

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Вятский государственный гуманитарный университет»

Российский гуманитарный научный фонд

# **РОССИЯ И СОЕДИНЁННЫЕ ШТАТЫ: ИСТОРИЯ ОТНОШЕНИЙ**

*Сборник научных статей*

Киров  
ООО «Радуга-ПРЕСС»  
2012

УДК 94(470+73)  
ББК 63.3(2Р)+63.3(7Сое)-64  
Р76

*Печатается по решению  
редакционно-издательского совета  
Вятского государственного гуманитарного университета*

Редакционная коллегия:

**В. Т. Юнгблюд**, доктор исторических наук, профессор;  
**Ю. А. Балыбердин**, доктор исторических наук, профессор;  
**А. В. Сергеев**, кандидат исторических наук;  
**Т. В. Воробьёва**, кандидат исторических наук;  
**А. А. Костин**, кандидат исторических наук

Ответственные редакторы:

**Т. В. Воробьёва**, кандидат исторических наук;  
**А. А. Костин**, кандидат исторических наук

Р76 Россия и Соединённые Штаты: история отношений: сборник научных статей / [под ред. В. Т. Юнгблюда]. – Киров: Изд-во ООО «Радуга-ПРЕСС», 2012. – 246 с.

ISBN 978-5-906013-38-5

В сборнике представлены статьи, раскрывающие различные стороны истории российско-американских отношений – восприятие русскими и американцами друг друга; международную активность России и США; их экономические, культурные и образовательные контакты. Многие материалы объединены общим стремлением авторов рассмотреть взаимодействие двух государств через призму контактов российской провинции с Соединёнными Штатами.

Сборник адресован историкам, политологам, специалистам по международным отношениям и всем, интересующимся историей развития связей между нашей страной и Америкой.

УДК 94(470+73)  
ББК 63.3(2Р)+63.3(7Сое)-64

*Сборник подготовлен по материалам межрегиональной научной конференции  
«Российская провинция и Соединённые Штаты Америки: история отношений  
(на примере Вятско-Камского региона)», Киров, 11–12 октября 2012 г.,  
при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда,  
проект № 12-11-43503 г.*

ISBN 978-5-906013-38-5

© Вятский государственный гуманитарный  
университет (ВятГУ), 2012  
© Коллектив авторов, 2012

5. Нижегородский справочный ярмарочный листок. 1864. № 16.
6. Березина В. Г. Указ. соч. С. 52.
7. Одесский вестник. 1859. № 102.
8. Березина В. Г. Указ. соч. С. 53.
9. Амур. 1860. № 36.

*В. А. Коршунков*

## **АМЕРИКАНСКИЙ ПУТЕШЕСТВЕННИК НА СИБИРСКИХ ДОРОГАХ: ВПЕЧАТЛЕНИЯ И НАБЛЮДЕНИЯ ДЖОРДЖА КЕННАНА**

В работе рассматривается книга американского журналиста и путешественника Дж. Кеннана «Сибирь и ссылка» в качестве важного источника для изучения русской дорожной традиции второй половины XIX в.

The book of American journalist and traveler George Kennan “Siberia and the Exile System” is examined in the paper as an important source for the study of Russian travel tradition in the second half of XIX century.

Жизнь американского журналиста и путешественника Джорджа Кеннана (1845–1924) была тесно связана с Россией. Он несколько раз приезжал в нашу страну, много писал о ней, поддерживал постоянные связи с известными русскими писателями и революционерами. И даже освоил русский язык.

В 1885–1886 гг. Кеннан вместе с американским художником Джорджем Фростом совершил поездку по Сибири. Отдалённые восточные земли России интересовали его как место каторги и ссылки. После предварительных очерковых публикаций в 1891 г. Кеннан издал книгу о «системе сибирской ссылки» (“Siberia and the Exile System”). Судьба книги оказалась счастливой: несколько переизданий, большие тиражи, переводы на другие языки. Написанная с сочувствием к российским борцам с царским режимом, она, несомненно, повлияла на формирование мирового общественного мнения о самодержавной власти в России. Известны, к примеру, весьма резкие высказывания Марка Твена на этот счёт, сделанные под влиянием Кеннана [1].

