

Введение

Поехалн!
(Из Легенды о Полете
Первого человека в Космос)

Поехалн!
(Русский тост)

Русские — движущийся этнос с самосознанием оседлого. С одной стороны, оседлость — один из базовых элементов его самосознания, формировавшегося в условиях многовекового противостояния кочевой степи. В результате оседлость приобрела роль важнейшего этноопределяющего и дифференцирующего признака. С другой стороны, процесс формирования русского этноса шел на фоне постоянных передвижений. Разные формы подвижности: земледельческая колонизация, сезонная промысловая миграция, вооруженные набеги и разбойничьи экспедиции, отхожие промыслы, обозная торговля, нищенство, странничество по святым местам и др. — были заметным фактором русской этнокультурной, а временами и политической истории. В историко-географической литературе создана модель описания процессов формирования русского народа и государства в терминах расселения и освоения обширных пространств Евразийского материка [Погодин 1901; Ивина 1985; Любавский 1996]. В ходе этих передвижений сложились целые категории постоянно или временно неоседлого населения, от древнерусских *бродников* XII–XIII вв., уходивших на юг, в вольную степь, новгородских ушкуйников, беглых, разбойников, переходных скоморохов и вожakov медведей до бродячих ремесленников и торговцев, нищих, странников-богомольцев, ходивших по дорогам России еще на памяти некоторых ныне живущих стариков. Сформировался обширный пласт этнической культуры, который мы обозначили как «культуру дороги» и сделали объектом нашего исследования.

Культура дороги

Под «культурой дороги» мы понимаем комплекс этнических традиций — обычаев и норм поведения, вещественных атрибутов и представлений, связанных с передвижениями. Сюда входят: **материальная** культура (придорожные жилища, дорожная одежда и снаряжение, пища, средства передвижения), **духовная** (обряды и представления), **соционормативная** (статусы и нормы поведения дорожных людей, структуры сообществ), — т. е.,

по существу, все стороны образа жизни, который народная традиция последовательно противопоставляет домашнему, тем самым являя собой сочетание двух взаимодополнительных комплексов: «дороги» и «дома».

Между тем этнография русских традиционно сосредоточивает внимание на культуре «дома», исходя из представления о русском этносе как оседлом. Привычная схема этнографического описания открывается разделом «Поселение и жилище», а многие исследования XIX — начала XX вв. были озаглавлены: «Домашний быт...». Дорожные обычаи и представления в этой модели описания оказываются в статусе исключений и дополнений, либо вообще ускользают из поля зрения этнографии, как институциональной формы все того же «оседлого» этнического мифа-самоописания. Элементы подвижности вытеснялись за рамки этого самоописания в некую «теневую зону», не входящую в доминирующий миф, поэтому с его точки зрения «невидимую» или, во всяком случае, не артикулируемую.

Нельзя, впрочем, сказать, что дорога полностью выпадает из поля зрения этнографии и смежных дисциплин. Ее элементы не рассматривались в комплексе, но некоторые из них находили отражение как в этнографической, так и в фольклористической, историко-географической, этнодемографической, бытописательской литературе.

В трудах по исторической географии накоплены сведения об исторических формах передвижений, их направлениях и роли в сложении этнической территории. В бытописательских очерках XIX — начала XX вв. зафиксированы наблюдения образа жизни отдельных категорий бродячего люда: нищих, странников-богомольцев, крестьян-отходников, бродячих торговцев-офеней и др., приводятся сведения об их бытовых особенностях и арголических языках. Фольклористика накопила множество текстов, актуальных в дороге, среди странствующих людей или повествующих о дороге. В рамках этнографии, наконец, существуют исследования и разделы, посвященные средствам передвижения и дорожному снаряжению [Богданов 1929; Кожин 1967; Большаков 1991 и мн. др.]. Однако все эти многочисленные сведения, имеющие отношение к культуре дороги, рассеяны в литературе и до сих пор не были обобщены, а рассматривались в рамках традиционно домосцентричной модели описания этноса.

