

Е. Н. Чернявская

Великая дорога России на Богородской земле

Аннотация: в статье в пределах Подмосковья рассмотрена дорога, ведущая из Москвы на восток страны. Определена ее историческая роль в разных сферах жизни государства и Богородской земли (Богородского уезда Московской губернии), по которой она проходит. Она представлена как ямская, почтовая, торговая дорога, дорога ссыльных и дорога войны, а также дорога частных путешественников. Установлены наиболее яркие события и факты, связанные с разными функциями перемещений по ней. Отмечено поэтапное изменение трассы и облика дороги, ее отражение в художественном творчестве. Таким образом зафиксирован историко-культурный потенциал дороги как объекта наследия. Предложено рассмотреть его как ресурс развития территорий. Намечены пути превращения забытых явлений, событий и мест в достояние современной культуры, развитие на их базе туризма и связанной с туризмом возможности создавать новые экономически рентабельные объекты придорожного туристического сервиса.

Ключевые слова: культурология, история, образ, облик, культура, экономика, наследие, возрождение, Москва, Подмосковье.

Транспортные коммуникации — основа (нерв) системы расселения человеческих сообществ. До XIX в. эти коммуникации были единственными средствами связи, позже появились телеграф и телефон, радио и телевидение и, наконец, интернет; их сети опутали землю и стали проводниками и знаками цивилизации. До того только дорога снабжала сведениями о внешнем мире, связывала с ним, приносила новое в культуру и быт. В России, стране с огромной протяженностью дорог, они наложили отпечаток на уклад жизни и даже на национальный характер. Они — результат и определяющая сила российской истории.

В статье рассматривается самая протяженная дорога страны, соединяющая Москву с дальними сибирскими городами, та ее часть, которая относится к восточному Подмосковью (до 1920-х гг. — Богородский уезд Московской губернии). Дорога, пересекающая его в широтном направлении, является одной из важнейших артерий современного государства; она включена в международный транспортный коридор Восток-Запад.

Начало формирования этой дороги относится к тому времени, когда Москва стала собирателем русских земель и ей потребовались прямые и короткие пути к их центрам — городам Дмитрову, Переславлю-Залесскому, Юрьеву-Польскому, Рязани, Серпухову, Можайску, Волоколамску, Твери, а также Владимиру. Считается, что прямая сухопутная дорога на Владимир оформилась в XIV в., до того дорогой служила река Клязьма. В процессе

геополитического расширения государства дорожки выткнулись, создав транспортную инфраструктуру, которая обеспечивала проведение его внутренней и внешней политики, а также экономические и культурные контакты населения. Дорога от Москвы на восток стала самой протяженной после присоединения Сибири. С XVIII в. ее называли Сибирским трактом, ближайший к Москве участок — Владимирским трактом или просто Владимиркой. В середине XIX в. было создано Нижегородское шоссе, в советское время шоссе получило название Горьковское, теперь это трасса М7 «Волга».



Историческая культурология и история культуры

Дорога сыграла значительную роль в формировании расположенных на ней населенных мест, в частности определила судьбу поселения под названием Рогожи. С расположением на дороге связано превращение поселения в Ямскую слободу, а слободы — в город Богородск. В обоих судьбоносных государственных назначениях определяющим явилось место расположения — большая дорога и расстояние поселения от Москвы, которая была центром притяжения для всего государства, но особенно сильно включала в орбиту своего влияния ближайшие населенные места. К ним относился уездный город Богородск и населенные пункты уезда. Богородск был связан с Москвой административными нитями, ямской службой, предпринимательской и торговой деятельностью населения. Большой город влек энергичных богородцев. Туда шли работать, торговать, покупать, молиться, учиться, изменять жизнь. Москва была главным местом сбыта произведенной в городе и уезде продукции. В уезде активно действовали московские купцы, а многие богородские купцы становились купцами московскими, имели там лавки, магазины и жилые дома.

Старообрядческие районы Москвы, к которым подводила с востока Владимирка, привлекали тех богородцев, исповедовавших старую веру. Во второй половине XIX в. к ним относилась треть населения уезда. Отлученные от патриаршей Церкви и гонимые ею, старообрядцы с XVII в. расселялись за пределами Москвы, а с конца XVIII в. — в ее восточном предместье. Они плотно населили Рогожскую ямскую слободу и окрестности расположенных неподалеку от нее старообрядческих центров на Рогожском и Преображенском кладбищах. Эти центры принадлежали к двум основным ветвям старообрядчества (беспоповцы и поповцы), обе находили соответствие в вероисповедании богородских жителей-староверов.

Связывая Богородский уезд с Москвой, Владимирская дорога связывала его со всем европейским миром и этот мир через уезд — с востоком государства. В результате она представляла собой место самых различных перемещений предметов, грузов и людей. Живя на большой дороге, население уезда было свидетелем и частично участником этого процесса, а также обслуживало ее.

К сегодняшнему дню не один раз изменился облик дороги, характер транспорта и перевозимых

грузов, исчезли или видоизменились некоторые ее функции, но осталась память о них, остался их след в истории и на местности. Большое и славное прошлое современной дороги достойно внимания исследователей, путешественников и придорожных жителей. Мы рассмотрим это прошлое в рамках Богородского края, представив, в соответствии с функциями перемещений, ямскую и почтовую дорогу, торговую дорогу, дорогу ссыльных, дорогу войны, а также дорогу частных путешествий.

Ямская (почтовая) дорога. Главные дороги государства с самого раннего времени служили для информационной связи с окраинами, и в таком качестве были средством управления государством. С XIII по XIX вв. в России существовала Ямская гоньба — служба, занимавшаяся в основном перевозкой казенной корреспонденции, гонцов с депешами и дипломатов¹. Главным центром ямской гоньбы Российского государства в XVI–XVII вв. была Москва. На ее окраинах в соответствии с важнейшими направлениями существовало пять ямских слобод (Тверская, Переславская, Рогожская, Коломенская, Дорогомиловская) — поселений ямщиков. На ямских дорогах на расстоянии дневного перегона лошади (40–50 верст) располагались почтовые дворы (ямы), предназначенные для смены лошадей². На востоке Москвы в начале дороги на Владимир и Казань располагалась Рогожская ямская слобода, получившая название по первой ямской станции, устроенной в селе Рогожа³. В XVII в. станция была переведена в деревню Буньково, поселение в Рогоже стало называться «Старый рогожский оставленный ям». Население оставленного яма не перестало заниматься ямским промыслом. В середине XVII в. из 50 дворов 44 принадлежали ямщикам, которые занимались гоньбой вместе с ямщиками Московской Рогожской слободы⁴.

Указ Сената 1733 г. об устройстве почт определил изменение названия дорог: вместо ямских они стали называться почтовыми, на них появились здания почт. Указом 1735 г. учреждена почтовая гоньба до Уфы и на дороге к Владимиру устроена почтовая станция в Купавне.

¹ Ямскими почтовыми государственными дорогами ведал Ямской приказ — центральное государственное учреждение, существовавшее с середины XVI в.; с 1723 г. — Ямская канцелярия.

² Ямская гоньба, устройство ямских станций, правила смены лошадей подробно описаны иностранцами, в частности дипломатами Сигизмундом Герберштейном (1549) и Джеромом Горсетом (1571–1591).

³ В названии Рогожской слободы сохраняется память об утраченной Рогоже. Эта слобода, единственная из всех московских ямских слобод, благодаря реставрации сохранила и старое название, и облик XVIII–XIX вв.

⁴ Справочные материалы по историческому краеведению IX–XIX в.: Ногинский район. Ногинск, 2005. С. 50–51.

⇐ Место Владимирской дороги в системе государственных средневековых дорог. Тонем обозначена территория Богородского уезда Московской губернии



Значительные изменения дорожного дела и всей жизни Богородской земли связаны с губернской реформой Екатерины II (1775–1785). Тогда Старый Рогожский ям превратился в уездный город Богородск, появился административно связанный с ним уезд. Город стал посредником между губернской Москвой и волостными центрами. Возникшие в то время кры-

латые слова «пошла писать губерния» — о рескриптах и предписаниях, пересылаемых по дорогам из Санкт-Петербурга в Москву, ее уездные, а затем волостные центры, и отчетах, отправляемых обратно.

При формировании новой структуры территории Московской губернии важнейшей задачей ставилось развитие путей сообщения, организация регулярного



На иллюстрации сверху: План Владимирского тракта начала XIX в., совмещенный с трассой современного шоссе (сиреневый цвет), демонстрирует множество выпавших из активной жизни старых участков дороги.

