .⁴⁰

On concluding that “the tsar had the whole road at his disposal” and that seemed completely natural to the station master, Custine made sharp remarks typical of him:

The king who said, “I am France,” stopped to let a flock of sheep pass, and during his reign any traveler walking along the road repeated our old saying “The road belongs to everyone” to the princes of the blood whom he met along the way; it is not the laws that are important but the ways in which they are applied.⁴¹

The general rule that Custine deduced from that particular observation was as follows:

³⁸ V.A. Korshunkov, “Improvement of Russian Roads in the Era of Alexander I and the People’s Memory of Alexei Arakcheev” [in Russian], in *The Patriotic War of 1812 in Regional History and Historiography: Proceedings of the All-Russian Scientific and Practical Conference (Kirov, November 1, 2012)*, ed. V.A. Kriushina (Kirov: Vyatskii gosudarstvennyi gumanitarnyi universitet, 2012), 69–75.

³⁹ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 38.

⁴⁰ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 38.

⁴¹ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 38.

In France, morals and customs have always softened political rules; in Russia, on the contrary, they toughen them up, and this leads to the fact that the consequences become even worse than the principles themselves.⁴²

Custine then added a disclaimer:

However, I must say that the double road only reaches Novgorod; probably, the authorities decided that the existence of two roads would create congestion on the approaches to the capital, or perhaps they assumed that the second road was not needed at all and decided not to complete its construction.⁴³

The idea of why “the authorities decided” that is speculation, based on nothing other than his own conclusions. Strange conclusions.

The fact is that, as is clear from the *Guide from Moscow to St Petersburg and Back* by V. Dmitriev (St Petersburg, 1847), it was just “a road for driving livestock from Moscow to St Petersburg.”⁴⁴ Actually, Custine knew that livestock were driven along the parallel road, but he did not attach any importance to that and started to look for a social dimension in the road arrangement. Prejudice turned out to be stronger than what he saw and heard.

The so-called cattle-driving road was made “for driving animals.” According to the definition of Vladimir Dal, it was “arranged separately from the riding one and must be dug in or fenced with stack stands.”⁴⁵ Beef cattle were constantly brought to St Petersburg, the largest city of the empire, from the south. In historiography there are several articles about cattle-driving highways in certain areas of the Russian Empire: the Moscow region, Siberia, Altai.⁴⁶ Cattle-driving highways (both in general and specifically towards Moscow) were characterized in the recent work by G. Ul'yanova. In the 1880s livestock began to be transported by rail, and earlier, in

⁴² Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 38–39.

⁴³ Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 39.

⁴⁴ V. Mil'china, and A. Ospovat, commentary, Custine, *Russia in 1839*, vol. 2, 398.

⁴⁵ V.I. Dal', *Explanatory Dictionary of the Living Great Russian Language* [in Russian], vol. 4, P–V (Moscow: Gosudarstvennoe izdatel'stvo inostrannykh i natsional'nykh slovarei, 1956), 207.

⁴⁶ A.A. Zav'yalov, “The Peculiarities of Organization of the Tracts for Constant Herd Driving in the Altay Territory in the Second Half of the 19th – Early 20th Century” [in Russian], *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 4–2 (72) (2011): 100–04; D.E. Antonova, “Cattle Drive as a Sphere of Activity of Provincial Merchants of Central Russia in the First Half of the 19th Century (On the Materials of the Town of Kolomna of Moscow Province)” [in Russian], *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 9 (59), pt. 1 (2015): 15–17; S.K. Kann, “Siberian Communication Routes in the Practice of the Trans-Siberian Surveys (Late 19th Century)” [in Russian], in *Irkutsk Historical and Economic Yearbook: 2017*, ed. V.M. Levchenko et al. (Irkutsk: Izdatel'stvo BGU, 2017), 67–76.

the 18th–19th centuries, several roads specially equipped for that ran across Russia. In the European part of the country, their total length had reached more than 10 thousand kilometers by 1860. Special imperial decrees were adopted in 1734 and 1804 to regulate the movement of livestock over long distances, to St Petersburg and to Moscow. One of the contemporaries wrote that

up to thirty provinces are cut through by these routes, merging almost everywhere with the lines of post roads and highways.⁴⁷

For instance, the ways along which livestock were sent in the 19th century from the Altai mountain district to the Yenisei province in the east overlooked the Great Siberian Route.⁴⁸ This means that cattle-driving roads actually ran along the routes with horse-drawn traffic.