На английском и русском языках имеется немало работ о Кеннана и его отношениях с Россией и русскими. Авторы этих работ, прежде всего, обращали внимание на общественную позицию Кеннана, на его интерес к каторге, ссылке и обитавшим там людям [2]. Между тем книга Кеннана является важным источником знания о повседневной жизни российской провинции во второй половине XIX в., особенно о так называемой дорожной традиции.

Дорожной традицией можно называть устойчивые, привычные для той или иной эпохи и культуры условия, обстоятельства и ситуации, сопутствующие сухопутному путешествию. Это погодно-климатические особенности, состояние дорог, подстерегавшие путников разнообразные опасности, а также дорожные поверья, привычки, обычаи, стереотипы поведения людей в пути и возникавшие из-за всего этого конфликты на дорогах.

И вправду, Кеннан пристально, со всем свойственным ему вниманием, наблюдал как раз места поселения ссыльно-каторжных да бесконечные сибирские дороги. К тому же известно, что он приступал к своим очеркам и книгам только после тщательной классификации и проработки многочисленных своих набросков, черновиков, а также вывезенных им чужих рукописей, публикаций, памятных вещей. Тем ценнее его впечатления, отразившиеся в добротной выписанной документальной прозе.

Ездил он по знаменитому Сибирскому тракту, который на тысячи миль тянулся из центра России в глубины Азии и далее – к океану. Железная дорога доходила в 1880-х гг. на востоке страны лишь до Урала, и следовать отсюда в Сибирь можно было только на лошадях. Старинный Сибирский тракт был той осью, вдоль которой распространялось влияние государственной власти, по которой шли торговые обозы, двигались партии колодников и переселенцев.

Значение Сибирского тракта в тогдашней жизни обширнейшей страны (а значит и в её истории) настолько велико, что о нём, разумеется, уже не раз писали историки, экономисты, краеведы. И почти все так или иначе использовали сведения Кеннана. Однако большинство специалистов интересовалось объективными данными о тракте, об организации жизни и работы на нём [3]. О составляющих же дорожную традицию ситуациях и обстоятельствах передвижения по тракту написано совсем немного [4]. Далее будет обращено внимание на основные впечатления и наблюдения Кеннана, сделанные им в 1885–1886 гг. на сибирских дорогах.

Сибирью считались тогда земли, лежавшие по ту сторону Уральского хребта, за Екатеринбургом. Из Перми в Екатеринбург Кеннан и Фрост добрались по недавно проложенной железной дороге, которая произвела на Кеннана хорошее впечатление. Можно сказать, что американцам очень повезло: несколько ранее, в 1850–1870-х гг., пермско-екатеринбургский отрезок Сибирского тракта даже на не слишком благополучном общероссийском фоне отличался крайней неустроенностью [5].

Первые впечатления от дороги с Урала на восток были вполне положительными. В частности, Кеннан радовался ухоженному виду тракта: «На открытых пространствах, на всём протяжении от Екатеринбурга до Тюмени, дорога по обеим сторонам была усажена двумя или тремя рядами великолепных серебристых берёз, высотой в семьдесят – восемьдесят футов, стоявших так близко друг к другу, что их ветви переплетались вдоль дороги и над нею, и образовавшийся лиственный шатёр совершенно не пропускал прямых солнечных лучей. Целые мили ехали мы меж берегов, сплошь усыпанных цветами, по великолепной бело-зелёной сводчатой галерее, колоннами которой служили белоснежные стволы берёз, а крышей – сплетение тонких веток со свисающей листвой. Казалось, что едешь по аллее обширного, ухоженного парка, а не по наезженной сибирской дороге, и у меня было такое чувство, что стоит поднять глаза – и тотчас же увидишь английский замок или великолепную загородную виллу. Предание гласит, что эти берё-

зы были высажены по повелению императрицы Екатерины II, и та часть Большого сибирского тракта, которая находится в их тени, зовётся «Екатерининской аллеей». Имела ли в виду царица облегчить ссыльным мучительный и тягостный переход в летнюю пору, или же она надеялась таким образом поощрять переселение в места, к которым питала столь обширный интерес, не знаю; но длинные ряды прекрасных берёз более века хранят неувыдаемую память о ней, и имя её, несомненно, благословляют тысячи истомлённых зноем путников, которых её деревья защищают от жгучего сибирского солнца» [6].