Внизу: Два листа из атласа начала XIX в. «Маршрут для высочайшего Его императорского величества шествия из столичного города Москвы через губернные города Владимир, Нижний Новгород до губернского города Казани». (РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 24674. Л. 2–4.)

Историческая культурология и история культуры



движения и почтовых перевозок. Благодаря вниманию императрицы эта сфера приобрела четкость, которой Россия прежде не знала⁵. В конце XVIII в. регулярное сообщение было установлено на Владимирской дороге со станциями, намеченными в селах Горенки и Купавна, городе Богородске, деревне Плотаве. Тогда же было задумано создать регулярное сообщение на дорожном

кольце (оно должно было соединить уездные центры губернии). В восточной части губернии его трасса намечалась от Богородска на север к Сергиеву посаду и на юг к Бронницам⁶. Если движение по Владимирской дороге было налажено сравнительно быстро, то поперечные дороги от Богородска и к середине XIX в. не годились для регулярного движения.



⁵ Государыня издала несколько Указов об устройстве почтовых домов, предписала «сочинить» почтовую карту дорог Московской губернии, требовала регулярных отчетов об исполнении предписаний. См.: ЦИАМ (Центральный исторический архив Москвы). Ф. 16. Оп. 29. Д. 9, 27, 34.

⁶ В делах губернского правления есть расписание почтовых станций, которые намечены на этих дорогах в селах Петровском и в деревнях Степановой и Фениной. См.: ЦИАМ. Ф. 16. Оп. 29. Д. 9. Л. 106 об.–110: Описание дорог Московской губернии 1771–1786 гг.

Культура и искусство 2(14) • 2013

Сами станции не были капитальными и не разменяли места. В разное время они располагались во всех основных населенных пунктах Владимирки. На карте, созданной для передвижения императора Павла⁷, станции на дороге показаны через каждые 25 верст после Рогожской заставы: деревня Новая, село Старый Рогожский ям (Богородск в это время был разжалован из уездных центров), деревня Никулина у границы с Владимирской губернией. На почтовых станциях с проезжающих собирали «шоссейный сбор», меняли лошадей. В середине XIX в. дома станций были деревянными одноэтажными. «В каждом имеются две комнаты для проезжающих, особая для прописывания подорожных и квартира для смотрителя; кроме сего, ямская изба, амбар для ссыпки фуража и дров для всего комплекта лошадей, которых на каждой станции содержится по 56»; в середине XIX в. ежедневно с каждой станции на Владимирскую дорогу выходило от 14 до 17 тыс. почтовых лошадей⁸.

Почтовые перевозки разделялись на легкие и тяжелые, их из Москвы отправляли в разные дни. Тяжелые грузы доставлялись только в города. В Богородск в 1830-е гг. легкая почта прибывала в среду и субботу, а тяжелая — только по четвергам⁹. В 1850-е гг. в летнее время, кроме перевозки тяжестей, три раза в неделю почтовые кареты отправлялись из Москвы до Нижнего Новгорода, а также почти ежедневно отправлялись дилижансы¹⁰ трех частных заведений¹¹.

Внутри уезда регулярного почтового сообщения не было, как не было его и в других уездах. С 1867 г. его взяла на себя вновь открывшаяся Богородская уездная земская почта, просуществовавшая около 30 лет¹².

Проселочные дороги не были особо обустроены, поэтому маршруты почтовых перевозок было легко изменить. Об этом свидетельствуют карты уездных почтовых трактов Богородского уезда 1860-х гг. с разными трассами почтовых дорог, отходящих от Богородска.



⁷ РГВИА (Российский государственный военно-исторический архив). Ф. 846. Оп. 16. Д. 24674. Л. 2–4: Маршрут для высочайшего его императорского величества шествия из столичного города Москвы через губернские города Владимир, Нижний Новгород до губернского города Казани.

⁸ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. I: Московская губерния. СПб., 1853. С. 71.

⁹ Почтовая книжка для жителей Москвы. М., 1836. С. 5.

¹⁰ Дилижансы стали ездить на Нижний и позже на Казань после строительства в 1830-е гг. шоссе.

¹¹ Военно-статистическое обозрение С. 72.

На иллюстрациях:
Карты почтовых трактов Богородского уезда 1860-х гг. В обоих вариантах трассы пересекают Владимирское шоссе в Богородске и деревне Шаловой.
(РНБ. ОК 3-Цтр 1-93; ОК 3-Цтр/105)

¹² Об уездной почте см.: Сашенкова Е. П. К истории земской почты // Богородский край: Альманах. № 3. Богородск-Ногинск, 2000. С. 47–52.

Историческая культурология и история культуры

Главными средством перевозки пассажиров на российских почтовых дорогах до 1820-х гг. были ямщицкие тройки. Позже их постепенно вытеснили дилижансы. С середины XIX в. пассажиров перевозили также кибитки, кареты, коляски, брички, фазтоны, а зимой сани, розвальни, пошевни и возки¹³.

перемещения важнейшая роль принадлежит связи между производителем (поставщиком) товаров и потребителем, т. е. дороге. Чем разнообразнее грузы, чем больше товаров перемещается по дороге, тем больше ее экономическое значение в жизни территорий, которые она пересекает и связывает.

Дорога, на которой стоит Богородск, относится к крупнейшим и длиннейшим дорогам страны; до появления «железной» соперницы она не знала себе равных по интенсивности грузоперевозок. Эта дорога стала торговой на самых ранних этапах существования. С торговлей одна из легенд связывает даже создание поселения Рогожа. В соответствии с ней, здесь осели торговцы рогожей, следовавшие за войском Ивана IV Грозного¹⁴. Торговля в государстве интенсифицировалась с середины XVIII в. (с 1753 г.), после отмены системы внутренних таможенных сборов. Государственная торговая дорога от Москвы на Нижний Новгород была главной дорогой уезда. Она пересекала Богородский уезд на протяжении 49,8 верст, проходя через Богородск и еще 14 селений. С ее помощью



С прокладкой железной дороги ямщицество отмерло, людей и почту начали перевозить в вагонах. Гужевого транспорт использовался до момента вытеснения его автомобильным.

Торговая дорога. Торговля как вид предпринимательской деятельности основывается на перемещении товаров из тех мест, где обнаруживаются их излишки, к потребителю. В процессе

¹³ Разнообразие транспортных средств на российских поше отражено в «Почтовом дорожнике Российской империи» (СПб., 1852. С. 505).

осуществлялись основные поставки товаров в уезд и вывоз произведенной в нем продукции.

Торговая роль Владимирской дороги определялась прежде всего ролью Москвы как конечного (начального) пункта перевозок и увеличивалась с увеличением ее экономического потенциала. В течение веков Москва была огромным торгом, к которому с разных сторон подходили дороги. По ним шли встречные потоки ввоза и вывоза разнообраз-

¹⁴ Терновский А. Дворянский род господ Терновских // Богородский край. Ногинск-Богородск, 1996. № 3. С. 42.

ных товаров, отражавшие специализацию районов Руси-России. В конце XVII в. по Владимирской дороге в Москву шли грузы из «Владимирского, Нижегородского, Казанского, Пензенского, Сибирского, Пермского и Вятского наместничеств, из Оренбургской, Тюменской и Иркутской губерний, из Уральска, Бухарии, Хивы, и Китая»¹⁵, т. е. дорога, на которой стоял Рогожский ям, участвовала и во внешней торговле. С востока (из Средней Азии, Персии, Турции, Китая) вывозили предметы роскоши, чай, табак, орешки, пряности, а также сырье для шелковой и хлопчатобумажной промышленности. Свообразным видом груза, перемещавшегося по дороге в XVI–XVIII вв., были предметы натурального сбора с населения Поволжья и Сибири (пушнина, кость), поступающие в качестве налогов в государственную казну. Москва поглощала огромное количество съестных припасов: хлеба, мяса, рыбы, овощей, фруктов, ягод. Они подвозились по всем дорогам из ближайших окрестностей и соседних губерний, из имений, дворцовых владений, а также крестьянских хозяйств. Помещики поставляли винно-водочные изделия (дворянство с 1755 г. осуществляло винные продажи по откупам). По дороге на бойни прогоняли скот из Владимирской губернии. Кроме продовольствия в Москву везли топливо (дрова), строительные материалы (лес, кирпич), а также сырье и полуфабрикаты, необходимые мануфактурам и ремесленникам. Вывозили же из нее в основном готовые изделия, сельскохозяйственные орудия и товары ширпотреба, предназначавшиеся большей частью для сельских жителей¹⁶. Перемещались по дороге и работники, направлявшиеся на сезонные работы, в торговую сеть или на предприятия. В 1830–1840-е гг., с началом промышленного переворота, Москва стала крупным коммерческим центром, производившим, поглощавшим и перераспределявшим с помощью дорог результаты самых разных видов деятельности. В этом процессе активно участвовал соседний с Московским Богородский уезд.