Между тем в дороге действуют совсем иные законы и правила, нежели дома, и народная традиция подчеркивает их противоположность. Это делает малопродуктивным анализ культуры дороги в рамках представлений, сложившихся в «домашней» этнографии, и диктует необходимость исследования ее собственных закономерностей, на выявление которых и будет нацелена наша работа. Она должна восполнить, во-первых, лакуны в существующей системе этнографии русских, во-вторых —

в нашем понимании феномена подвижности в оседлом обществе. До сих пор проблематика дороги рассматривалась главным образом на материале кочевых обществ. Русская культура дает нам возможность исследования принципиально иного явления: подвижности в системе оседлой (по своему самосознанию) культуры. Отсюда отличия от кочевых культур как собственно форм подвижности, так и их идеологии, символизации, социальной организации.

В этой книге мы не ставим задачи детального освещения всех элементов дорожного образа жизни, понимая ее утопичность из-за ограниченности объема книги и отрывочности имеющихся в настоящее время сведений. Наша цель — концептуализация этнографии дороги как особой области исследования и культуры дороги — как отдельной и специфической сферы народной традиции. На первый план выходит задача обнаружения базовых принципов культуры дороги, определяющих специфику ее конкретных элементов, внутреннюю логику дорожного поведения, построения предметного мира, миро- и самовосприятия.

Эта задача может быть сформулирована как реконструкция системы социальной регуляции в дороге: во-первых, стереотипов и норм поведения (пространственного, предметного, витального), во-вторых — представлений, символических систем, определяющих эти стереотипы и нормы. Иными словами, в поле нашего зрения попадают:

1. Мифоритуальная традиция, в том числе дорожные ритуалы и фольклор, символика и атрибутика — т. е. знаковые элементы культуры дороги.
2. Соционормативная традиция, в том числе: дорожные нормы; статусы человека в дороге (поскольку именно статус определял и нормы его поведения); структуры дорожных сообществ, типы связей, определяемые этими нормами.

В целом объект нашего исследования можно определить, следовательно, как социоритуальный комплекс, обе части которого мы полагаем связанными между собой. Знаковые элементы культуры дороги (мифологию и ритуал) мы рассматриваем как средства программирования социальных взаимодействий и норм, т. е. систему их культурных кодов. Кроме сформулированной Т. В. Цивьян концепции ритуального программирования реальности [Цивьян 1985], здесь можно опереться на теорию социального конструирования реальности Бергера и Лукмана, а также на исследования роли символа в процессах социального конструирования Шюца, Шибутани и Коэна [Berger, Luckmann 1966; Бергер, Лукман 1995; Schutz 1960; Shibutani 1962; Cohen 1975].

Итак, предметом нашего изучения будет социоритуальная сфера как целостная система конструирования человеческих взаимодействий в дороге. Две ее составляющих — мифоритуальную и соционормативную — мы будем рассматривать как два уровня (знаковый и социальный)

единой системы социальной регуляции. Прочие элементы дорожного образа жизни, например материальную культуру, мы будем рассматривать постольку, поскольку они опосредовали дорожные взаимодействия и заключали в себе (обозначали) некоторые правила поведения.

Сформулировав таким образом задачи нашего исследования, следует сразу признать, что они невыполнимы. Мы должны отдавать себе отчет, что «статусы», «нормы», «структуры» и т. п. неведомы изучаемой традиции, в ее рамках просто не существуют. Все это фантомы или, если угодно, конструкты современной культуры, а еще точнее — субкультуры научного сообщества. Ту же реальность человеческих взаимодействий народная традиция обозначает иными средствами, среди которых ритуалы и представления, с современной точки зрения вполне мифологические. Мы не можем, следовательно, на этнографическом материале просто описать социальные нормы, статусы и т. д., а должны выявить вначале их культурные коды — способы символизации, трансляции и актуализации в рамках конкретной изучаемой среды, что и заставляет нас начинать с обращения к мифоритуальной традиции. В целом этнографическое исследование представляется нам как процесс перевода традиционных текстов в термины и понятия, операциональные с точки зрения современной науки.

