



## На чем ездил Пушкин?

Он преодолел в своих путешествиях по России около 40 тысяч верст, обогнав по этому показателю самого Прежевальского. Но в Петербурге брал лошадей на прокат, не имея средств завести собственный экипаж. Он был лично знаком со всеми высшими сановниками, включая самого Императора. Но так и не получил разрешение съездить за рубеж, оставаясь до конца своих дней "невыездным". Наконец, именно благодаря ему не затерялись в истории имена Бенкердорфа, Гончаровых, Вяземских, Воронцовых и даже какого-то Геккерна-Дантеса. Всем им посчастливилось оказаться на жизненном пути Пушкина...

Интересно, а как и на чем ездил по этому пути Александр Сергеевич? Соблюдал ли ПДД, попадал ли в ДТП? Господи, ну и словечки у нас теперь...

### Александр Сергеевич и правонарушения

*И заведет крещеный мир*

*На каждой станции трактир*

20 марта 1834 года транспортное средство Пушкина "раздели". "Из кареты моей украли подушки, но оставили медвежий ковер, вероятно, за недосугом", - философски записывает он.

Нехорошо. Впрочем, Александр Сергеевич и сам не прочь иногда похулиганить. Едет он, к примеру, из Москвы в Новгород и письмо другу сочиняет. Так, мол и так: "На каждой станции советую из коляски выбрасывать пустую бутылку; таким образом ты будешь иметь от скуки какое-нибудь занятие"... Ая-яй-яй, Александр Сергеевич!

### Быстро ли ездил Александр Сергеевич?

*Долго ль мне гулять на свете*

*То в коляске, то верхом,*

*То в кибитке, то в карете,*

*То в телеге, то пешком?*

На каких лошадях быстрее – на своих или на казенных, конечно, - что тут думать?

Онегин летел "в пыли на почтовых", а вот Ларина еле-еле "тащилась". И не потому, что не хотела поскорее пристроить Татьяну замуж за толстого генерала – просто сэкономила деньги и ехала на собственных лошадаках. Хочешь взять казенное животное – изволь запастись документом, так называемой подорожной, и запиши туда чин, звание, маршрут. Ежели ты, к примеру, чиновник 13-го класса, то положено тебе три лошади – при условии, что их не уведет из-под носа чиновник 1-го класса... Потому что будь ты хоть дважды первый поэт России, ему на это наплевать – построит он станционного смотрителя во фронт: вынь да положь мне аж 20 лошадей! А ты сиди и жди, да не забывай на каждой станции платить "прогоны" - от 8 до 10 копеек на лошадь за версту. Не нравится – поезжай на своих, только помни, что лошадакам отдыхать нужно, а потому про ночную езду лучше забудь сразу.

В общем, если ты не представитель Прези... извините, Императора, и если нет у тебя ни чина, ни бумаги, то скорость твоя не превысит 12 верст в час зимой, 10 – летом, 8 – осенью. Итого – примерно 70-100 верст в сутки.

Кстати, в допетровской Руси быстро никто не ездил, хотя лошади при Рюриковичах и Годуновых были не хуже, нежели при Романовых. Однако признаком важности была именно медленная, солидная езда – это потом все перевернулось. Повалившие через прорубленное Петром “окно” европейцы принесли с собой моду за пределами лихих заездов по людным улицам городов. Но при этом в Москве неизменно ездил медленнее, чем в “младшей столице”...

Что касается самого Александра Сергеевича, он обожал скорость и даже хвастался как-то, что покрывает 500 верст в 48 часов. Дистанция огромного размера...

### **Александр Сергеевичи спецсигналы**

Нет – мигалок и сирен Александр Сергеевич не видел. А вот количество фонарей или факелов на карете сразу определяло важность езды: сегодня мы бы сказали, что двойные фонари – это круто. Примерно как нынешние ксеновые фары...

Впрочем, какая езда без звуковых сигналов? Знаменитое “Пади, пади!” - крик форейтора, разгоняющего пешеходов, - вполне заменяло господам Онегиным сирены и клаксоны. А чтобы такой гудок был опять-таки “круче”, чем у соседа, в форейторы выискивали... маленьких мальчиков с высокими голосами: и модно и громко! Наберет такой пацан в легкие воздуха да как затянет это “Пади-и-и-и!” - иные от Дворцового моста до Екатерининского канала дотягивали...

### **Словарик дорожно-транспортных терминов пушкинской эпохи**

**Бричка** – легкая полукрытая повозка с верхом, будкой.

**Вершник** – конник, сидящий верхом.

**Возок** – зимняя повозка, крытые сани с дверцами.

**Дилижанс** – он же належаец или лежанка – общественная почтовая, или частной промышленности карета, или иного рода повозка, многоместный крытый экипаж.

**Зимник** – дорога, пролегаемая по водам и болотам, где летом вообще нет езды.

**Зимняк** – санный путь вообще.

**Кибитка** – телега или сани с верхом, крытая повозка.

**Колея** – накат по дороге, желобчатая выбоина, врезанная колесами.

**Коляска** – барская ездочная повозка с половинчатым верхом и на пружинах.

**Перекладные** – лошади, сменяемые на почтовых станциях.

**Подорожная** – открытый лист на получение почтовых лошадей.

**Почтовая карета** – в которой от почтового отделения за деньги раздаются места.

**Прогон** – установленная плата при езде “на почтовых”.

**Проселок** – путь между селениями в стороне от городов и больших дорог.

**Тракт** – большая дорога, почтовая дорога.

**Форейтор** – верховой, правящий передними лошадьми при запряжке цугом.

**Александр Сергеевич о дорогах**

*Теперь у нас дороги плохи,  
Мосты забытые гниют.*

- Выехал я... из моей проклятой деревни на перекладной, ввиду отвратительных дорог, - жалуется Пушкин в 1826 году. – Псковские ямщики не нашли ничего лучше, как опрокинуть меня. У меня помят бок...