Торговые перевозки осуществляло в основном купечество. С XVIII в. оно занималось предпринимательством, соответственно, и организацией поставок сырья и сбытом произведенного. Наряду с купцами, вопреки запрету законодательства и протестам купцов, торговали и крестьяне, нередко выбивавшиеся в купцы. Так начинали представители прославленного рода московских и богородских купцов и предпринимателей Морозовых. Их родоначальник Савва Васильевич (1770–1860) на

¹⁵ История Москвы: В 6 т. М., 1952–1959. Т. 2: Период феодализма, XVIII в. М., 1957. С. 270.

¹⁶ История Москвы: В 6 т. Т. 2. С. 270–299; История Москвы с древнейших времен до наших дней: В 3 т. Т. 1: XII–XVIII века. М., 1997. С. 240–243, 326–332.

первых порах, чтобы продать свой товар в Москве, ходил туда пешком из села Зуева¹⁷.

Главными местами торговли была Москва, а также общероссийские и местные ярмарки. Крупнейшая Нижегородская ярмарка (в XVI–XVIII в. — Макарьевская) была связана с Москвой Владимирской дорогой, по которой в ярмарочные недели шел непрерывный поток грузов. Их перевозили на телегах и подводах, чаще всего обозами.

Торговля в уезде происходила на ярмарках, большая часть которых располагалась в глубинных селах уезда. Там активная производственная жизнь (текстильная деятельность) началась ранее, чем появился город Богородск (в 1773 г. ткачество на станах фиксируется в 54 селениях уезда¹⁸). Торговые связи с внешним миром (подвоз сырья, реактивов, оборудования и вывоз изготовленной продукции) обеспечивала сеть малых проселочных дорог, которые в конечном итоге выходили на большаки: Владимирку или Стромьнку. В XIX в. в объеме перевозимых по местным дорогам товаров наряду с продовольственными преобладали промышленные товары, связанные с текстильным производством. Оборудование, химические реактивы, высококачественный хлопок и даже пряжа поступали в уезд через Москву из-за рубежа, шелк и хлопок низших сортов подвозили через Нижний Новгород с юга.

Изначально купцы в Богородске торговали преимущественно «мелочным товаром», а жители получали пропитание от других занятий¹⁹. «Близость Москвы и удобное сообщение с нею совершенно почти уничтожают торговлю Богородска, один проезд по Нижегородскому шоссе оживляет его», — говорится в описании середины XIX в. «Главная промышленность горожан — содержание постоянных дворов. Главнейшие предметы оборота — жизненные припасы для проезжающих: фураж для лошадей и коломаз для повозок»²⁰. Обслуживание проезжающих по главному торговому пути России, т. е. торговля услугами, по словам современника, доставляло жителям Богородска полное обеспечение в продовольствии²¹.

Создатели регулярного плана города 1785 г. предполагали иную ситуацию, наделив Богородск

¹⁷ Мешалин И. В. Текстильная промышленность крестьян Московской губернии в XVIII и первой половине XIX века. М.; Л., 1950. С. 229–230.

¹⁸ Там же. С. 230.

¹⁹ Ретин Н. Н. Торговля уездных городов Московской губернии в конце XVIII в. (по материалам «Географического словаря» А. Щекатова) // II конференция «Города Подмосковья в истории российского предпринимательства. Серпухов, 1997. С. 48.

²⁰ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. 1: Московская губерния. СПб., 1853. С. 244.

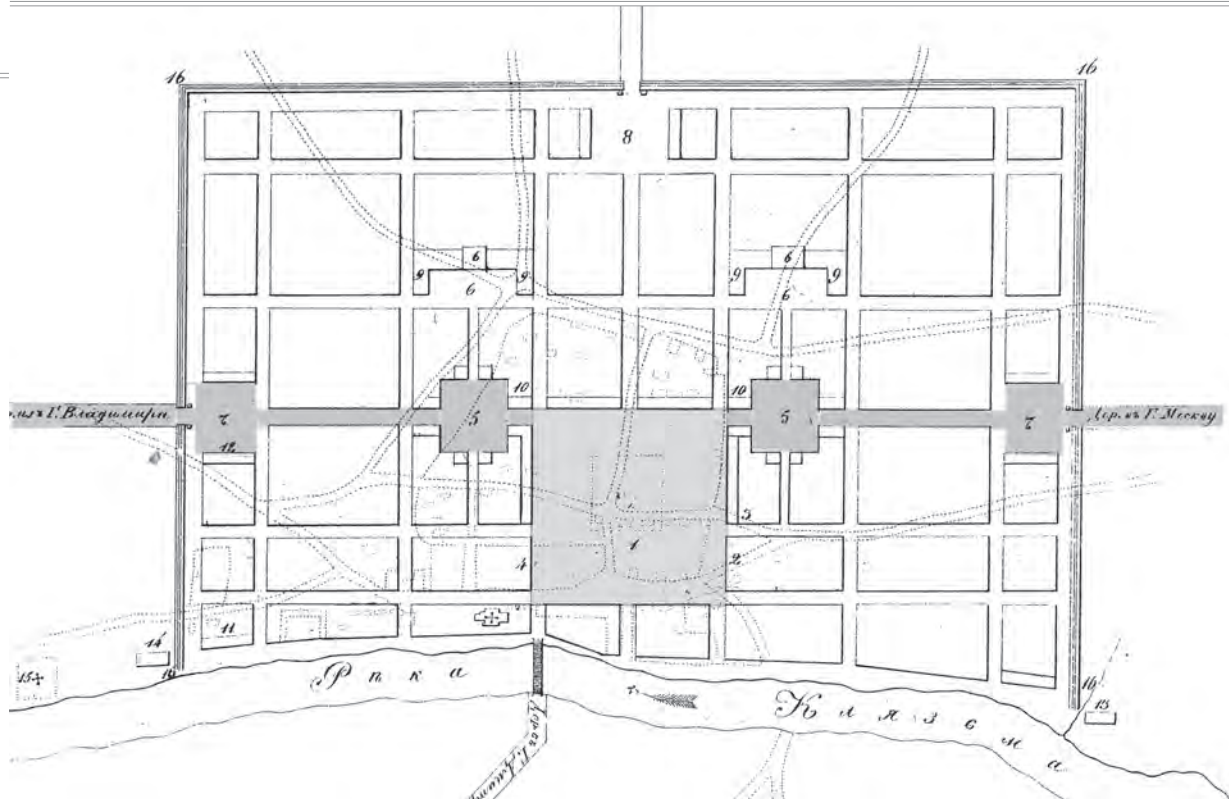
²¹ Богородск // Энциклопедический лексикон / Сост. А. А. Плюшар. Т. VI. СПб., 1836. С. 174.

Историческая культурология и история культуры

огромной площадью вдоль Владимирки (ныне ул. 3-го Интернационала) и создав еще четыре площади, симметрично расположенные относительно главной. Две площади при въезде и выезде из города (ул. 3-го Интернационала, рядом с д. 55 и 101) предназначались для Хлебных рядов, мелочных лавок и харчевен. Огромные торговые пространства долго были велики для маленького города, где в середине XIX в. не было даже ярмарки.

рок (62) и ярмарочных дней в году (85) Богородский уезд занимал первое место в губернии²². Однако к этому времени роль Владимирки как торговой дороги сошла на нет.

С 1862 г. роль шоссе взяла на себя вновь построенная Нижегородская железная дорога (в 1861 г. она дошла до Владимира), которая также прошла через Богородский уезд. Об экономической важности направления от Москвы на Ниж-



План города Богородска 1785 г. Тонем выделены торговые площади вдоль Владимирки

Пик напряженной торговой жизни на Владимирке пришелся на 1830–1850-е гг. В 1839–1845 гг. ее превратили в шоссе, ведущее к главной ярмарке страны. К тому времени Богородск встал на путь промышленного развития, крупными текстильными промышленными центрами стали богородские села Зуево и Павлово (с 1844 г. город Павловский посад). Все это способствовало интенсификации товарообмена и грузоперевозок по Нижегородскому шоссе внутри уезда.