Итак, обратимся к тем текстам (вербальным и невербальным — ритуалам, символике вещей и пространств), в которых дорога предстает перед носителем традиции.

Дорога как текст

С точки зрения традиции, сама дорога предстает как сюжетно организованный текст, линейно разворачивающийся от «ухода» до «возвращения». Заметим, что сюжет «дороги» не только реконструируется нами, но и реально существует, эксплицируется самой традицией в рассказах о путешествиях: в жанровых формах *хождений*, путевых заметок и дневников, дорожных рассказов и воспоминаний. Этот сюжет проецируется на реальное путешествие, поставляя путникам образцы поведения, предписания и прочую информацию, которая служила если не прямыми нормами, то возможными ориентирами.

Связанные с дорогой ритуалы и фольклорные тексты вписаны в эту сюжетную схему и актуализируются на определенных этапах пути, в определенных обычаях ситуациях. Поэтому дорогу можно рассматривать как метатекст, включающий в себя в определенном порядке набор более мелких жанровых форм (вербальных и невербальных текстов). Остановимся на вербальной традиции и очертим круг текстов (фольклорных жанров), характерных для каждого этапа путешествия.

Уход (сборы и проводы) актуализирует такие жанры, как прощальные и напутственные формулы (благословения или проклятия), тосты «на посошок», плачи (при провахх невесты или рекрута), рекрутские песни, приметы, поверья о первой встрече, заговоры «в путь».

В пути актуальны дорожные приметы, охранительные молитвы и заговоры, формулы вызова лешего или других мифологических персонажей, приветствия при встрече, дорожные песни. В артельном быту, например, у поморов на дальних промыслах, актуальны *старшины* (былины) и *долгие* сказки. Наши современники, говоря о формах общения в пути, чаще всего упоминают «задушевные беседы», а молодежь — *телеги*. *Телега* — бытующее в молодежной среде наименование сюжетно организованного нарратива преимущественно развлекательной прагматики, мистического или иронического плана, без выраженной установки на достоверность. Первичная функция *телеги* — занять время в пути или в период ожидания транспорта, иногда сюда добавляется функция самопрезентации, а также познавательная (рассказы об иных городах, происшествиях и проч.) и развлекательная. Жанр *телеги* особенно популярен у тех, кто путешествует автостопом.

В нашей работе мы рассматриваем тексты, как бытующие в дороге, так и описывающие дорогу, поскольку в них моделируются типичные ситуации и формируются стереотипы поведения в этих ситуациях: мифологические рассказы (былички), топонимические предания, пословицы и загадки. В быличках и пословицах можно обнаружить целый ряд нормативных предписаний и образцов поведения в типичных дорожных ситуациях (при встрече, опасности, переходе рек, устройстве на ночлег и т. д.). Топонимические предания предопределяли восприятие путником того или иного места, а следовательно, и поведение в этом месте. Они содержат богатый материал о народных приемах маркирования и структурирования пространства, обозначения и сакрализации узловых точек дорожной сети [Частов 1959; 1967; 1968; Соколова 1968; 1970; 1972; Криничная 1987; 1989].

Возвращение/приход в селение: в этой ситуации актуальны такие жанровые формы, как приветствия, формулы знакомства, приметы, говорящие о приближении человека с дороги, разнообразие рассказы о событиях дороги, как бытового, так и мифологического плана (в том числе уже знакомые нам былички и современные *телеги*). Значительное число таких рассказов имеется в наших полевых записях, а также в сборниках и исследованиях, опубликованных в последние десятилетия (самые значительные публикации мифологических рассказов или указатели по ним: [Померанцева 1975; Разумова 1993; Черепанова 1996]). Многочисленные пословицы, относящиеся к моменту приезда и встречи гостей, фиксируют правила гостябы и гостеведения. Особый пласт текстов

опосредует общение с жителями селения странников-богомольцев, нищих и прочих проходящих людей. В дискурсе бродячих нищих отметим формульные просьбы о подавании, жалобы, духовные стихи, а также видения, пророчества и предсказания.