На самом деле, важнейшие тракты Российской империи обсаживались «екатерининскими берёзками», как правило, в более позднее время – уже при Александре I. Однако в народе во второй половине XIX в. о придорожных аллеях говорили так, как у Кеннана [7]. Именно это Кеннан услышал и запомнил.

Путешествовали Кеннан и Фрост так, как это было в обычае и у русских, – нанимая местных ямщиков и переменяя лошадей на станциях. Разъезжать им приходилось и днём и ночью, как летом, так и зимой.

Летним средством передвижения был тарантас – воспетая в повести В. А. Соллогуба «Тарантас» (первая половина 1840-х гг.) несколько неуклюжая, но удобная для дальнего пути по неровностям повозка на длинных жердях. Это был, пожалуй, самый удобный русский экипаж. Кеннан, с обычными для него точностью и вниманием к деталям, указывал: «Во вторник утром 30 июня, сделав прощальные визиты, купив тарантас и запасшись подорожной, мы на почтовых выехали из Тюмени в Семипалатинск» [8].

Тем не менее даже и в покойном раскачивающемся тарантасе американцам на сибирских дорогах зачастую приходилось несладко. Вот верстах в ста восточнее Тюмени они выезжали на ночь глядя:

«Уже почти совсем стемнело, когда, наконец, около одиннадцати часов подали лошадей, которых мы заказали в соседней деревне, и, распрощавшись с нашим радушным хозяином, мы забрались в тарантас и отправились в долгий томительный ночной путь. Незадолго перед тем прошли проливные дожди, и дорога, и без того плохая, была в ужасном состоянии. Наш ямщик немилосердно погонял четвёрку крупных лошадей, и нас так трясло, качало и подбрасывало, что не только заснуть, но и усидеть было невозможно. Ранним утром, невыспавшиеся, измученные и разбитые, мы добрались до деревни Новозаимская, вошли в небольшую избу “дружка” нашего ямщика и бросились прямо на голый пол, на котором уже лежало с полдюжины членов семьи хозяина, и два или три часа проспали тяжёлым, без сновидений, сном, совершенно забыв о боли в спине.

Весь следующий день и всю ночь мы ехали без отдыха и, разумеется, без сна по отвратительной степной дороге и в четверг, в шесть часов утра, под проливным дождём въехали в окружной город Ишим. Только тот, кто день и ночь ехал на перекладных по ужасным сибирским дорогам, может сполна представить себе, какие это поистине физические страдания.

200 миль, отделяющие Тюмень от Ишима, мы преодолели примерно за тридцать пять часов непрерывной езды, позволив себе поспать лишь четыре часа. От тряски и качки мы ощущали боль в каждом суставе и с превеликим трудом выбирались из нашего забрызганного грязью тарантаса и забирались в него обратно на почтовых станциях» [9].

И молодой выпускник Пажеского корпуса П. А. Кропоткин (тот самый, который впоследствии стал знаменитым революционером-анархистом) во время поездки летом 1862 г. по Западной Сибири выразительно описал в своём путевом дневнике, как ему три дня кряду пришлось ехать в крытом тарантасе под мелким «петербургским» дождём. Наконец, дождик прекратился. «Это дало мне возможность опустить верх тарантаса, а то при тряской дороге голова и ... (именно так в цитируемой публикации. – В. К.) страдают невыносимо; впрочем, они никогда не страдают вместе зараз, – их выгоды прямо противоположны: устроишь сиденье помягче – голова при всяком толчке бьётся об верх; вынешь из-под себя лишнее, что бывает большею частью, – ... страдает невыносимо, она у меня и теперь сильно болит» [10].