К концу века Богородский уезд по уровню промышленного развития занял второе место в губернии после Московского, продукция текстильных предприятий города и уезда отправлялась во все стороны света и получала призы на международных выставках. По числу ярма-

ний Новгород свидетельствует то, что дорога была построена сразу вслед за первой в России железной дорогой, соединившей Москву с северной столицей в 1851 г.; построена она была на частные, а не государственные средства, получала и передавала на ближайшие товарные станции более всего груза в губернии²³.

В конце XIX в. Нижегородское шоссе по интенсивности перевозок было на одном из последних мест среди отходящих от Москвы, о чем свидетельствуют данные Звериницкой заставы (сменила Рогожскую), фиксировавшей число задействован-

²² Сборник статистических сведений по дорожному делу Московской губернии. М., 1900. Вып. 1. С. 22.

²³ Там же. С. 7.

ных лошадей²⁴. Движение по нему обеспечивалось главным образом наличием фабрик (крупных было 15), которые с его помощью отправляли товары на железнодорожные станции. По инициативе фабрикантов от Нижегородского шоссе к железнодорожным станциям Степаново (от Богородска), Павлово и Кудиново были проложены шоссированные дороги, облегчившие грузоперевозки.

Статистические сведения 1898 г. с двух застав, расположенных к западу и востоку от Богородска, показывают интенсивность грузоперевозок и характер товаров, перевозимых по Нижегородскому шоссе в районе Богородска²⁵. Наибольший объем товара шел через западную Доможировскую заставу; на первом месте шли топливо (нефть) и строительные материалы, преимущественно лес, далее — пищевые продукты, фабрично-заводские изделия и разные предметы. Значительно более слабое движение фиксировалось на восточной Ново-Богородской заставе, так как товары, шедшие по шоссе с востока, не достигая Богородска, отправлялись на станцию Павлово. На этой заставе видное место занимал вывоз торфа (в XIX в. стали активно разрабатывать его залежи к востоку от Богородска)²⁶.

При том, что роль Нижегородского шоссе как торговой дороги во второй половине XIX в. сократилась до минимума, другие дороги уезда увеличили это свое значение. Торговая значимость главной дороги уезда (района) возросла уже в советское время, когда гужевого транспорт сменился автомобильным, позволившим осуществлять дальние грузовые перевозки.

Дорога ссыльных. Важнейшее отличие Владимирской дороги от других, отходящих от Москвы, — то, что несколько веков по ней отправляли в Сибирь тяжких, с точки зрения государства, преступников. Массовое перемещение ссыльных от Москвы до Владимира и дальше в Сибирь началось в XVII в.²⁷ и продолжалось до середины XIX в., когда перевозку заключенных в Сибирь и Забайкалье взяла на себя железная дорога. Владимир стал узловым пунктом на ней после того, как там в 1783 г. построили так называемый рабочий дом, в который помещали арестантов.

С конца XVIII в. существовал отлаженный репрессивный государственный механизм в виде этапной системы пересылки заключенных. Он предусматривал их равномерный пеший ход и оста-

новку в этапных и полуэтапных домах (в середине XIX в. этапное сообщение к Москве осуществлялось по восьми главным дорогам²⁸). В Москве путь основной массы заключенных в Сибирь начинался от этапной тюрьмы на Воробьевых горах, а также от Бутырской и Таганской тюрем. Около Рогожской заставы долгое время был этап, где собирали для пересчета отправляемых в Сибирь арестантов. Здесь их выстраивали: впереди каторжных в кандалах, с наполовину обритыми головами, с закованными руками и ногами, далее — в ручных кандалах, за ними — без кандалов. Следом шли возы с больными и ехавшими за арестантами женами и детьми. Партии заключенных по 72 человека шли еженедельно; ночевали в полуэтапном ночлежном доме, на сутки останавливались в этапном пункте²⁹. Полуэтапные пункты на дороге были в Новой деревне и Плотаве. Первый после Москвы этапный пункт, охранявшийся 43 солдатами, находился на въезде в Богородск³⁰. Инвалидная этапная команда в Богородске в середине XIX в. включала 161 человека³¹, за их счет тогда сильно возросло население города.

Считается, что передвижение арестантов происходило не по проезжей части дороги, а по параллельным ей грунтовым тропам за рядами посаженных вдоль тракта деревьев³². Вдоль дороги были насыпаны валы, которые конвойные использовали для слежения за партиями арестантов³³. Пеший ход по дороге сам по себе был наказанием, так как простолоудины шли группами по 7–10 человек в кандалах, нанизанных на один тяжелый металлический прут, на котором иногда повисал ослабевший или умерший. Условия передвижения, приводившие к преждевременной смерти заключенных, были улучшены в 1830-е гг. «святым доктором» — тюремным доктором Ф. Газом, который прошел с арестантскими этапами по Владимирке до деревни Новой³⁴.

²⁸ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. 1: Московская губерния. С. 110, 277.

²⁹ Иванов А. А. Из истории сибирских этапов XIX века // История пенитенциарной политики Российского государства и Сибирь XVIII–XXI веков. Иркутск: Иркутский государственный университет, 2007–2010 (URL: <http://www.penpolit.ru/sitemap.php>; дата обращения: 06.01.2012).

³⁰ Реконструкцию этапных и полуэтапных пунктов, появившихся на Владимирке в 1820-е гг., см.: Сергеев Е. Владимирка: дорога — памятник России. Б. м., 2004. С. 246–247, 282.

³¹ Военно-статистическое обозрение С. 110, 277–278.

³² Владимирский тракт (URL: <http://www.ru.wikipedia.org>; дата обращения: 06.01.2012).

³³ Эти невысокие валы упоминаются в источниках, участок с валами сохранился во Владимирской области.

³⁴ Жизнь доктора Ф. П. Газа (URL: <http://www.haaz.com.od.ua/life.htm>; дата обращения: 06.01.2012); Вознесенский С. «Божий человек» доктор Гааз // Москва. № 12. 2004 (URL: <http://www.moskvam.ru/2004/12/voznensensky.htm>; дата обращения: 06.01.2012).

Историческая культурология и история культуры

Высокопоставленные арестанты ехали на собственном транспорте. Среди следовавших по Владимирке в Сибирь — множество дворян, отправлявшихся туда вследствие борьбы за власть при многочисленных в XVIII в. государственных переворотах. В село Березово по Владимирке ехали именитые владельцы располагавшихся вдоль нее усадеб: А. И. Остерман — владелец богородской усадьбы Полтево (ныне Балашихинский р-н), А. Д. Меншиков (владел Пехрой-Яковлевской), Долгоруковы (владели Горенками). В советское время особое внимание уделяли ссыльным революционерам и вольнодумцам (А. Н. Радищеву, Н. И. Новикову, А. И. Герцену и др.), как борцов с самодержавием отмечали С. Разина и Е. Пугачева (их везли по этой дороге на казнь в Москву).

Роль дороги в пенитенциарной системе определила ее образ как дороги скорби и печали. Убийцы, воры и разбойники в таком униженном виде вызывали у простого народа жалость, а в политически активных кругах — чувство протеста против сделавшей их такими действительности. Неизбывная скорбь и протест проявились в поэтическом и песенном фольклоре, а также в живописи передвижников («Привал арестантов» В. И. Якоби, 1861 г., ГТГ). Во второй половине XIX в. функции Владимирки как кандалной дороги остались в прошлом, однако этот ее образ жил, обрастал воспоминаниями, обрел ореол дороги мучеников за освобождение человечества. Такое ее видение интеллигенцией привело к тому, что лирический пейзаж И. Левитана «Владимирка» был воспринят как политический вызов самодержавию.

Не мог остаться равнодушным к концентрированному человеческому горю Л. Н. Толстой, неоднократно путешествовавший по Владимирке в 1840–1850-е гг. Он ясно осознал ее особенность как дороги горя и страдания. Однако к образам, сохранившимся от увиденного, он обратился значительно позже — когда в нем созрели идеи социального протеста. В романе «Воскресенье» (1899) ярко и наглядно описано мрачное, «торжественное» шествие арестантов, сопровождавшееся смертями. Самой дороги в романе нет, есть ее трагическая суть — партия заключенных. Есть авторская оценка несправедливости происходящего через восприятие 8-летнего мальчика и главного героя В. Нехлюдова. Мальчик оценивает происходящее на уровне чувств, Нехлюдов размышляет о жестокости и бессмысленности репрессивной машины царской России, о разнице законов, написанных людьми и Богом, о социальной несправедливости, о нравственности³⁵.