Yes, sometimes it happened that when important people were passing, slow cumbersome convoys and carriages were redirected to the auxiliary road, since there was considerable traffic on the best and busiest highway in Russia that connected the two capitals. In general, the new improved road often ran parallel to the old one. In the letter from Yaroslavl dated May 23, 1849, I. Aksakov noted:

From Troitsa to Yaroslavl (60 verst) the highway has not yet been finished and people do not drive on it, but they drive on the old, rather bad road, which, however, runs very close to the highway.⁴⁹

The story “Poyarkov” (1857) by P. Melnikov-Pechersky begins with the description of two parallel routes on the site of the former post road:

I was driving along a large trade road lined with birch trees. Once there was a post road here, which is why they planted the trees. The highway is full six sazhen wide, and the carts along it drive back and forth endlessly, without interfering with each other, and the wide thirty-sazhen road lies empty; long ago,

⁴⁷ See G.N. Ul'yanova, “Meat Trade in Moscow in the First Half of the 19th Century: Delivery, Sale, Prices” [in Russian], in *Cities and People of Old Russia: To the Anniversary of Professor N.V. Kozlova: A Collection of Scientific Articles, Series 2. Historical Research*, iss. 235 (163), ed. L.S. Belousov (Moscow: Izdatel'stvo Istoricheskogo fakul'teta Moskovskogo gosudarstvennogo universiteta, 2023), 171–75.

⁴⁸ Zav'yalov, “The Peculiarities of Organization of the Tracts for Constant Herd Driving,” 100, 102.

⁴⁹ *Ivan Sergeevich Aksakov in his letters. Epistolary Diary, 1838–1886* [in Russian], vol. 2, *Letters, 1849–1857* [in Russian], comp. T.F. Prokopova (Moscow: Russkaya kniga, 2003), 4.

it was put at the disposal of animal drivers who drive livestock from the Ural steppes from Naryn-Peski, from the fair near the Khanskaya Stavka.⁵⁰

What happened when a traveler met an august person somewhere outside the city on the road and how was it happening? Afanasy Fet wrote in his *Memoirs* how he met Emperor Alexander II on a narrow mountain path in the Crimea at the turn of the 1880s:

When on the third day we were climbing in a carriage along a picturesque mountain road, offering bird's-eye views of the magnificent seaside dachas, starting from Livadia, we heard hasty clatter of horses' hoofs behind us, and a Cossack approached the carriage and said hastily, "Gentlemen, take the trouble to give way: the tsar is coming." Fortunately, the road at that place resembled some kind of a platform, and at my insistence, our carriage moved to the edge to clear the way. On getting out of the carriage, we began to wait for the tsar, who immediately rode out on a black Cossack horse and in a Cossack uniform from behind a rock at a bend in the road. No matter how hard we tried to clear the way for to him and the carriage that was passing behind him, in which, by the way, a lovely red setter sat, the monarch drove past us at a distance of three or four steps. His face was pale and sad, and he graciously responded to our bows.⁵¹

Since in the same way as it was in France, the narrow Crimean path "belonged to everyone," a messenger was sent in front of the Russian emperor. And the former was polite (at least with the nobles). And the oncoming people and carriages moved aside, clearing the way. That was all.

Recalling in his notes his early childhood (under his father Paul I, i.e. when he was four years old), Nicholas I wrote how he was driven around St Petersburg:

Our equipage was a gold-plated six-seat carriage, preceded by two guard hussars; later, two messengers rode in front, accompanied by a horsey officer and a messenger; two footmen were behind the carriage.⁵²

The footmen, obviously, stood at the back, but the hussars (or an officer with messengers at some later time) pranced in front of the carriage. Until the start of the Narodnaya Volya terror and the "hunt for the tsar," nothing else was needed. There

⁵⁰ P.I. Mel'nikov (Andrei Pecherskii) "Poyarkov: A Story" [in Russian], in P.I. Mel'nikov (Andrei Pecherskii). *Collected works*, comp. M.P. Eremin (Moscow: Pravda, 1976), vol. 1, 180–81.

⁵¹ A. Fet, *Memoirs* [in Russian] (Moscow: Pravda, 1983), 459.

⁵² Nicholas I, *My Autocratic Service. Diaries, Letters, Documents. Testimony of Contemporaries* [in Russian], comp. V. Yas'kov, and I. Pimenova (Moscow: Eksmo, 2014), 18.

was no need at all to maintain a special road between St Petersburg and Moscow, parallel to the main one, for the sake of the royal family.