Иностранцы в России обычно замечали привычку к лихой, быстрой езде. (Гоголевские слова о русских, что любят быструю езду, вполне подтверждаются и их свидетельствами, и другими источниками.) Конечно, на сибирских протяжённых дорогах разгуляться ямщикам можно было не всюду, да порою и незачем (лошадки бывали, в общем, слабосильны). Но при подъезде к поселению такие лихачества допускались. Вот как это выглядело в описании Кеннана: «Ямщик наш вдруг натянул свои грязные верёвочные вожжи, устроился поудобнее на своем сиденье, занёс над головой длинный, тяжёлый кнут с короткой ручкой и, резко выбросив его вперед, так что хлесткий удар почувствовали все четыре лошади, закричал высоким фальцетом: “Эй вы-ы-ы!” Четвёрка тотчас же сорвалась с места и помчалась стремительным галопом, так что у меня невольно перехватило дыхание, а затем я и вовсе лишился его, когда тарантас, мчавшийся со скоростью пятнадцать миль в час, встретил на пути глубокую яму, из которой выскочил столь же резко и неожиданно, как и попал в неё, в результате чего меня так сильно подбросило на сиденье, что спина моя загудела и кровь застучала в висках. Мне не нужно было другого доказательства, что мы приближаемся к деревне. Сибирские лошади показывают всё, на что они способны, лишь когда до места назначения остается полмили, и тогда они вдруг становятся живым ураганом. Я кричал ямщику: “Постой! Тише!” – но всё напрасно. Ямщик и лошади чувствовали, что оставалось сделать лишь последний рывок, и старались изо всех сил. Лошади прижали уши и мчались во весь опор, будто спасались от пожара в степи, тогда как ямщик яростно стегал их своим тяжёлым кнутом, выкрикивая громким голосом что-то вроде: “Эх вы-ы-ы!”, “Ай дурак!”, “Но-о-о!” и, с меньшим энтузиазмом, “Ну-ка!” Нам оставалось лишь закрыть глаза, положиться на провидение и крепче держаться. Тарантас швыряло из стороны в сторону, и из-под мелькающих копыт четырёх лошадей летели комья грязи; если бы я, высунув голову, открыл рот, чтобы

прикрикнуть на ямщика, то, скорее всего, тотчас же и закрыл бы его, ибо чёрная липкая грязь вылетала огромными, с чайную чашку, комьями из-под лошадиных копыт, словно из катапульты» [11].

А так Кеннан писал о «самой тяжёлой и изнурительной части» их пути. Это было ранней осенью, в самом сердце Сибири, на подъездах к Красноярску.

«Во вторник 1 сентября мы проехали через город Ачинск, и началась самая тяжёлая и изнурительная часть нашего путешествия. Местность неожиданно сделалась дикой и гористой; на протяжении шестидесяти – семидесяти миль дорога пересекала лесистые горные кряжи, отделённые один от другого болотистыми оврагами; почти непрерывно шёл дождь; пятёрка сильных лошадей с трудом тащила наш тяжёлый тарантас по крутым склонам и через озёра вязкой глинистой жижи. Даже там, где дорога была сравнительно твёрдой, она была изрыта глубокими рытвинами и ухабами от проехавших по ней тысяч обозов; попытки укрепить её и уложить в некоторых непроезжих местах брёвна только ухудшали дело; качка и шараханье тарантаса были ужасны. Американский дилижанс развалился бы на части на такой дороге, так и не добравшись до ближайшей станции. В первую ночь после того, как мы выехали из Ачинска, меня по меньшей мере триста – четыреста раз подбрасывало и сильно ударяло о крышу и бока тарантаса. От беспрестанной качки, усталости и бессонницы у меня ужасно разболелась голова, почти всю ночь меня трясло от холода и не покидали мысли о горячей пище, и когда в среду, рано утром, мы добрались до станции Ибрульская, проделав за двадцать часов всего пятьдесят миль и четыре раза переменяв лошадей, у меня было такое ощущение, будто меня всего избили дубинкой и оставили умирать. Фрост же заболел; ночью его раза три была сильнейшая дрожь, и он выглядел таким измотанным и измождённым, что я начал серьёзно тревожиться за него. Он, однако, не захотел останавливаться на станции Ибрульская, где все места на скамейках и на полу уже были заняты спящими путешественниками, и, подкрепившись чаем, мы двинулись в сторону Красноярска.