На начало XX в. историография уголовной ссылки и сибирской каторги составляла десятки

монографий и сотни разноплановых статей исследовательского, публицистического и мемуарного свойства. Закономерным результатом отношения к Владимирке как пути ссыльных революционеров в советское время стало то, что участки шоссе к востоку от Москвы и к востоку от Богородска получили название — шоссе Энтузиастов. В результате остроты дорожных сюжетов, трагичности множества судеб, резкой социальной реакции на это явление образ кандалной Владимирки затмевает образы ямской, почтовой, торговой дороги. Именно это определяет наиболее яркий из ее исторических образов, «носится» над берегами Клязьмы, болотами, низкорослыми лесами Мещерской низменности, создавая настроение, созвучное кандалному звону.

Дорога войны. Владимирская дорога не знала серьезных сражений, так как она ведет в глубину русских земель. И все же войны не обошли ее стороной. Впервые ее активное участие в жизни государства обозначено в середине XVI в., когда Иван IV провел по ней многотысячное войско, чтобы покорить Казанское ханство (походы 1548 и 1552 г.), с присоединением которого дорога давала выход из Москвы в Заволжье. С этим походом связано первое серьезное упоминание этой дороги и легенда об основании села Рогожи.

Косвенно коснулась Богородской земли, а значит и дороги, польско-литовская интервенция начала XVII в., отразившаяся в легендах о местах борьбы и героях. Известно, что у Павловского посада на р. Вохне в 1618 г. был разбит отряд поляков, снявших осаду с Троице-Сергиевого монастыря, и убит его глава Чаплинский³⁶.

В 1812 г. дорога привела в Богородск врага. Войска маршала Нея захватили город, стояли в Купавне, Новой деревне, Большом Бунькове и Кузнецях³⁷. Посланные Наполеоном I для пополнения продовольствия, они не раз проводили экспедиции и вступали в ожесточенные схватки с партизанскими отрядами под предводительством Герасима Курина. До этого по дороге двигались беженцы из Москвы, везли в тыл раненых на Бородинском поле, в том числе генерал-лейтенанта М. С. Воронцова и 350 раненых солдат и офицеров в его усадьбу Андреевское Владимирской губернии. Вслед за ними отступал значительный отряд русских войск, увлекший за собой передовые части французов до города Покров, скрывая истинное движение русской армии³⁸.

³⁶ Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Т. 1. СПб., 1899. С. 291.

³⁷ Попов А. И. Последние фуражировки французов под Москвой // Отечественная война 1812 г. и российская провинция в событиях, человеческих судьбах и музейных коллекциях: Сб. материалов XIII Всеросс. научн. конференции 22–23 окт. 2004 г. Малоярославец, 2005. С. 142–158.

³⁸ Бродский Г. Дороги Отечественной войны 1812 г. // Подмосковный летописец: Историко-краеведческий альманах. М., 2009. № 4. С. 31–36.

³⁵ Толстой Л. Н. Воскресенье // Толстой Л. Н. Полн. собр. соч.: В 90 т. М.; Л., 1928–1958. Т. 32. М.; Л., 1936. С. 337–338, 341.

В XIX и в начале XX в. дороги, ведущие на восток, не рассматривались военным ведомством как серьезные военные³⁹. Невозможно было «предположить, что неприятель, вторгшись с запада, примет свое движение далее Москвы»⁴⁰. Дороги эти предназначались лишь для подвоза военных грузов к Москве. Так было использовано Горьковское шоссе в Великую Отечественную войну: эвакуация в тыл, подвоз частей, оборудования и продовольствия к Москве. Всю войну важная коммуникация между Москвой и Горьким напряженно работала на Победу. По сведениям дорожных служб в 1941 г. по территории Богородской земли проходили две рокадные дороги⁴¹: Орехово-Зуево–Зарайск и Фряново–Ногинск⁴². Особая роль отводилась тогда пересекавшей Владимирку в Ногинске кольцевой дороге. В первые месяцы войны, когда готовилось генеральное наступление немецких войск под Москвой, по ней проходили советские войска и военная техника к месту сосредоточения у Дмитрова. Краевед М. М. Федоров установил, что, согласно операции немецкого командования «Тайфун», по этой дороге вражеские войска должны были обойти Москву через село Душеново и выйти к Ногинску⁴³. Еще раз эта дорога, так называемая «Бетонка», получила военное значение в хрущевское время, когда предназначалась для отражения ракетного удара противника с помощью скрытых вдоль нее ракетных установок.

Человек на дороге. Потоки перемещений состоят из отдельных личностей. Некоторых мы упоминали выше, говоря об основных функциональных потоках торговцев, военных и ссыльных. Помимо них к выдающимся особам Российской империи, пользовавшимся дорогой, относятся представители верхушки дворянства: владельцы многих усадеб Богородского уезда Московской губернии и Владимирской губернии, а также посещавшие край августейшие особы.

Мать Петра I Н. К. Нарышкина родилась в селе Родинки (Воскресенское тож), чем прославила это место и, похоже, дала ему имя. Сам Петр I определил промышленное развитие восточного Подмосковья, в частности основал на Клязьме казенную Лосиную мануфактуру и способствовал появлению фабрики в Кулаеве. Екатерина II в одно из своих путешествий по России возвращалась в Москву по дороге из Владими-

ра. Для комфорта ее остановки в Богородске был выстроен путевой дворец (по И. Ф. Токмакову), в 2000 г. в городе установлен памятник императрице. В связи с этим путешествием появилась неправдоподобная легенда о происхождении названия Бисерово озеро (от рассыпанного ею в нем ожерелья из бисера). От Москвы до Казани по Владимирке проехал Павел I. Для четкости его передвижений и снабжения его информацией был создан подробный красочный атлас дороги с ближайшими окрестностями⁴⁴. Александр II охотился в окрестностях Богородска на медведей и останавливался в городе. Великий князь и московский военный генерал-губернатор Сергей Александрович с супругой Елизаветой Федоровной (причислена РПЦ к лику святых) посетили Богородск в 1890 г. в рамках плановых поездок по городам губернии. Все они в той или иной степени пользовались дорогой.

Тесно были связаны с дорогой те, кто ее строил, мостил и обслуживал. Повинность по поддержанию дороги была постоянной для окрестных крестьян. Иногда среди безвестных строителей появляются известные дворянские фамилии. Так, изыскания новой трассы проводились под руководством майора Г. Энгельгардта⁴⁵, с 1833 г. работами руководил А. И. Дельвиц⁴⁶. Среди строительных организаций были и приметные. В 1950-е гг. дорогу строил Особый отряд НКВД. В некоторые периоды Богородску доставалась особая роль в деле обслуживания дороги. В 1935 г., в связи со строительством Горьковского автомобильного завода, в Ногинске расположилось Управление дороги Москва-Горький. В его мастерских были изобретены оригинальные агрегаты и средства механизации для дорожных работ⁴⁷.

Дорога остается в сознании и подсознании проехавшего по ней человека в виде примет, образов, разговоров попутчиков. Некоторые путники фиксировали свои впечатления и воплощали их в слове. Драгоценна для нас эмоциональная реакция на дорожные валы в письмах знатока российских дорог А. С. Пушкина. Валы произвели на него такое впечатление, что он пишет о них дважды: с юмором в письме к Натали⁴⁸ и с раздражением в «Путешествии из Москвы в Петербург»⁴⁹.

Образ дороги, как уже говорилось, запечатлелся и в душе Л. Н. Толстого. На этой дороге присутствуют две героини его романов: Катюша Маслова и

³⁹ Военно-статистическое описание Московского военного округа. Отдел II: Шоссе и грунтовые дороги. М., 1909. С. 783–908.

⁴⁰ Военно-статистическое обозрение Российской империи..... С. 103.

⁴¹ Рокадные дороги — дороги в прифронтовой полосе, проходящие параллельно линии фронта; служат для маневрирования войсками и материальными средствами.

⁴² История дорожного хозяйства Московской области. М., 2008. С. 42.

⁴³ Исторические очерки. Развитие промышленности в XIX — начале XX в. Пути-дороги (URL: <http://www.myschelkovo.ru/sketches>; дата обращения 06.03.2013).

⁴⁴ РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 24674, Л. 2-4: Маршрут для высочайшего Его императорского величества шествия из столичного города Москвы через губернии города Владимир, Нижний Новгород до губернского города Казани.

⁴⁵ ЦГИАМ. Ф. 54. Оп. 3647. Д. 107.