So, Custine turned out to be not quite right: the tsar did not have “a whole road” at his disposal. However, a specially equipped route could make for the passage of royal persons. Canonization of Seraphim of Sarov was magnificently celebrated in July 1903. Nicholas II and his wife were expected to attend the festivities. The royal couple and their retinue started their journey from St Petersburg by train, but then they had to take carriages. M. Makarevsky, a participant in the memorable events, wrote:

. . . Pilgrims went past Arzamas along a soil road directly to Sarov. The road was perfectly repaired, and the middle of it, which was left for the Tsar’s passage, was lined with chevaux de frise in the Arzamas uyezd. A continuous, huge wave of pilgrims rolled on both sides of the royal path. The excitement along the entire route was extraordinary: everything that could move moved towards Sarov – people rode, walked, and crawled, hurrying to the feast of St. Seraphim.⁵³

The soil road was brought into perfect condition and closed to traffic. And the people crowded along the sides of the “royal path.” Usually, the passage of high-ranking civil, military, or church officials, to say nothing of the royal family (usually with a considerable retinue), through the Russian province caused a rush of chaotic activity among the local authorities: they started to urgently patch roads and bridges, prepared a reserve of dozens of replacement horses, etc. Ordinary, regular road repairs also became burdensome and not very effective labor for the common people.⁵⁴

Like Custine, foreigners who arrived in Russia sometimes noticed the social side of everyday life on the road and also often misinterpreted the details. When travelling around Russia in 1858–59, Alexandre Dumas père wrote:

⁵³ *Sarov Celebrations of 1903 in Photographs, Documents, Memories* [in Russian], opening address by Georgy, Bishop of Nizhny Novgorod and Arzamas (Diveevo: Svyato-Troitskii Serafimo-Diveevskii monastery, 2003), 33.

⁵⁴ V.A. Korshunkov, “‘Only God’s Providence and the Trip of the Governor’: Road Repair in Russia in the 19th Century” [in Russian], in *The Vyatka Land in the Past and Present (To the 100th Anniversary of the Vyatka State Humanitarian University): Proceedings of the 7th All-Russian Scientific and Practical Conference with International Participation*, ed. V.T. Yungblyud et al. (Kirov: Izdatel'stvo VyatGGU, 2014), vol. 2, 123–34; V.A. Korshunkov, “‘He Shouted That There Is Not Enough Gravel’: Repairing Roads in Vyatka Province in the 18th–19th Centuries” [in Russian], *Vestnik gumanitarnogo obrazovaniya*, no. 4 (20) (2020): 29–38, <https://doi.org/10.25730/VSU.2070.20.046>; N.I. Gorskaya, “The Local Administration and the ‘Highest Travels’ of the 1830–1850s in the Smolensk Province” [in Russian], *Rossiiskaya istoriya*, no. 1 (2020): 26–36, <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8>

During the reign of Catherine there was a law, dating back to antiquity, according to which, when meeting an emperor or prince on the road, a person must dismount if he is on horseback; if in a carriage, get out of it, regardless of whether the pavement is hot or covered with ice, whether it is snowing or raining, prostrate themselves if the person they meet is a man, or bow respectfully if it is a woman.

Catherine repealed that law.

Paul restored it.⁵⁵

In this fragment, Dumas apparently summarized what had been told by French writer Charles François Philibert Masson (1762–1807), who lived in Russia for a long time. Masson also noted Paul I's ban on "harnessing horses and putting on harness according to the Russian model" and his fight against luxurious equipages.⁵⁶

Long ago, back in pre-Petrine times, the Russian authorities tried to limit the splendor of equipages by regulating the number of harnessed horses depending on the status of the person. But it was no longer required in the empire to "prostrate oneself."

In folk culture, building a special, new road to a sacred place could express a high degree of respect. In 1991, residents of the village of Kurino in Kotelnichsky Raion of Kirov Oblast told Moscow folklorists about their native place, where the icon of Michael the Archangel had long been revered.

They built this chapel and began to go there every year on [the feast of] St. Michael the Archangel until the chapel was broken. And when the Soviet rule started, the chapel was demolished. And then one day Saint Michael's came (Saint Michael's feast day. – V. K.). The icon was carried along the common road. . . Along the common road, where they ride horses. Everything became dry. And a vow was taken that the Archangel's road would be separate. So, whether the harrow was coming or the plow, they raised both the harrow and the plow so as not to hit the road. That was the order.⁵⁷

In this context, the construction of a new road to the sacred place becomes clear: that was done so that when carried, the icons would not be desecrated by horse dung,

⁵⁵ A. Dumas, *Essays* [in Russian], vol. 1, *Adventures in Russia*, trans. M. Treskunova (Moscow: Ladomir, 1993), 66–67.