Во всей Сибири я не припомню худшей дороги, чем между Ачинском и Красноярском. Собственно, худшей дороги я не видел в своей жизни, и неудивительно, что от тряски, бессонницы и недоедания Фрост совсем обессилел. Только один раз за четыре дня нам удалось на почтовой станции раздобыть мяса; а так мы питались лишь чаем с хлебом, который захватили с собой, и в продолжение девяноста шести часов спали лишь урывками, когда тарантас катил по гладкой дороге, или на скамьях почтовых станций, пока меняли лошадей. С некоторым удовлетворением мы узнали в Установской, что генерал Игнатъев, незадолго перед тем назначенный генерал-губернатором Восточной Сибири, проехав за несколько дней до нас тем же путем от Ачинска до Красноярска, был так возмущён состоянием дороги, что приказал немедленно арестовать подрядчика, взявшегося её ремонтировать, и велел держать его в тюрьме, пока будет вестись следствие. Мы с Фростом согласились, что это был подходящий случай для употребления деспотической власти» [12].

Недаром при описании отъезда из Красноярска Кеннан печально шутил, сравнивая их тарантас с пыточной дыбой: «В субботу 5 сентября, отобе-

дав, мы без особой охоты заказали почтовых лошадей, запаслись свежим хлебом, чаем, медными деньгами, уложили вещи в старый, разбитый, забрызганный грязью тарантас, которого мы начинали бояться, как уже перенесший пытку преступник боится дыбы, и, переправившись на пароме через Енисей, продолжали наше путешествие в Иркутск» [13].

В другом месте книги Кеннан замечал: «Не раз в ходе путешествия по Большому сибирскому тракту... от бесконечной тряски, переутомления и недосыпания я не ощущал уже собственного пульса и мне казалось, что все мои жизненные силы иссякли...» По его словам, в таких случаях его поддерживала мысль о том, что куда большие тяготы переносят несчастные узники, которые пешком бредут по этим тысячевёрстным дорогам [14].

Когда летом 1885 г. ехали от Омска до Павлодара, то на Черноярской почтовой станции ночной сторож продал Кеннану свою колотушку за 10 центов, «как весьма редкую вещь». Кеннан, действительно, по пути собирал всякие раритетные и этнографические штучки (например, кандалы) и привёз с собой в Америку большой и тяжёлый багаж.

Как только сторож расстался со своим атрибутом, на него с упрёками набросилась жена киргиза, служившего смотрителем станции. Вот как Кеннан вспоминал эту сцену:

«– 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!

– Завтра я сделаю себе другую, – примирительным тоном отвечал сторож.

– Другую! – с презрением возразила жена смотрителя. – Зачем тебе другая, если чаще колотить ты всё равно не станешь? А где это ты пропадал всю ночь – опять с попом пьянствовал?

– Ей-Богу, матушка, ни капли вчера не выпил! – клятвенно заверил её сторож. – Вы, когда спите, мою колотушку, конечно, не слышите. Да простит вам Бог ваши речи! – И сторож, пытаясь усмирить её гнев, стал помогать киргизу запрягать лошадей, – но это не помогло.

– 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. Пойди-ка сосни где-нибудь на песке, пока кабак откроется или поп проспится. Раз ты продал лучшее, что у тебя было, за двадцать копеек, то теперь уж ты никому не нужен. Сторож, который продаёт свою колотушку и запрягает тройку лошадей гуськом! – заключила она с невыразимым презрением. Прошла минута, две, но ответа не последовало. Вконец расстроенный сторож скрылся в темноте» [15].

Сторожу от сварливой бабы досталось, получается, и за то, что он пытался впрячь лошадей в тарантас гуськом, то есть одну за другой. Да, в XIX в. на широких, благоустроенных дорогах обычно ездили тройкой в ряд. Но вот на Севере и в Сибири, особенно зимою, по давней традиции, лошадей запрягали гуськом. Очевидно, такое обыкновение было связано с тем, что тамош-