⁴⁶ Маслов Е. Н. «Пушкин — наше все»: Богородский край в судьбе поэта. Черноголовка, 1999. С. 103.

⁴⁷ Дороги России. Исторический аспект. М., 1996. С. 92.

⁴⁸ Пушкин А. С. Полн. собр. соч.: В 10 т. Т. X. Л., 1979. С. 268–269 (письмо на фр. языке).

⁴⁹ Пушкин А. С. Там же. Т. VII. Л., 1978. С. 185.

Историческая культурология и история культуры



И. Левитан.
Владимирка. 1879 г.
ГТГ

Анна Каренина. Катюша следует по ней в Сибирь, а Анну он отправил на железнодорожную станцию Обираловка (ныне Железнодорожный), неподалеку от которой было имение матери Вронского. Там, не получив весточки от возлюбленного, она распрощалась с жизнью, бросившись под товарный поезд у водокачки (фото водокачки представлено в музее Железнодорожного). У Анны в романе были и другие планы: она собиралась ехать до ближайшего города, т. е. до Богородска, и оставаться там несколько дней.⁵⁰ Намеченная писателем альтернатива развития событий романа невольно подталкивает к рассмотрению такого варианта, при котором часть событий происходила бы в уездном городе и Анна бы осталась жить. Эта любопытная тема для популярных сегодня ремейков классики могла бы эффектно прозвучать для жителей Богородска-Ногинска.

Облик дороги. Облик полотна Владимирской дороги как важнейшей государственной дороги соответствовал стандартам, которые устанавливало государство для дорог этого класса. Самые ранние сведения о них относятся к концу XVI в.: ширина проезжей части — 1,5 сажени (3,2 м). Эти дороги содержались лучше, чем местные: их засыпали песком и гравием, в заболоченных местах делали гати, устраивали переправы, чистили придорожные канавы, формировали проезжую часть. С петровского времени началась систематическая деятельность в области дорожного дела⁵¹, ее возглавляла Камер-коллегия, с 1831 г. — губернаторы⁵².

⁵⁰ Толстой Л. Н. Анна Каренина // Толстой Л. Н. Собр. соч.: В 12 т. Т. 8. М., 1984. С. 364, 369.

⁵¹ Началом технического дорожного строительства в России считается 1722 г., когда был издан Указ о создании дороги между Санкт-Петербургом и Москвой (ее строили до середины XVIII в.).

⁵² Специальный орган, занимавшийся строительством дорог в государстве, назывался по-разному: Канцелярия от

Существенные изменения облика государственных дорог произошли при Екатерине II, потребовавшей приведения их в порядок и организации регулярного движения и почтовых перевозок⁵³. В результате главные дороги спрямили и расширили. Для них была определена ширина в 30 саженей, в том числе проезжая часть — 10 саженей (21,76 м); они получили профиль с повышением в середине для стока воды, обсадку деревьями по сторонам⁵⁴.

В Екатерининскую эпоху по сторонам Владимирской дороги появились валы — невысокие, но достаточные, чтобы проезжая часть после дождя превращалась в ящик с грязью. «Представьте себе насыпи с обеих сторон — ни канавы, ни стока для воды, отчего дорога становится ящиком с грязью, — зато пешеходы идут со всеми удобствами по свежим сухим дорожкам и смеются над увязавшими экипажами», — 30 сентября 1830 г. пишет А. С. Пушкин Наталье Гончаровой из деревни Плотавы⁵⁵. В письме к другу («Путешествие из Москвы в Петербург») он приписывал появление валов непрофессионализму воевод, проявившему себя «лет 40 назад»⁵⁶.

строения государственных дорог (1755–1780), Комиссия о дорогах в государстве (1786–1796), Экспедиция устройства дорог государства (1800–1809), Главное управление путей сообщения (1809–1833). В 1832 г. это управление вышло из подчинения МВД и стало называться Главным управлением путей сообщения и публичных зданий. Все шоссе Московской губернии были отнесены к IV округу путей сообщений и публичных зданий.

⁵³ ЦИАМ. Ф. 16. Оп. 29. Д. 9. Л. 85–86: Распоряжения Екатерины II о содержании дорог. 1782 г.

⁵⁴ ЦИАМ. Ф. 16. Оп. 29. Д. 34. Л. 26–32: Распоряжение по исправлению и содержанию дорог по Московской губернии. 1787 г.

⁵⁵ Пушкин А. С. Полн. собр. соч.: В 10 т. Т. X. Л., 1979. С. 268–269 (письмо на фр. языке).

⁵⁶ Пушкин А. С. Полн. собр. соч.: В 10 т. Т. VII. Л., 1978. С. 185.

Дороги от Москвы к другим городам губернии должны были иметь знаки-стобы через каждые пять верст (отсюда — столбовые дороги)⁵⁷. Образчик стоявших на дороге каменных столбов можно видеть в Москве на площади Рогожской заставы. На верстовом столбе, установленном в 1783 г., высечена надпись: «От Москвы две версты». В XIX в. дорожные указатели стали более разнообразными и более субтильными: их делали в виде деревянных столбов. Среди них: столб у почтовой станции, столб на въезде в селение, на перекрестке больших дорог, столб «для означения верст от одной почты до другой»⁵⁸. При въезде в населенные места на прикрепленной к столбу табличке обозначали название места и число жителей. Перед въездом в города обозначали еще и фамилии самых важных особ. Потомок богородских дворян Терновских пишет, что среди шести прочих и их фамилия была указана перед въездом в Богородск⁵⁹. На въезде в город располагались кордегардии (так со времен Екатерины II называли в России помещения для караульных, где отмечали подорожные). Далее дорога превращалась в улицу города. Препятствием для перемещения с дороги на улицу являлся полосатый шлагбаум; миновать его на повозке было невозможно, так как город был обнесен валом (вал, «к ограничению города», подходил к Владимирке в районе современных домов № 51 и 101 по ул. 3-го Интернационала).

Существенные изменения претерпела Владимирка в тот период в черте города, который получил новый план. Вместо плавно извивающейся трассы и соответствующей ей непринужденной живописной планировки слободы Рогожи появилась жесткая система взаимно перпендикулярных улиц с проходящей через центр прямой Владимиркой, раскрывающейся в пространства нескольких площадей. Главная торговая площадь находилась между современными улицами 3-го Интернационала, Рабочей, Толстовской и Соборной (часть площади теперь занимает сквер с памятником Екатерине II). По обеим сторонам главной улицы города выстроилась одноэтажная деревянная застройка.

⁵⁷ Содержание дорог в приличном состоянии было проблемой для власти. Средства на их содержание поступали от сбора натуральной повинности. В 1787 г. московский губернатор П. Д. Еропкин предложил разные способы равномерного распределения тягот по их содержанию на население: собирать деньги не с числа душ, а с дохода землевладельцев, и др. В некоторых уездах, в том числе Богородском, дворяне согласились сдавать деньги за своих крепостных (ЦИАМ. Ф. 16. Оп. 30. Д. 18. Л. 32).

⁵⁸ Чертежи дорожных знаков середины XIX в. см.: Дороги России. Исторический аспект. С. 27, 56.

⁵⁹ Терновский А. Дворянский род господ Терновских // Богородский край. Ногинск, 1996. № 3. С. 42.

Созданная по екатерининскому плану сеть улиц Богородска сохранилась до нашего времени, не изменила трассу и соответствующая старой дороге главная улица города. Однако во многих других местах трасса Владимирки изменилась при превращении ее в 1839–1845 гг. в Московско-Нижегородское шоссе. Это изменение было обусловлено системной реорганизацией дорог России, предпринятой Николаем I (в 1833 г. он собственноручно начертал будущую сеть шоссейных дорог России). Новое французское слово *шоссе* предполагало, что полотно дороги должно быть укреплено камнем и покрыто щебенкой. В соответствии с Законом от 24.03.1833 г. выделялось пять классов дорог. Дорога из Москвы на Нижегородскую ярмарку была отнесена к 1-му классу (наряду с дорогами в Санкт-Петербург и Смоленск)⁶⁰. В соответствии с назначенным классом проводились их реконструкция и содержание⁶¹. При реконструкции трассу старого тракта во многих местах спрямили, так что ряд придорожных селений остался в стороне от новой дороги. При обновлении не тронули участок с валами, которые произвели сильное впечатление на А. С. Пушкина.