Кроме вербальных текстов, на каждом этапе дороги актуализируются ритуалы, в рамках которых символический смысл приобретают не только действия, жесты, положения тела, но и внешний облик путника, вещи, элементы природного окружения, а также его местоположение в той или иной точке дорожной сети (на повороте, подъеме или спуске с горы, у реки, переправы, болота, в лесу или на поле и т. д.). Да и словесные формы также нередко вписаны в ритуальный контекст. Таким образом, актуализируются не только вербальный, но и пространственный, предметный, телесный и прочие коды, которые также будут включены в орбиту нашего анализа.

Пространство дороги, время, вещь и действия, как и словесные формы, мы рассматриваем как элементы текста «дороги», и наша задача — реконструировать процесс считывания с них информации. Поэтому мы фиксируем не столько их внешние физические характеристики, сколько знаковые: символику, роль в ритуальных практиках и межличностных взаимодействиях. Мы должны будем исследовать, прежде всего, систему представлений, определявших восприятие пространства, логику поступков и значения вещей.

Итак, дорога предстает (или конструируется культурой) как текст, в рамках которого в определенном порядке разворачиваются вписанные тексты разных жанров. Их жанровая форма в каждой конкретной ситуации отражает и сама задает форму общения, правила коммуникаций на том или ином этапе пути.

Структура нашего исследования воспроизводит заданную традицией структуру текста самой дороги. В нем три основных раздела: «Ушельцы», «Путник» и «Пришельцы», в каждом из которых мы должны будем выявить коммуникативные и иные нормы и стереотипы, определявшие поведение дорожного человека и взаимодействия с ним. Этому предшествует еще глава «Дом и дорога», в которой мы представим общие понятия, связанные с традиционной моделью символизации дороги и ее отношений с оседлой культурой «дома». По существу, она представляет собою второе — развернутое — введение к основному исследованию.

Социопрагматика

Имея в виду анализ представлений и символов как средств социальной регуляции, мы должны будем восстановить не только сам текст «дороги»,

но и его прочтение, и результат — ту социальную реальность (поведение, взаимодействия, отношения, сообщества), которую он программирует.

Основным методом нашего исследования стал **социопрагматический анализ** традиционной символики, который служит средством ее «перевода» в термины современных социальных наук. Схема такого анализа в применении к этнографическому материалу была в основном обоснована и апробирована нами в монографии, посвященной молодежной культуре (1993). Сейчас очертим ее в самых общих чертах применительно к культуре дороги.

Исходной точкой становится выявление **знаковых элементов** дорожного образа жизни: маркированных локусов и моментов времени, значимых предметов, деталей телесного облика, вербальных текстов и проч. Обязательна фиксация ситуаций, когда они приобретают знаковый смысл, поскольку семиотический статус их ситуативно меняется [Байбурина 1993, 13–15]. Далее должно следовать определение их семантики, также варьирующей в зависимости от ситуации. Мы фиксируем вербальные **интерпретации** знаковых объектов — комментарии посетителей традиции, данные ими в ходе ритуальных действий, имеющиеся в фольклорных текстах, или полученные нами в специально проведенных интервью. Но вербальной интерпретации недостаточно для реконструкции значения. Во-первых, толкований одного и того же символического объекта множество, и границы между ними размыты, так что исследователи говорят о поле или пучках значений, области интерпретации, возможных для того или иного символа. Во-вторых, значение символа не сводится к его вербальной интерпретации. Всегда есть не-вербализованные, нередко неосознаваемые его элементы. Обе трудности снимаются фиксацией поведенческой реакции, т. е. действия или модели поведения, индицируемой данным символом. Фиксация реакции — следующий шаг в процессе нашего анализа. Число реакций, предопределенных обычаем, конечно, их легко зафиксировать и классифицировать в рамках понятий, удобных исследователю. По этим реакциям можно восстановить программы, считываемые с символических объектов, в том числе и те, которые напрямую не вербализуются, а иногда и не осознаются. Поэтому реакции могут быть более четким индикатором значений, чем словесные интерпретации.