⁵⁶ Ch. Masson, *Secret Notes on Russia and in Particular about the End of the Reign of Catherine II and the Reign of Paul I. Observations of a Frenchman Who Lived at Court of Court Morals, Demonstrating the Author's Extraordinary Power of Observation and Awareness* [in Russian], text prepared by E.E. Lyamina, and E.E. Pasternak (Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 1996), 91–92.

⁵⁷ A. Vylegzhanin, ed., *Vyatka Folklore. Traditions and Legends* [in Russian] (Kotel'nich: Moskovskii gosudarstvennyi universitet im. M.V. Lomonosova, 1998).

and their path would not be accidentally crossed by a plow or harrow (crossing out and cutting a road are known as magical methods of blocking someone's path).⁵⁸ Such work is the true labor of believers. It resembles folk-religious creation, such as the making of "ordinary" (i.e. made during daylight hours of one day) ritual towels, chapels, etc. On the other hand, in the traditional culture of different peoples there was an idea that a sacred object should move along a special route (not the usual profane one, but the new path, made especially for it). The story of the Trojan Horse can be cited as an example. According to a version of the Greek myth, in order to drag the wooden horse into the city, the Trojans had to break down part of the fortress wall. The Achaean enemies rushed into the gap. It is interesting that in the past, on a drinking spree in restaurants, merchants sometimes ordered a piece of the wall to be broken out for them to pass through. So a "special path" could be organized not only for the All-Russian emperor but also for drunken petty tyrants.

Conclusion

The road tradition of Russia attracted close attention of foreign travelers, who, willingly or unwillingly, compared it with foreign road and roadside circumstances and situations that were more familiar to them. The material considered in the article makes it possible to clarify how Custine interpreted in his famous book what he saw, heard, and learned during his travels in Russia. It cannot be said that the only thing he did was to criticize the Russian provincial road infrastructure. Some of his observations are quite accurate, confirmed by other historical sources, and therefore are of interest for us now. However, in the instance of a certain parallel road that allegedly existed for the convenience of the autocrat, he turned out to be not quite right. Custine's passion for moralizing, shining with his thoughts and formulations on various occasions, played a mean trick on him. Habits and prejudice took the upper hand.

Список литературы

Александрова М.В. Образ российской провинции в травелогах иностранных путешественников XIX века (на материалах Ярославской губернии) // Мир русскоговорящих стран. 2021. № 1 (7). С. 111–118. <https://doi.org/10.20323/2658-7866-2021-1-7-111-118>

Антонова Д.Е. Скотопромышленный перегон как сфера деятельности уездного купечества центральной России в первой половине XIX века (по материалам города Коломны Московской губернии) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 9 (59), ч. 1. С. 15–17.

Борисов Н.С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. Москва: Молодая гвардия, 2010. 439 с.

⁵⁸ Korshunkov, *Road Tradition of Russia*, 115–18.

Васильев М.И. Русские сани: историко-этнографическое исследование. Великий Новгород: Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, 2007. 364 с.

Васильев М.И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135.

Высочков Л.В. Николай I. Москва: Молодая гвардия, 2003. 693 с.

Горская Н.И. Местная администрация и «высочайшие путешествия» в 1830–1850-х гг. в Смоленской губернии // Российская история. 2020. № 1. С. 26–36. <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8>

Дунаева С.Л. Путевые заметки А. де Кюстина как вариант культурного перевода // Переводческий дискурс: междисциплинарный подход: материалы VI Международной научно-практической конференции (Симферополь, 28–29 апреля 2022 г.) / под редакцией М.В. Нореца. Симферополь: Ариал, 2022. С. 92–96.

Ермилова Г.Г. Маркиз де Кюстин о русских и России // Россия и Западная Европа: взаимовидение (литература, философия, культурология): сборник научных статей участников Международной научной конференции (Иваново, 29–31 октября 2015 г.) / под редакцией Н.В. Капустина. Иваново: Ивановский государственный университет, 2016. С. 47–58.

Завьялов А.А. Особенности устройства постоянных скотопрогонных трактов на территории Алтая во второй половине XIX – начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2011. № 4–2 (72). С. 100–104.

Канн С.К. Сибирские пути сообщения в практике изысканий Транссиба (конец XIX в.) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2017 / под редакцией В.М. Левченко и др. Иркутск: Издательство БГУ, 2017. С. 67–76.

Кеннан Дж.Ф. Маркиз де Кюстин и его «Россия в 1839 году» / перевод с английского Д. Соловьева. Москва: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2006. 240 с.