Как уже говорилось, дорога потеряла значение с 1862 г. из-за прокладки параллельно ей железной дороги. Несмотря на то, что шоссе в том же году замостили булыжником, провели работы по модернизации станций, движение на нем замерло, пропал интерес к его обустройству и поддержанию. Облик дороги второй половины XIX в. передает картина И. Левитана «Владимирка», на которой перед зрителем предстает не очень широкая, расплывшаяся проезжая часть, дублируемая кривыми пешими тропами по краям и канавами по их сторонам. Справа стоит покосившийся деревянный столб-голубец — сакральный объект (такие столбики с иконой под двускатной крышей в XIX в. часто встречались на дорогах и в небольших поселениях). Левитан изобразил участок за пределами Московской губернии в районе деревни Пекша. Такой она была и в Московской губернии, пока в последней трети века не попала в сферу деятельности земства⁶². Оно внесло свою лепту в облик дороги и оставило подробную отчетность о своей деятельности по изучению и улучшению дорог губернии⁶³. Благо-

⁶⁰ Дороги России. Исторический аспект. С. 33.

⁶¹ После прокладки шоссе помимо сбора с ревизских душ на содержание дорог шел шоссейный сбор (его получали с проезжающих на заставах, т. е. шоссе были платными). Заставы упразднили в последней четверти XIX в. См.: Дороги России. Исторический аспект. С. 38.

⁶² В 1871 г. земству были переданы транзитные казенные шоссе, которые после прокладки железных дорог потеряли государственное значение.

⁶³ Сборник статистических сведений по дорожному делу Московской губернии. Вып. I. М., 1900.; Вып. II. М., 1901.

Историческая культурология и история культуры

даря его деятельности в Богородском уезде был проведен ряд улучшений старых дорог: утолщение щебеночного слоя на шоссе, создание живых изгородей от снежных заносов, открытие обочин для проезда (были нужны для удобства езды на некованых лошадях) и др. Тогда с них (в восточной части Нижегородского шоссе) были срезаны валы, которые шли вдоль дороги «с незапамятных времен»⁶⁴. Земством же по инициативе владельцев местных фабрик от Нижегородского шоссе были построены три шоссе к железнодорожным станциям⁶⁵.



Лицо дороги в городе, т. е. лицо главной улицы Богородска, во второй половине XIX в. сильно изменилось. На ней появились двухэтажные жилые дома и каменные общественные здания. Городская застройка слилась с застройкой пригородов, где выросли корпуса фабрик. Заставы были перенесены к востоку и западу от города.

Существенные изменения облика дороги произошли в связи с вытеснением гужевого транспорта автомобильным. Автомобиль появился в самом конце XIX в. и потребовал нового качества дорожного полотна, о чем автомобилисты заявляли с помощью автопробегов. На Нижегородском шоссе автопробегом ударили по бездорожью в 1910 г.⁶⁶ Асфальтом шоссе было покрыто в 1927–1928 гг., его расширили в 1935 г. в связи со строительством Горьковского автомобильного завода (тогда оно получило имя М. Горького). В годы гигантских послевоенных строек была задумана транссибирская магистраль с продолжением до Пекина, и дорогу усовершенствовали в связи с этой идеей: в 1954–1964 гг. спрямили некоторые участки, сделали



Верстовой столб и камень с памятной надписью. Так отмечена трасса Владимирки в Терлецком лесопарке Москвы в XXI в. Фото Д. Бородулина

⁶⁴ Очерк развития дорожного дела в Московской губернии // по дорожному делу Московской губернии. Вып. I. С. 304, 379.

⁶⁵ Земские шоссе показаны на карте Московской губернии 1915 г. «Лечебные, ветеринарные, страховые и агрономические земские пункты к началу 1915 г.».

⁶⁶ Автомобильный пробег Москва-Нижний // Аэро- и автомобильная жизнь. М., 1910. № 15. С. 23.

цементно-бетонное покрытие, убрали транзитное движение через Ногинск, устроив объездную магистраль⁶⁷. Так были обеспечены большая скорость движения по магистрали и большой комфорт для жителей города, четыре с половиной века стоявшего на большой дороге. В 1951 г. автострада Москва-Ногинск имела разделительную зеленую полосу, «по обеим сторонам четырнадцатиметровой бетонной трассы пролегла узкая ленточка велосипедных дорожек. Машины развивают на ней скорость 120 километров в час»⁶⁸.

Дорогу постоянно совершенствуют, модернизируют, улучшая полотно, ставя осевые ограждения и даже камеры фиксации нарушений. В 2006–2008 гг. построена транспортная развязка на 52-м километре, в 2009–2011 — на 54-м километре дороги, огибающей Ногинск с юга. На повороте к городу теперь стоит не только указатель, но и фонтан.

Дорога отмечена созвучными времени установки скульптурными памятниками. В советское время этого знака общественного признания в регионе был удостоен В. И. Ленин (в Балашихе на самой дороге, два в Богородске), а также А. С. Пушкин (в Ожерелках — на том месте, где он провел холерный карантин). В постсоветское время характер сооружаемых памятников изменился. В самом начале деревни Буньково на месте бывшей ямской станции создан частный музей свергнутой в поселениях района советской скульптуры — подобие московского «Музеона»; в центре Ногинска на бывшей главной площади появился памятник Екатерине II, у Богоявленского собора — памятник 14-му патриарху Московскому и всея Руси Пимену, юность которого связана с этим храмом. Достопримечательностью дороги считается частный дом в деревне Кузнецы («Дом с помидорами») — уникальное проявление личного творчества 1970-х гг. на тему популярной тогда идеи энергосбережения. Солнечная электростанция и ветряк позволяли его хозяину, преподавателю физики из Ногинска, не только обогревать дом, но иметь наверху зимний сад. Увы, время оказалось безжалостно к дому.

Облик дороги во многом определяется естественным ландшафтом местности. В Московской и частью Владимирской областях дорога проходит по Мещерской низменности, отсюда много болот в ее районе и сопровождающий путешествующих печальный вид ландшафта. Человеческая деятельность меняла природный ландшафт: леса вырубались под пашню, болота осушались, происходила урбанизация населенных мест, прежде всего Бо-

городска. В постсоветское время обновившаяся и уплотнившаяся на многих местах придорожная застройка повсеместно приобрела торговое лицо и выглядит как выставка предлагаемых товаров и услуг. Среди названий новых объектов есть и те, что отсылают к истории мест.

Подытоживая сказанное об изменении облика дороги и ее окружения, нельзя не отметить, что они отражали технологические, эстетические, экологические общекультурные изменения. Не раз менялись трасса дороги, ее ширина, покрытие, дорожные знаки, характер транспорта и перевозимых грузов, вид станций, ландшафт, а также от поколения к поколению — облик и ментальность людей, живущих у дороги, проходящих и проезжающих по ней. Менялся облик дороги и ее образ, формирующийся из современного ее вида и багажа народной памяти.

Образ ямской, почтовой, торговой дороги, дороги ссыльных и дороги войны, а также дороги, связанной с великими путешественниками, создают в экспозиции сотрудники Ногинского музея для его посетителей и экскурсоводы для туристов, проезжающих по дороге.

Дорога в современной культуре. Историческая полифункциональность Владимирской дороги и огромный событийный ряд, с ней связанный, делают ее достойным объектом наследия. Сама она является артефактом — результатом творческой деятельности многих поколений людей. Ее изучают и называют памятником краеведы⁶⁹ и ученые, представляя ее как культурный ландшафт (совместное произведение человека и природы)⁷⁰. За дорогой признают право быть памятником чиновники: «По словам представителей Министерства культуры, старые российские дороги заслуживают звания музея-заповедника, так как они действительно вошли в историю страны»⁷¹.

⁶⁹ Внимание дорогам Богородской земли и Владимирки уделено в предназначенных для широкого читателя изданиях: *Копышев П. П.* К истории древних трактов восточного Подмосковья и Замосковья (исторические экскурсии и эксплекты) // Богородск-Ногинск. Богородское краеведение. Богородский атлас (URL: <http://www.bogorodsk-noginsk.ru>; дата обращения: 06.06.2012); *Сергеев Е. К.* Владимирка: дорога — памятник России. Б. м., 2004; Справочные материалы по историческому краеведению IX–XIX вв. Ногинский район. Гл. 3. Ногинск, 2005.

⁷⁰ *Веденин Ю. А.* Роль географической науки в изучении, сохранении и актуализации наследия // Культурные ландшафты России. М., 2009. С. 21; *Кулешова М. Е.* Систематика культурных ландшафтов // Культурный ландшафт как объект наследия. М.; СПб., 2004. С. 145–146.