Многие исследователи признают, что значение символа в некоторой степени определяется и даже конструируется в момент интерпретации и зависит от актуальной в данной ситуации цели, установки — программы поведения [Moggis 1946, 60–91; Леонтьев 1974, 93; Дридзе 1984, 49–53; Интерпретация 1986]. Символ в этом случае рассматривается как проекция актуальных для интерпретатора программ. Считывание (интерпретация) символа с этой точки зрения предстает одновременно

и как его кодирование (проецирование на него актуальных значений). Эти-то актуальные программы наиболее ясно реконструируются не столько на материале словесных интерпретаций символа (которые могут быть выражены в неясных понятиях иной традиции), сколько на основании индицируемых им поведенческих реакций.

Итак, мы следуем по цепочке: символ — интерпретация — реакция, фактически повторяя процесс раскодирования, как он идет в рамках самой исследуемой культуры. Ситуации, когда те или иные объекты приобретают знаковый смысл; их интерпретации, индицируемые ими реакции и связь между всеми этими элементами должны быть зафиксированы непосредственно в поле, в среде их бытования. Кабинетно реконструировать все это затруднительно, если вообще возможно. Наши полевые исследования были ориентированы как раз на выявление этих — прагматических — характеристик дорожных текстов и символов, и мы в наших реконструкциях опираемся не столько на умозрительные построения, сколько на конкретные наблюдения, чем и объясняется обилие в книге полевых материалов.

Фокус нашего внимания переместился от знаков и символов к человеческому поведению. Следующий шаг — от поведения к его социальным последствиям. Рассматривая то или иное действие, программируемое текстом «дороги», мы должны определить его социально-коммуникативные последствия: создание или разрыв связей, оформление структуры сообществ, — т. е. говорить уже не вообще о прагматике, а о **социальной прагматике** исследуемого текста и символов.

В целом схема социопрагматического анализа будет выглядеть так

Символ → интерпретация → действие → социальные структуры
↑
Ситуация

Итак, исходной точкой нашего анализа являются знаки и символы — элементы текста дороги; конечной должна стать реконструкция кодируемых ими действий и социальных структур. Мы движемся от **знаковой** реальности (этнографический материал) к **социальной** (связи и сообщества) или от культурных кодов к их социальной проекции. Таким образом, мы можем представить не только собственно стереотипы и нормы поведения в дороге, но и средства их кодирования или культурного конструирования.

Можно заметить, что социопрагматический подход находится на стыке семиотического (в фольклористике и этнографии) и конструктивист-

ского (в социологии и социальной антропологии) подходов, позволяя соединить в одном исследовании социально-поведенческую и знаковую реальность (точнее, уровни реальности), а вместе с тем сделать взаимопереводимыми и совместимыми методы гуманитарных и социальных наук.

Анализ дискурса

С позиций социальной прагматики мы рассматриваем и дорожный дискурс, прежде всего его стереотипные формы (фольклор). Предметом анализа становятся тексты о дороге или актуальные в дороге, которые мы рассматриваем как важнейшие средства культурного конструирования поведения и межличностных взаимодействий. Возможные пути их влияния на поведение можно видеть на примере из наших полевых записей. На р. Пинеге старая женщина учила меня, как вести себя в дороге: «Без платка в лесу не ходят: вот и увидишь эту нечистую силу — без платка-то... Пойдешь в лес за ягодами. А тепло, дак... скажут: в лесу не ходи без платка. Волосы нельзя так, надо, чтобы волосы покрыты были». В этом поучении сразу и формулировка нормы (не ходить без платка), и ее подкрепление (поверье о том, что женщинам с непокрытой головой является нечистая сила). Далее следует рассказ о конкретном случае такого явления, выполняющего здесь роль наказания для нарушительницы нормы: «А то... В Нюхче жонка ходила, лошадь искала, а жарко эстоль — она без платка ходила. И потом лошадь-то нашла, верно. И заболела. Это, говорят, не ладно бы ходила без платка. Она вроде как без памяти делается. Хоть ремох (ремешок — Т.Щ.) какой наложи — надо чтобы волосы покрыты были. Будто бы кака-то выпшла волосата — так она едва убежала: кинулся за ей кто-то. Бросился человек какой-то. А мы дак еще повойник носили...» ([АМАЭ. Д. 1624. Л. 6, 22] Архангельская обл., Пинежский р-н, д. Явзора, 1988 г.).