Кожин В.В. Маркиз де Кюстин как восхищенный созерцатель России: к 160-летию знаменитого путешествия // Москва. 1999. № 3. С. 164–169.

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: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции (Киров, 1 ноября 2012 г.) / под редакцией В.А. Криужиной. Киров: Вятский государственный гуманитарный университет, 2012. С. 69–75.

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

Коршунков В.А. «Кричал, что мало гальки»: починка дорог в Вятской губернии в XVIII–XIX веках // Вестник гуманитарного образования. 2020. № 4 (20). С. 29–38. <https://doi.org/10.25730/VSU.2070.20.046>

Коршунков В.А. Мосты, разбойники, нищие (особенности дорожной традиции России XVIII – начала XX века) // Вестник Удмуртского университета. Серия: История и филология. 2022. Т. 32, № 6. С. 1160–1167. <https://doi.org/10.35634/2412-9534-2022-32-6-1160-1167>

Коршунков В.А. «Мы не ехали, а летели»: А.С. Пушкин и народные свадебные процессии в контексте дорожной традиции России // Вестник Марийского государственного университета. Серия: Исторические науки. Юридические науки. 2023. Т. 9, № 1. С. 51–56. <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2023-9-1-51-56>

Коршунков В.А. Неуступчивость: старинный обычай дорожных конфликтов в Яранском уезде Вятской губернии // Славянская традиционная культура и современный мир: сборник

материалов научно-практической конференции. Т. 4 / составитель В.Е. Добровольская. Москва: Государственный республиканский Центр русского фольклора, 2002. С. 59–67.

Коршунков В.А. Путь сквозь века и земли. Дорожная традиция России. Москва: Редкая птица, 2020. 624 с.

Коршунков В.А. «Только божья планида да проезд губернатора»: поправка дорог в России XIX века // Вятская земля в прошлом и настоящем (к 100-летию Вятского государственного гуманитарного университета): сборник материалов VII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Киров, 20–21 ноября 2013 г.): в 2 т. / под редакцией В.Т. Юнгблюд и др. Киров: Издательство ВятГГУ, 2014. Т. 2. С. 123–134.

Матвеев А.В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012. 195 с.

Орехов В.В. Образ ямщика во французском тексте и русском контексте // Русский язык в поликультурном мире: X Международная научно-практическая конференция: сборник научных статей (Симферополь, 8–11 июля 2016 г.): в 2 т. / под редакцией Е.Я. Титаренко. Симферополь: Ариал, 2016. Т. 1. С. 486–492.

Орехов В.В. «Ямщик, не гони лошадей», или Дорожные приключения французов в России // Русь-Россия и Великая Степь: Восьмые Крымские Пушкинские международные чтения: материалы (Крым, Новый Свет–Перекоп, 13–19 сентября 1998 г.) / под редакцией В.П. Казарина. Симферополь: Крымский центр гуманитарных исследований, 1999. С. 209–214.

Ощепков А.Р. Панкатолицизм А. де Кюстина и образ России в его книге «Россия в 1839 году» // Религиоведение. 2011. № 2. С. 19–26.

Ощепков А.Р. Романтическая топика в книге Астольфа де Кюстина «Россия в 1839 году» // Филологические науки. 2011. № 3. С. 46–57.

Ощепков А.Р. «Феномен Кюстина»: книга «Россия в 1839 году» // Вестник Московского государственного лингвистического университета. 2014. № 21 (707). С. 142–151.

Ульянова Г.Н. Торговля мясом в Москве в первой половине XIX века: доставка, продажа, цены // Города и люди старой России: к юбилею профессора Н.В. Козловой: сборник научных статей. Серия II: Исторические исследования. Вып. 235 (163) / под редакцией Л.С. Белоусова. Москва: Издательство Исторического факультета Московского государственного университета, 2023. С. 168–186.

Черкасов П. Кто вы, Астольф де Кюстин? // Родина. 2009. № 3. С. 73–77.

Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва: Индрик, 2003. 528 с.

Щепанская Т.Б. Культура дороги на Русском Севере // Полевые исследования ГМЭ народов СССР. 1985–1987 гг.: тезисы докладов научной сессии / под редакцией О.В. Лысенко. Ленинград: ГМЭ народов СССР, 1989. С. 79–80.

Эткинд А. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России / перевод с английского В. Макарова. Москва: Новое литературное обозрение, 2014. 448 с.

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. P. 33–61.