впрочем, одну дорогу Пушкин как-то похвалил – как ни странно, ей оказалась нынешняя М10... Господа Воронцов и Меньшиков организовали по ней движение дилижансов между Москвой и Питером: зимой они брали по четыре пассажира, летом – по шесть. Места внутри кареты стоили по 100 руб., снаружи – 60-75. Из одной столицы до другой дилижанс добирался примерно четверо суток. Так вот – Пушкину все это почему-то настоль понравилось, что он назвал Московское шоссе “великолепным”! И добавил: “Так и должно быть во всем: правительство открывает дорогу, частные лица находят удобнейшие способы ею пользоваться”.

Похоже, в тот день у Александра Сергеевича было хорошее настроение...

### **Александр Сергеевич о придорожном сервисе**

*Российским лечат молотком  
Изделье легкое Европы,  
Благословляя колеи  
и рвы отеческой земли*

Да, с ремонтом иномарок уже тогда справляясь довольно лихо. Но и выгодного клиента всегда чувствовали за версту...

“Находился я в мелком чине, ехал на перекладных... Вследствие чего смотрители со мной не церемонились, и часто бирали я с бою то, что, во мнении моем, следовало мне по праву. Столь же долго не мог я привыкнуть и к тому, что разборчивый холоп обносил меня блюдом на... обеде. Ныне и то и другое кажется мне в порядке вещей”.

Нет, не полюбил Александр Сергеевич наш сервис, который, видимо, еще тогда был ненавязчивым. Да и грядущие путешествия порой навевали на него тоску. “...Иль чума меня подцепит, иль мороз окостенит, иль мне в лоб шлагбаум вlepит непроторный инвалид”, - с грустью размышлял он.

### **Александр Сергеевич на своих двоих**

От лошади, как и от машины, нужно время от времени отдыхать. Александр Сергеевич частенько так и делал – проснется, бывало по утру и идет себе пешком из Петербурга в Царское Село. А к вечеру тем же манером – обратно. Итого – около 50 км в день...

Чтобы в пути не было скучно, Пушкин обзавелся тяжелой палкой, купленной по случаю в Кишиневе. Крестьянин Афанасий вспоминает: “Бывало, идет барин, возьмет палку и кинет вперед, дойдет, поднимет и опять бросит – пока домой не придет...”

## **Александр Сергеевич и Герр Дриттенпрейс**

Кстати, а как насчет этикета, достоинства, внешних приличий? Негоже, наверное, когда у тайного советника выезд хуже, чем у титулярного...

Конкретные указания на сей счет успел дать еще первый император Петр Алексеевич. Мин херц указывал, что "знатность и достоинство... часто тем умалывается, когда убор и прочей поступок тем не сходствует ... того ради напоминаем мы милостиво, чтоб каждый такой наряд, экипаж... имел, как чин и характер его требует". А кто напомниманиям не внемлет, тот... ну, в общем, вскорости об этом пожалеет.

Петровская табель о рангах надолго вбила в мозги россиянина, что самой точной единицей измерения его общественного положения является лошадиная сила. А овес у нас, как всегда, дорог – в 1836 году каретных дел мастер Дриттенпрейс содрал с Александра Сергеевича за свое изделие 4150 руб. Докупить к карете собственных лошадок камер-юнкер Пушкин уже не мог – дороговато-с... Приходилось нанимать их на стороне – четыре симпатичные лошадиные силы для разездов по Питеру обходилось в 300 руб. за месяц. "Водителям" платили отдельно.

Кстати, г-н Онегин почему-то не "тянул" даже на Дриттенпрейса – "молодой повеса" вообще не имел собственного выезда и нанимал ямскую карету. Ее можно было брать на день на извозничьей бирже.

## **Александр Сергеевич и будущее**

*Лет через пятьсот дороги верно  
У нас изменятся безмерно.*

Любопытно, на чем бы ездил Александр Сергеевич сегодня? Определенно можно утверждать только одно – его машина не была бы белого цвета! Да и в праздники, пожалуй, не стал бы он никуда на ней выезжать. А все потому, что предостерегала его некогда цыганка от белого человека с белой головой, да на белом коне – а нынешние гаишники в парадной форме все такие белые-белые...

Конечно, от судьбы не убежать. Александр Сергеевич она настигла-таки в облике блондина в белом мундире – новоиспеченного родственничка по имени Дантес. Да только никогда Пушкин не стал бы Пушкиным, будь он по натуре мнительным нытиком, боящимся жизни во всех ее проявлениях. Кто знает – вдруг у симпатичной баронессы окажется экипаж как раз белого цвета? Не обижать же ее из-за этого своим невниманием...

Нет, Пушкин, конечно же, оптимист. Только оптимист мог предположить, что уже к XXIV столетию наши дороги станут хорошими. Что ж, около двух веков уже прошло – посмотрим, будут ли наши потомки ругать дорожников, например, в июньском номере 2303-го...

"За рулем" 6/2003