По мнению рассказчицы, «человек какой-то», увязавшийся за простоволосой бабой, был леший, встреча с которым может вызвать болезнь, чем обосновывают необходимость избегания встречного в дороге. Таким образом, текст, определяемый в фольклористике как мифологический рассказ или быличка, фиксирует культурный образец интерпретации ситуации встречи в дороге (как встречи с лешим) и поведения в этом случае вместе с кодами его активизации (описанием ситуации, которая должна послужить сигналом).

На этом примере мы можем наблюдать, по крайней мере, три пути социорегулятивного воздействия текста: во-первых, прямое предписание (формулировка нормы); во-вторых, его подкрепление (формули-

ровка поверья, побуждающего действовать определенным образом); в-третьих, демонстрация культурного образца (случай в дороге). Во всех трех вариантах имеется свернутая в текст программа поведения на случай дорожной встречи: форма социального управления. Причем такое управление может осуществляться на расстоянии, когда человек находится вне прямой досягаемости традиционных средств социального контроля. С подобных позиций, т. е. с точки зрения их влияния на поведение, мы рассматриваем и другие формы дорожного фольклора.

Наряду с вербальными, в поле нашего зрения попадают и невербальные средства коммуникации (звук: выкрики, свист, стук, хлопки и проч.; идеограммы: метки, зарубки, рисунки), — а также сигнально-знаковые элементы материальной среды (дорожного снаряжения, придорожных сооружений, ландшафта и самого тела путника), с их своеобразным символизмом.

Понимая задачу этнографического исследования как задачу перевода, мы предпринимаем семиотический анализ реконструируемого нами «текста» дороги. Это не означает нашего намерения им ограничиться. Семиотические процедуры («перевод») для нас — скорее начальная стадия исследования, предвещающая и обеспечивающая возможность изучения культуры дороги с других точек зрения.

Подходы и перспективы

Приводимые в книге материалы и реконструируемые нами в результате исследования дорожные нормы заслуживают изучения в разных аспектах. Их анализ в историко-географической перспективе позволяет высказать некоторые суждения о системе расселения, структуре и путях формирования систем территориальных коммуникаций. Рассматривая процессы самоорганизации дорожных сетей и сообществ, мы отдаем дань синергетическим подходам. Одной из основных задач исследования была реконструкция систем социальной регуляции в дороге. В связи с этим речь неизбежно заходит о проблемах власти и управления, т. е. обнаруживаются кратологическая и этнополитологическая перспективы. Специфика социальной регуляции в дороге состоит в том, что здесь неэффективны общинные механизмы социального давления и контроля, действующие в контактном сообществе. В дороге актуальны формы дистанционного управления, т. е. те, которые лежат и в основе организации больших систем, например, государственной. Исследование этих форм может быть полезно для понимания традиционных моделей публичной власти, дающих себя знать и в современной политике.

Важным представляется еще одно обстоятельство. Культура дороги принадлежала к теневой сфере русской этнической культуры, где были

сосредоточены разнообразные скрытые, эзотерические и альтернативные доминирующей традиции элементы. Русская этническая культура, декларируя свою оседлость, не артикулирует культуру дороги как свою часть, описывая ее как внешнее по отношению к себе, нередко противопоставляя ее как бы «не вида» ее (см. подробнее в гл. 1). В результате эта сфера остается в тени, что усиливает интерес к ее изучению, обещая обнаружение скрытых элементов и, главное, альтернативных логик народной культуры.

Именно эти логики актуализировались в кризисные моменты, в ситуации нарушений обычного порядка вещей. Это открывает еще одну — экстремологическую — перспективу в исследованиях культуры дороги. В дороге действовали, а в рамках культуры дороги транслировались многие виды кризисных программ, что делает эту сферу перспективным объектом этноэкстремологии (исследования кризисных сценариев в этнической культуре).