References

Aleksandrova, M.V. “Obraz rossiiskoi provintsii v travelogakh inostrannykh puteshestvennikov XIX veka (na materialakh Yaroslavskoi gubernii)” [The image of the Russian province in the

travelogues of the nineteenth-century foreign travelers (on the materials of the Yaroslavl province)]. *Mir russkogovoryashchikh stran*, no. 1 (7) (2021): 111–18. <https://doi.org/10.20323/2658-7866-2021-1-7-111-118> (In Russian)

Antonova, D.E. “Skotopromyshlenni peregon kak sfera deyatelnosti uездnogo kupechestva tsestral'noi Rossii v pervoi polovine XIX veka (po materialam goroda Kolomny Moskovskoi gubernii)” [Cattle drive as a sphere of activity of provincial merchants of central Russia in the first half of the 19th century (on the materials of the town of Kolomna of Moscow province)]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 9 (59), pt. 1 (2015): 15–17. (In Russian)

Borisov, N.S. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epokhu bezdorozh'ya* [The daily life of a Russian traveler in the off-road era]. Moscow: Molodaya gvardiya, 2010. (In Russian)

Cherkasov, P. “Kto vy, Astol'f de Kyustin?” [Who are you, Astolf de Custine?]. *Rodina*, no. 3 (2009): 73–77. (In Russian)

Dunaeva, S.L. “Putevye zametki A. de Kyustina kak variant kul'turnogo perevoda” [Travel essays of A. de Custine as a variant of cultural translation]. In *Perevodcheskii diskurs: mezhdistsiplinarnyi podkhod: materialy VI Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Simferopol', 28–29 aprelya 2022 g.)* [Translation discourse: an interdisciplinary approach: proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference (Simferopol, April 28–29, 2022)], edited by M.V. Norets, 92–96. Simferopol: Arial, 2022. (In Russian)

Ermilova, G.G. “Markiz de Kyustin o russkikh i Rossii” [Marquis de Custine on Russians and Russia]. In *Rossiya i Zapadnaya Evropa: vzaimovidenie (literatura, filosofiya, kul'turologiya): sbornik nauchnykh statei uchastnikov Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii (Ivanovo, 29–31 oktyabrya 2015 g.)* [Russia and Western Europe: mutual vision (literature, philosophy, cultural studies): a collection of scientific articles by the participants of the International Scientific Conference (Ivanovo, October 29–31, 2015)], edited by N.V. Kapustin, 47–58. Ivanovo: Ivanovskii gosudarstvennyi universitet, 2016. (In Russian)

Etkind, A. *Vnutrennyaya kolonizatsiya. Imperskii opyt Rossii* [Internal colonization: Russia's imperial experience], translated from English by V. Makarov. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2014. (In Russian)

Gorskaya, N.I. “Mestnaya administratsiya i ‘vysochaishie puteshestviya’ v 1830–1850-kh gg. v Smolenskoii gubernii” [The local administration and the “highest travels” of the 1830–1850s in the Smolensk province]. *Rossiiskaya istoriya*, no. 1 (2020): 26–36. <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8> (In Russian)

Kann, S.K. “Sibirskie puti soobshcheniya v praktike izyskanii Transsiba (konets XIX v.)” [Siberian communication routes in the practice of the Trans-Siberian surveys (late 19th century)]. In *Irkutskii istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik: 2017* [Irkutsk historical and economic yearbook: 2017], edited by V.M. Levchenko et al., 67–76. Irkutsk: Izdatel'stvo BGU, 2017. (In Russian)

Kennan, G.F. *Markiz de Kyustin i ego “Rossiya v 1839 godu”* [The Marquis de Custine and his *Russia in 1839*], translated from English by D. Solov'ev. Moscow: Rossiiskaya politicheskaya entsiklopediya (ROSSPEN), 2006. (In Russian)

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]. In *Otechestvennaya voina 1812 g. v regional'noi istorii i istoriografii: sbornik materialov Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Kirov, 1 noyabrya 2012 g.)* [The Patriotic War of 1812 in regional history and historiography: proceedings of the All-Russian scientific and practical conference (Kirov, November 1, 2012)], edited by

V.A. Kriushina, 69–75. Kirov: Vyatskii gosudarstvennyi gumanitarnyi universitet, 2012. (In Russian)

Korshunkov, V.A. *Dorozhnaya traditsiya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road tradition of Russia: rites, customs and popular beliefs]. Moscow: Forum, 2015. (In Russian)

Korshunkov, V.A. “‘Krichal, chto malo gal'ki’: pochinka dorog v Vyatskoi gubernii v XVIII–XIX vekakh” [“He shouted that there is not enough gravel”: repairing roads in Vyatka province in the 18th–19th centuries]. *Vestnik gumanitarnogo obrazovaniya*, no. 4 (20) (2020): 29–38. <https://doi.org/10.25730/VSU.2070.20.046> (In Russian)