⁷¹ В России дороги станут музеями. Источник: rostur.ru. 27 марта 2006 г. (URL: WWW.travel-naws.ru; дата обращения: 06.06.2012); Российские дороги станут музеями // Автомобильные новости и обзоры от Авто@Mail.Ru: ежедневная рассылка 29 марта 2006 г., среда (<http://auto.mail.ru>; дата обращения: 06.06.2012).

⁶⁷ Участок дороги от Москвы до Ногинска строил Особый дорожно-строительный корпус НКВД, существовавший с 1945 по 1956 г.

⁶⁸ Новая автострада // За образцовые дороги. 23 авг. 1951 г. Цит. по: Московская правда. 2009. 4 июня. С. 5.

Историческая культурология и история культуры

В современной Москве на территории Терлецкого лесопарка фрагмент старой Владимирской дороги охраняется как объект наследия и имеет специальные обозначения. (Рис. 8 и 9)

Это не единственный сохранившийся фрагмент старой дороги: рядом с Горьковским шоссе есть и другие участки. Протяженный участок старой трассы Владимирки (не используемый или слабо используемый) проходит от деревни Щемилово через Старую Купавну, где сохранилась жилая застройка главной улицы села с храмом и фабрикой. Есть старые участки у Новой деревни, Старых Псарьков. Но самый яркий участок старой дороги в пределах Московской области находится в Ногинске. Облик многих старых зданий по улице 3-го Интернационала (часовня у заставы, фабрика, почтовая станция, учебные заведения, магазины) напоминает о проходившей здесь транзитной дороге. Транзит ушел из Ногинска, скоро уйдет и с других участков Горьковского шоссе (трассы М7), которое на глазах превращается в старую дорогу, так как уже началось строительство его дублера — скоростного платного автобана, необходимого для обеспечения достойного уровня движения от Москвы по важнейшему международному транспортному коридору Запад-Восток.

Отсутствие транзитного движения благоприятно для осмотра достопримечательностей дороги. Суть этих молчаливых свидетелей прошлого раскрывается в экскурсионно-туристической практике. Сегодня Владимирская дорога (Горьковское шоссе) не просто объект туризма: она вместе с Переславской дорогой (Ярославским шоссе) входит в трассу «Золотого кольца» России, объединяющего древние города Северо-Восточной Руси⁷². Дальние туристы «пролетают» участок Московской области без остановки (нет времени, нет достойных внимания объектов осмотра). Между тем история здесь представляет широкое поле деятельности для формирования объектов, привлекающих внимание туристов.

Старая дорога — не только ресурс развития туризма, но и связанный с туризмом ресурс развития территорий, возможность создавать экономически рентабельные объекты придорожного туристического сервиса (развлечений, питания и другого обслуживания). Если прежде придорожных жителей кормила ямская (почтовая) гоньба и торговые перевозки, то в наше время таким средством экономического благополучия может выступать культурный потенциал места. Воссоздание памяти на дороге — и способ трудоустройства жителей, и повод для их консолидации и самоидентификации.

В современном мире культура рассматривается как двигатель экономики и социума, опора устойчи-

вого регионального развития. Внимание к культурным ресурсам⁷³ (символическим ресурсам) территорий увеличивается и в нашей стране⁷⁴; приобретает энергию деятельность, направленная на развитие с их помощью «творческих индустрий⁷⁵». Эта деятельность касается крупных территорий, населенных мест — и дорог. Так появляются международные туристические проекты, нацеленные на экономическое возрождение придорожных территорий: путь «Из варяг в греки», «Великий шелковый путь», «Великий чайный путь» (он включает самый восточный участок рассматриваемой в статье дороги).

Способы реализации идеи возрождения к жизни старых дорог в организационном и практическом плане могут быть самыми разными: музеефикация существующих исторических объектов; воссоздание утраченных объектов или процессов; формирование системы новых объектов с исторической компонентой. Экспозиция прошлого, результат взгляда на прошлое через призму настоящего, всегда может и должна иметь современное решение.

В нашем случае очевиден путь, связанный с использованием старых участков дорожной трассы. Они могут быть объединены в подобие парквея, который предполагает неспешный проезд с остановками в интересных местах, где во всем разнообразии тем и сюжетов может быть представлена история: прежний вид дорожного полотна, старые виды транспорта, ушедшие в прошлое дорожные знаки и др. При использовании старой трассы возможна организация не только автобусного, но пешего, конного и велотуризма. Примеров актуализации исторических ресурсов (визуализации исторических событий и воссоздания исторических артефактов) немало⁷⁶.

Наличие материальной исторической оправы дороги в Богородске-Ногинске позволяет говорить

⁷³ Культурные ресурсы — такое прочтение социокультурного потенциала территории, при котором фиксируется его возможность быть действующим экономическим активом, т. е. вносить прямой и косвенный вклад в региональную (городскую) социоэкономику.

⁷⁴ Разработанные за рубежом методики, направленные на культурное планирование и развитие местных сообществ (Community Cultural Planning and Development), уже несколько десятилетий практикуются в России; в последние годы начались работы в масштабе регионов (Пермский край, Краснодарский край, Ульяновская область)

⁷⁵ Творческие индустрии (Creative Industries) — термин, принятый в международной практике для обозначения видов деятельности, которые обязаны своим происхождением индивидуальному творчеству, способностям и таланту и которые имеют потенциал генерировать доход.

⁷⁶ К дорогам-музеям относятся: старая узкоколейка под Переславлем-Залесским, участок Сибирского тракта (продолжение нашей Владимирки) в удмуртском селе Дебесы, участок Дороги жизни 1941–1943 гг. у Ладоги. Существует множество музеев, где рассказывается об истории старых дорог; многочисленны экспозиции средств передвижения разного времени.

⁷² «Золотое кольцо» появилось в 1986 г., после того как в 1968 г. для интуристов открыли Владимир и Суздаль.

Культура и искусство 2(14) • 2013

о ней как о своего рода существующей музейной экспозиции, что облегчает задачу перенесения в прошлое для гостей города. Действующий в нем небольшой музей может представить значительно более широкий, чем ныне, диапазон экспозиционных тем и сюжетов за счет филиалов, расположенных у «большой дороги». Так, в районе въезда в Ногинск (Богородск) с транзитной трассы (рядом с новым одиноким фонтаном) вполне может возникнуть «западная застава», останавливающая внимание туристов и содержащая информацию о

городе, о дороге, о путешествовавших по ней особах. Такая деятельность не может проходить без поддержки государства.

Ногинский район, привыкший выступать с культурными инициативами, может и здесь стать первым — начать использование исторических дорог в целях возрождения прошлого ради будущего территории. Дорога, ставшая средством не только транспортной, но и духовной коммуникации, может принести пользу самым разным ее обитателям, не говоря уже о путешественниках.

Список литературы:

1. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. I: Московская губерния. СПб., 1853.
2. Дороги России. Исторический аспект. М., 1996.
3. История дорожного хозяйства Московской области. М., 2008.
4. История Москвы с древнейших времен до наших дней: В 3 т. Т. 1: XII–XVIII века. М., 1997.
5. История Москвы с древнейших времен до наших дней: В 3 т. Т. 1: XII–XVIII века. М., 1997.
6. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Т. 1. СПб., 1899.
7. Сборник статистических сведений по дорожному делу Московской губернии. Вып. I– II. М., 1900–1901.
8. Сергеев Е. Владимирка: дорога — памятник России. Б. м., 2004.

References (transliteration):

1. Voenno-statisticheskoe obozrenie Rossiyskoy imperii. T. VI. Ch. I: Moskovskaya guberniya. SPb., 1853.
2. Dorogi Rossii. Istoricheskiy aspekt. M., 1996.
3. Istoriya dorozhnogo khozyaystva Moskovskoy oblasti. M., 2008.
4. Istoriya Moskvy s drevneyshikh времен do nashikh dney: V 3 t. T. 1: XII–XVIII veka. M., 1997.
5. Meshalin I. V. Tekstil'naya promyshlennost' krest'yan Moskovskoy gubernii v XVIII i pervoy polovine XIX veka. M.; L., 1950.
6. Rossiya. Polnoe geograficheskoe opisanie nashego otechestva. T. 1. SPb., 1899.
7. Sbornik statisticheskikh svedeniy po dorozhnomu delu Moskovskoy gubernii. Vyp. I– II. M., 1900–1901.
8. Sergeev E. Vladimirka: doroga – pamyatnik Rossii. B.m. 2004.