Наконец, в процессе сбора материалов обнаружилась еще одна — социобиологическая — перспектива ее изучения. Стала выявляться взаимосвязь между витальными и коммуникативными программами и кодирующими их символами. Обнаружение конкретных форм этой связи способно пролить свет на механизмы корреляций между демографическим и территориальным поведением, а также между популяционно-биологическими и социальными механизмами функционирования человеческих сообществ. Проблема соотношения витальных и коммуникативных кодов определила, пожалуй, основную подспудную интригу нашего исследования, а во многом и логику его внутреннего развития, иной раз противоречащую внешней логике заданного заранее сюжета (уход — путь — возвращение).

Разнообразие обозначенных нами перспектив не означает эклектичного совмещения конкретных методик — исследование остается вполне этнографическим, а главным его методом является социопрагматический анализ различных элементов культуры как знаковой системы.

Теперь, когда мы сформулировали задачи и наметили методику исследования, следует определиться с кругом источников.

Источники

Историко-этнографический характер нашего исследования определил и характер источников. Главный из них — полевые материалы: наблюдения, глубинные интервью и фольклорные записи, сделанные нами во время экспедиций 1980–2000 гг. в сельские районы Русского Севера, Северо-Запада, Поволжья, южнорусской зоны и Запад-

ной Сибири¹. Наиболее яркие из собранных нами материалов относятся к лесной области Европейской части России, практически совпадающей с традиционно выделяемой в этнографии «севернорусской» зоной. Меньше сведений о степной и лесостепной южнорусской зоне, где дороги имеют свою специфику. Заметим, что формирование великорусского этноса в большей мере связано с лесной зоной умеренного пояса. Наблюдения в сельской среде мы дополнили материалами современной городской культуры, дающими представление о нынешнем состоянии дорожных традиций. В наших интервью с горожанами и сельскими жителями зафиксировано как нынешнее положение дел, так и воспоминания пожилых людей, относящиеся к началу XX в. Некоторые из них ссылаются на рассказы своих дедов, что может углубить перспективу еще на пятьдесят лет (т. е. до середины XIX в.).

Важным источником сведений о состоянии традиции в конце XIX — начале XX вв. стали архивные материалы. Прежде всего, фонд Этнографического бюро кн. В. Н. Тенишева, хранящийся в Архиве Российского этнографического музея². Наряду с этим, мы используем материалы Архива Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Санкт-Петербург), а также архивов краеведческих и этнографических музеев гг. Шенкурска, Кологрива, Порхова, относящиеся преимущественно к концу XIX и первой половине XX в.

Основная масса приводимых в нашей книге сведений относится к XIX — началу XX вв.: периоду т. н. «этнографической современности», который, с одной стороны, обильно обеспечен источниками, с другой — сохраняет еще многие традиционные механизмы социальной регуляции, к настоящему времени почти вытесненные в процессе быстрой урбанизации. В то же время мы не можем пренебречь наблюдениями и сведениями, зафиксированными уже в наше время не только в деревенской, но и в городской среде. Они позволяют высказать определенные суждения как о бытовании в наши дни некоторых традиционных стереотипов, так и о направлениях их трансформации.

В качестве сравнительного материала мы приводим сведения по этнографии города, тем более, что в быту современных горожан встречаются поверья и магия, явно восходящие к архаической традиции.

¹ Полевые записи автора хранятся в Архиве Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого РАН в Санкт-Петербурге: фонд К-1, опись 2. В дальнейшем, ссылаясь на эти материалы, мы будем опускать номера фонда и описи, указывая только: АМАЭ, затем номера дела и листа в нем, а также место записи. За более подробными сведениями читатель может обратиться непосредственно к архивным материалам.

² Материалы Этнографического бюро кн. В. Н. Тенишева хранятся в Архиве Российского этнографического музея: ф. 7, оп. 1 (в дальнейшем при ссылках мы будем обозначать его АРЭМ).