Korshunkov, V.A. “Mosty, razboiniki, nishchie (osobennosti dorozhnoi traditsii Rossii XVIII – nachala XX veka)” [Bridges, robbers, beggars (features of the road tradition of Russia in the 18th – early 20th century)]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya: Istoriya i filologiya*, vol. 32, no. 6 (2022): 1160–67. <https://doi.org/10.35634/2412-9534-2022-32-6-1160-1167> (In Russian)

Korshunkov, V.A. “‘My ne ekhali, a leteli’: A.S. Pushkin i narodnye svadebnye protsessii v kontekste dorozhnoi traditsii Rossii” [“We did not drive, but flew”: Alexander Pushkin and folk wedding processions in the context of the road tradition of Russia]. *Vestnik Mariiskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki. Yuridicheskie nauki*, vol. 9, no. 1 (2023): 51–56. <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2023-9-1-51-56> (In Russian)

Korshunkov, V.A. “Neustupchivost': starinnyi obychai dorozhnykh konfliktov v Yaranskom uезде Vyatskoi gubernii” [Incompliance: the old custom of road conflicts in the Yaransky district of the Vyatka province]. In *Slavyanskaya traditsionnaya kul'tura i sovremennyyi mir: sbornik materialov nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Slavic traditional culture and the contemporary world: a collection of materials from a scientific and practical conference], vol. 4, compiled by V.E. Dobrovolskaya, 59–67. Moscow: Gosudarstvennyi respublikanskii Tsentr russkogo fol'klora, 2002. (In Russian)

Korshunkov, V.A. *Put' skvoz' veka i zemli. Dorozhnaya traditsiya Rossii* [Travel through time and space: the road tradition of Russia]. Moscow: Redkaya ptitsa, 2020. (In Russian)

Korshunkov, V.A. “‘Tol'ko bozh'ya planida da proezd gubernatora’: popravka dorog v Rossii XIX veka” [“Only God’s providence and the trip of the governor”: road repair in Russia in the 19th century]. In *Vyatskaya zemlya v proshlom i nastoyashchem (k 100-letiyu Vyatskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta): sbornik materialov VII Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem (Kirov, 20–21 noyabrya 2013 g.)* [The Vyatka land in the past and present (to the 100th anniversary of the Vyatka State Humanitarian University): proceedings of the 7th All-Russian scientific and practical conference with international participation], 2 vols., edited by V.T. Yungblyud et al., vol. 2, 123–34. Kirov: Izdatel'stvo VyatGGU, 2014. (In Russian)

Kozhinov, V.V. “Markiz de Kyustin kak voskhishchennyi sozertsatel' Rossii: k 160-letiyu znamenitogo puteshestviya” [Marquis de Custine as an admiring contemplator of Russia: on the 160th anniversary of the famous journey]. *Moskva*, no. 3 (1999): 164–69. (In Russian)

Matveev, A.V. *Traditsionnaya kul'tura puteshestviya naseleniya Srednego Priirtysh'ya (XIX – pervaya tret' XX veka)* [Traditional travel culture of the population of the Middle Irtysh region (19th – first third of the 20th century)]. Omsk: Nauka, 2012. (In Russian)

Orekhov, V.V. “Obraz yamshchika vo frantsuzskom tekste i russkom kontekste” [The image of a coachman in the French text and Russian context]. In *Russkii yazyk v polikul'turnom mire: X Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya: sbornik nauchnykh statei (Simferopol', 8–11 iyulya 2016 g.)* [The Russian language in a multicultural world: 10th International scientific

and practical conference: a collection of scientific articles (Simferopol, July 8–11, 2016)], 2 vols., edited by E.Ya. Titarenko, vol. 1, 486–92. Simferopol: Arial, 2016. (In Russian)

Orekhov, V.V. “‘Yamshchik, ne goni loshadei’, ili Dorozhnye priklyucheniya frantsuzov v Rossii” [“Coachman, don’t rush the horses,” or road adventures of the French in Russia]. In *Rus'-Rossiya i Velikaya Step': Vos'mye Krymskie Pushkinskie mezhdunarodnye chteniya: materialy (Krym, Novyi Svet–Perekop, 13–19 sentyabrya 1998 g.)* [Rus'-Russia and the Great Steppe: The Eighth Crimean Pushkin International Readings: proceedings (Crimea, Novyi Svet–Perekop, September 13–19, 1998)], edited by V.P. Kazarin, 209–14. Simferopol: Krymskii tsentr gumanitarnykh issledovaniy, 1999. (In Russian)