ние дороги бывали слишком узкими и малопроезжими [16]. Правда, в тексте Кеннана не делается различия между понятиями, которые по-русски обозначаются как «гуськом» и «цугом». К слову «гуськом» в этом месте дано примечание: «Цугом». На самом деле, в русском языке эти термины различались. Цуг – когда лошади выстраивались попарно и, как правило, для парадного выезда (четвёркой, шестёркой, восьмёркой). Вот и в другом отрывке Кеннана сказано о трёх лошадях «цугом» (на самом деле – конечно, гуськом). 20 января 1886 г. они двинулись из Красноярска по льду Енисея в сторону Минусинска. «Когда мы выехали из Красноярска, было холодно и ветрено, и лёд так заносило снегом, что за второй станцией пришлось запрячь трёх лошадей цугом, а четвертую лошадь с лёгкими санями пустить вперёд торить путь» [17]. Кстати, из этого замечания Кеннана ясно, в каких случаях ямщики вынуждены бывали применять запряжку гуськом. Очевидно, постоянная привычка в условиях Севера и Сибири ездить гусем привела к закреплению именно этого способа в дорожной традиции этих местностей. В июне 1885 г., когда Кеннан и Фрост были на пути из Екатеринбурга в Тюмень, то там, на хорошей, широкой дороге, в тарантас запрягли тройку лошадей в ряд [18]. Вообще же только в начале XIX в. на более или менее удобных к проезду трактах распространилась ставшая столь известной тройка.

Не избежали путники и такой известной зимней напасти, как буран, когда полностью заносит дорогу, когда можно заблудиться и даже замёрзнуть до смерти.

«В пятницу, на следующий день после нашего отъезда из Минусинска, погода сделалась холодной и ветреной. Дорога после того как мы повернули от Енисея, оказалась очень плохой, а когда под вечер мы ехали по голой степи верстах в тридцати – сорока к западу от Енисея и в ста пятидесяти от Минусинска, нас настигла страшная полярная вьюга. Дорогу скоро занесло снегом, вдоль неё не было изгородей или телеграфных столбов, обозначающих её направление, и мы продвигались не быстрее, чем если бы шли пешком, к тому же через каждые три-четыре сотни ярдов нам приходилось выходить из саней и толкать или тянуть нашу тяжёлую повозку, застревавшую в снежных заносах. Через час или два после того, как стемнело, мы окончательно сбились с дороги и очутились в лабиринте сугробов и мелких оврагов, где передвигаться практически не было возможности и где наши усталые, понурые лошади в конце концов упёрлись и отказались идти дальше. Тщетно наш ямщик менял их местами, запрягал цугом (sc.: гусем. – В. К.), уговаривал, ругался и немилосердно стегал. Они прекрасно понимали, что сбились с дороги и что никакой пользы не будет от бесцельного плутания ночью по этой заснеженной пустыне. “Ах, Боже мой, Боже мой”, – приговаривал ямщик, моля своего ангела-хранителя сказать ему, чем он заслужил такое наказание, и в конце концов расплакался от бессилия и досады, точно школьник. В итоге я предложил, чтобы он нас оставил, а сам сел на одну из лошадей, нашёл, если сможет, дорогу и отправился в ближайшее селение, а затем вернулся с фонарями, свежими лошадьми и привёл людей. Он сделал, как я сказал, и мы с Фростом ос-

тались одни в степи в полуопрокинутой повозке, голодные, усталые и промёрзшие до костей. Нам ничего не оставалось, как прислушиваться к завыванию ветра и думать о том, сможет ли наш ямщик в темноте, да ещё в такую погоду отыскать какое-нибудь селение. Долгая, тягостная ночь наконец миновала; к утру буря немного стихла, и с рассветом явился наш ямщик в сопровождении дюжего крестьянина из соседней деревни, с верёвками, ломami и тройкой свежих лошадей. Скоро они высвободили нас из затруднительного положения, в котором мы оказались, и рано поутру мы въехали в небольшую деревушку Рыбальскую, где вылезли из повозки после четырнадцатичасового пребывания на ледяном ветру среди голой степи без сна, пищи и воды» [19].

В январе 1886 г. Кеннан и Фрост, направляясь на запад, подъезжали к г. Канску. Морозы тогда доходили по ночам до 30–40 градусов. (А ведь при дальних путешествиях продолжали движение и ночами тоже.) Кеннан писал: «Несмотря на то что на нас была тяжёлая и тёплая одежда, мы не раз на пути от одной станции до другой до того застывали и окоченевали, что едва могли выбраться из повозки. О сне, разумеется, не могло быть и речи. Даже если бы уснуть при такой температуре не было бы рискованно, это было бы невозможно из-за плохой дороги. Жестокие арктические метели и четыре или пять тысяч тяжело гружёных саней объединёнными усилиями образовывали из лежащего на этом отрезке дороги глубокого снега огромные поперечные валы, называемые в Сибири ухабами. Эти насыпи утрамбованного снега имеют от четырёх до пяти футов от основания до вершины и пятнадцать-двадцать футов от одного гребня до другого, и, когда наша тяжёлая повозка с грохотом взбиралась по склону такой насыпи, а затем, трясась, устремлялась вниз, от этого начинали болеть все кости и появлялась раздражительность. В конце концов я так изнемог от холода, недостатка сна и тряски, что на каждой почтовой станции, в особенности ночью, я бросался без подушки или одеяла на пол и старался поспать хотя бы пять-десять минут, пока перепрягали лошадей» [20].