Oshchepkov, A.R. “‘Fenomen Kyustina’: kniga ‘Rossiya v 1839 godu’” [“The phenomenon of Custine”: the book *Russia in 1839*]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo lingvisticheskogo universiteta*, no. 21 (707) (2014): 142–51. (In Russian)

Oshchepkov, A.R. “Pankatolitsizm A. de Kyustina i obraz Rossii v ego knige ‘Rossiya v 1839 godu’” [Custine’s pan-Catholicism and the image of Russia in his book *Russia in 1839*]. *Religiovedenie*, no. 2 (2011): 19–26. (In Russian)

Oshchepkov, A.R. “Romanticheskaya topika v knige Astol'fa de Kyustina ‘Rossiya v 1839 godu’” [Romantic topic in Astolphe de Custine’s book *Russia in 1839*]. *Filologicheskie nauki*, no. 3 (2011): 46–57. (In Russian)

Randolph, J.W. “The Singing Coachman or, The Road and Russia’s Ethnographic Invention in Early Modern Times.” *Journal of Early Modern History*, vol. 11, no. 1–2 (2007): 33–61.

Shchepanskaya, T.B. “Kul'tura dorogi na Russkom Severe” [The road culture in the Russian North]. In *Polevye issledovaniya GME narodov SSSR. 1985–1987 gg.: tezisy dokladov nauchnoi sessii* [Field studies of the SME of the peoples of the USSR. 1985–1987: abstracts of scientific session papers], edited by O.V. Lysenko, 79–80. Leningrad: GME narodov SSSR, 1989. (In Russian)

Shchepanskaya, T.B. *Kul'tura dorogi v russkoi miforitual'noi traditsii XIX–XX vv.* [The road culture in the Russian mythological and ritual tradition of the 19th–20th centuries]. Moscow: Indrik, 2003. (In Russian)

Ul'yanova, G.N. “Torgovlya myasom v Moskve v pervoi polovine XIX veke: dostavka, prodazha, tseny” [Meat trade in Moscow in the first half of the 19th century: delivery, sale, prices]. In *Goroda i lyudi staroi Rossii: k yubileyu professora N.V. Kozlovoi: sbornik nauchnykh statei. Seriya II: Istoricheskie issledovaniya* [Cities and people of old Russia: to the anniversary of Professor N.V. Kozlova: a collection of scientific articles. Series 2: Historical research], iss. 235 (163), edited by L.S. Belousov, 168–86. Moscow: Izdatel'stvo Istoricheskogo fakul'teta Moskovskogo gosudarstvennogo universiteta, 2023. (In Russian)

Vasil'ev, M.I. “Faktory formirovaniya oblika russkikh dorog v X – nachale XX v.” [Factors shaping the appearance of Russian roads in the 10th – early 20th century]. *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 3 (2013): 125–35. (In Russian)

Vasil'ev, M.I. *Russkie sani: istoriko-etnograficheskoe issledovanie* [Russian sleigh: a historical and ethnographic study]. Veliky Novgorod: Novgorodskii gosudarstvennyi universitet imeni Yaroslava Mudrogo, 2007. (In Russian)

Vyskochkov, L.V. *Nikolai I* [Nicholas I]. Moscow: Molodaya gvardiya, 2003. (In Russian)

Zav'yalov, A.A. “Osobennosti ustroystva postoyannykh skotoprogonnykh traktov na territorii Altaya vo vtoroi polovine XIX – nachale XX v.” [The peculiarities of organization of the tracts for constant herd driving in the Altay territory in the second half of the 19th – early 20th century]. *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 4–2 (72) (2011): 100–04. (In Russian)

Информация об авторе

Владимир Анатольевич Коршунков – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории и политических наук, <http://orcid.org/0000-0001-6150-8308>, vla_kor@mail.ru, Вятский государственный университет (д. 36, ул. Московская, 610000 Киров, Россия).

Information about the author

Vladimir A. Korshunkov – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of History and Political Sciences, <http://orcid.org/0000-0001-6150-8308>, vla_kor@mail.ru, Vyatka State University; (36, ul. Moskovskaya, 610000 Kirov, Russia).

Статья поступила в редакцию 28.08.2023; одобрена после рецензирования 29.10.2023; принята к публикации 25.10.2023.

The article was submitted 28.08.2023; approved after reviewing 29.10.2023; accepted for publication 25.10.2023.