По пути далее, от Иркутска до Красноярска, им нередко встречались гружёные санные обозы. «Через каждые пять-десять миль мы принуждены были вылезать из повозки и помогать лошадям тащить её по глубокому рыхлому снегу с краю от дороги, куда нам приходилось сворачивать, чтобы разминуться с длинным обозом» [21].

Ещё дальше на запад, за Омском, стали попадаться «огромные обозы на санях какого-то нового типа, запряжённые шестью-восемью лошадьми и гружённые товарами с Ирбитской ярмарки». Эта ярмарка в Западной Сибири уступала по масштабам разве что знаменитой Нижегородской ярмарке, и на неё съезжались купцы отовсюду. Кеннан свидетельствовал: «Обозы в огромном количестве, едущие в конце зимы на ярмарку и обратно, разбивают дороги между Тюменью и Тобольском так, что они делаются почти непроходимыми из-за глубоких рытвин, ухабов и длинных опасных откосов. Наши сани дважды опрокинулись в этой части маршрута, несмотря на широко расставленные вальки, а однажды наша опрокинувшаяся повозка скатилась вниз

по длинному, крутому склону холма, и мы сильно расшиблись, прежде чем сумели выкарабкаться из овчинного мешка. Отдыхать и спать на такой дороге было, конечно, невыносимо, и скоро я стал серьёзно тревожиться насчет состояния здоровья Фроста» [22].

В самом деле, ухабы и раскаты бывали очень серьёзными неудобствами на зимних дорогах. Их обычно становилось больше к концу зимы. При непрерывном движении по таким дорогам путешественники могли испытывать даже самую настоящую морскую болезнь [23].

Взгляд со стороны на привычное всегда интересен. Воспоминания путешествовавших по нашим дорогам иностранцев расширяют наши представления о русской дорожной традиции [24]. И Кеннан тут особенно важен. Наблюдатель он был дотошный, вдумчивый. Некоторые укоряли его за чрезмерную симпатию к российским революционерам и политическим заключённым. Даже если допустить, что Кеннан, в гуманистическом порыве, чуть сгущал краски, рисуя нелепости самодержавной власти, ужасы сибирской каторги и ссылки, то уж при описании дороги, условий передвижения, придорожных ситуаций и т. п. он был достаточно объективен и точен. Его впечатления и наблюдения вполне соответствуют всему тому, что мы сейчас знаем о дорожной традиции старой России, и существенно дополняют это наше знание.

### **Примечания**

1. Меламед Е. И. Джордж Кеннан против царизма: «Сибирь и ссылка» Джорджа Кеннана. М., 1981. С. 6, 73.

2. См., к примеру: Меламед Е. И. Указ. соч.; *Его же*. Русские университеты Джорджа Кеннана: судьба писателя и его книг. Иркутск, 1988; Карпачев М. Д., Логунова Г. В. Американский публицист Джордж Кеннан о революционном движении в России // История СССР. 1988. № 5. С. 189–199.

3. См., прежде всего: Катионов О. Н. Московско-сибирский тракт во второй половине XIX в.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1987; *Его же*. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири: 30-е гг. XVIII – 90-е гг. XIX вв.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Новосибирск, 2006.

4. Андреева Е. А. Езда по Большому сибирскому тракту в XIX в.: дорожные впечатления современников. URL: <http://tomskhistory.lib.tomsk.ru/page.php>; Коршунков В. А. «Дорога – Сибирь!» : образ Сибири и сибирские дороги в XIX веке // Образы России, её регионов в историческом и образовательном пространстве: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посвящ. 75-летию Новосиб. гос. пед. ун-та (17–19 нояб. 2010 г.) / под ред. В. А. Зверева. Новосибирск, 2010. С. 153–157.

5. Коршунков В. А. Уральские дороги в XIX в.: динамика их состояния по впечатлениям проезжающих. (В печати).

6. Кеннан Дж. Сибирь и ссылка: путевые заметки (1885–1886 гг.). СПб., 1999. Т. 1. С. 119.

7. Коршунков В. А. Благоустройство российских дорог в эпоху Александра I и народная память об А. А. Аракчееве // Отечественная война 1812 г. в региональной истории и историографии: сб. материалов Всерос. науч.-практ. конф. Киров, 1 ноября. 2012 г. / отв. ред. В. А. Криушина. Киров, 2012. С. 69–75; *Его же*. «Екатерининские берёзки»: придорожное обустройство в Вятской губернии // Герценка: вятские записки / сост. Н. П. Гурьянова; науч. ред. В. А. Коршунков. Киров, 2012. Вып. 22. (В печати).

8. Кеннан Дж. Указ. соч. Т. 1. С. 157.

9. Там же. С. 159–160.

10. *Кропоткин П. А. Дневники // Кропоткин П. А. Дневники разных лет. М., 1992. С. 50–51.*
11. *Кеннан Дж. Указ. соч. Т. 1. С. 163–164.*
12. Там же. С. 311.
13. Там же. С. 314.
14. Там же. С. 345.
15. Там же. С. 179.
16. *Коршунков В. А. Запрягать по-вятски: комментарий к воспоминаниям А. И. Герцена о Вятском крае // Десятые Герценовские чтения: материалы Всерос. науч. конф. (Киров, 11–12 апр. 2012 г.) / редкол.: С. Н. Будашкина (сост.) [и др.]; науч. ред. М. С. Судовиков. Киров, 2012. С. 48–58.*
17. *Кеннан Дж. Указ. соч. 1999. Т. 2. С. 261.*
18. См.: Там же. Т. 1. С. 108.
19. Там же. Т. 2. С. 282–283.
20. Там же. С. 247.
21. Там же. С. 249.
22. Там же. С. 283–284.
23. *Коршунков В. А. Ухабы и опрокидывания: тяготы зимних дорожных передвижений в Вятском крае и окрестных землях в прошлые времена // Герценка: вятские записки / сост. Н. П. Гурьянова; науч. ред. В. А. Коршунков. Киров, 2012. Вып. 21. С. 63–78.*
24. Интересны и важны для изучения русской дорожной традиции лаконичные дневниковые записи немецкого учёного и путешественника Д. Г. Мессершмидта, который в декабре 1726 г., возвращаясь из сибирской экспедиции, ехал по ямской дороге из Соликамска в Хлынов. Он фиксировал свои многочисленные дорожные злоключения, до тошно подсчитывая расстояния и время в пути. Похоже, он воспринимал эти напасти стойчески, целиком полагаясь на волю Божию. (См.: Напольских В. В. Удмуртские материалы Д. Г. Мессершмидта: дневниковые записи, декабрь 1726. Ижевск, 2001). Интересны также подробные и эмоциональные письма британских подданных, сестёр Марты и Кэтрин Вильмот, которые в начале XIX в. жили некоторое время в России (Письма сестёр Вильмот из России // Записки княгини Дашковой. Письма сестёр Вильмот из России / сост., коммент. и имен. указ. Г. А. Весёлой; вступ. ст. Г. А. Весёлой, С. С. Дмитриева. 2-е изд. М., 1991. С. 247–509).

*А. В. Збоев*

## **СОВЕТСКИЙ НАРОД ГЛАЗАМИ АМЕРИКАНЦЕВ ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

В статье на основе газетных материалов и мемуарной литературы рассматриваются впечатления высокопоставленных американцев, посещавших Советский Союз во время Великой Отечественной войны, о советском народе, трудовой и культурной жизни в СССР, сходствах и различиях между русскими и американцами.

The article is based on newspaper articles and memoirs are describing impressions of high-ranking Americans who visited the Soviet Union during World War II about the Soviet people, labor and cultural life in the Soviet Union, the similarities and differences between Russian and American.

Взаимное восприятие СССР и США накануне Второй мировой войны во многом определялось, прежде всего, противоречиями двух держав и от-