Среди городских источников особое место занимает собрание автобиографий петербуржцев, хранящееся в Архиве Института социологии (Петербургское отделение), в фонде Е. Лагуновой³. История этой коллекции такова. В 1993 г. петербургской газетой «Час пик» (по инициативе социолога Е. Лагуновой) среди читателей был проведен конкурс автобиографий; прислано более полутысячи текстов, ограниченных по условиям конкурса 30 страницами, но нередко превышающих этот объем. Едва ли не в каждом из этих жизнеописаний среди значимых жизненных событий упоминаются поездки (в гости, на отдых, в армию, экспедицию, ссылку, эвакуацию, к новому месту жительства). Мы по-прежнему подвижный народ.

Свидетельства автобиографий дополняют наши беседы с жителями Санкт-Петербурга, сосредоточенные на теме дороги: дорожных приключений, снаряжения, питания, примет, представлений, взаимоотношений с попутчиками и проч.⁴, а также данные Интернет-опроса⁵. Целью интервью и опроса было не получение базового материала, а уточнение и прояснение сведений, полученных в автобиографиях.

Интернет-опрос был ориентирован на своеобразную фокус-группу: людей, своим образом жизни связанных с дорогой. Сформировалась эта группа следующим образом. Поместив на своем сайте (www.roehaly.narod.ru) отпросник, мы посетили ряд сайтов, посвященных автотуризму, автостою, байдарочному и пешему туризму, а также экспедиционным профессиям — археологии и этнографии. В их гостевых книгах и форумах мы оставляли приглашение принять участие в опросе. В самой анкете был вопрос о поездках за последний год — чтобы оценить частоту перемещений и их роль в жизни нашего респондента. Практически все ответившие упоминают несколько поездок в разные места, некоторые указывают экспедиции и командировки (что говорит об их профессиональной связи с дорогой), называют себя странниками — подтверждая тем самым принадлежность к интересующей нас группе населения.

Кроме этого, мы обращаемся к фольклору некоторых современных социокультурных групп, имеющих постоянное отношение к дороге: па-

³ В тексте, ссылаясь на этот фонд, мы указываем только: АИС (Архив Санкт-Петербургского Института социологии РАН). Далее заглавной буквой обозначем пол автора воспоминаний, цифрами — год его рождения.

⁴ Девять глубинных интервью с жителями Санкт-Петербурга в возрасте от 33 до 59 лет (5 женщин, 4 мужчин). В тексте — ссылки на Личный архив автора (ЛАА) с указанием года рождения и пола респондента, а также года проведения интервью.

⁵ За второе полугодие 2000 г. было получено 33 ответа: 15 — от женщин, 17 — от мужчин и 1 респондент не указал свой пол. Возраст респондентов от 9 до 41 года, но большая часть — это молодые люди от 16 до 25 лет.

пример, участников научных экспедиций (этнографических, фольклористических, археологических, геологических и проч.) или туристических походов. Таким образом в сфере исследования вовлекается туристская и экспедиционная культура, сложившаяся преимущественно в среде интеллигенции в послевоенное время и породившая, среди прочего, замечательную песенную традицию (КСП — клубов самостоятельной песни, авторов-исполнителей), а также менее известный фонд мифологической прозы, близкой по жанру к традиционным легендам и быличкам.

В молодежной культуре популярна практика автостопа, которая в некоторых молодежных сообществах приобрела статус культовой [Шепанская 1993, 159–179]. Культ *трассы* (на молодежном сленге *трасса* — 'дорога, шоссе' и 'путешествие автостопом') возводит ко временам и традициям киппи, хотя в наше время его проявления можно наблюдать и в среде ролевиков (участников ролевых игр по произведениям в жанре «фэнтэзи»), индустристов (движение, воспроизводящее обряды и образ жизни американских индейцев), футбольных фанатов (практики *выездов* на матчи любимой команды), байкеров (любители и фанаты мотоциклов и мотоциклетной езды), некоторых религиозно-мистических объединений. В крупных городах существуют специализированные «пигги» и «школы» автостопа, издающие свою литературу и имеющие сайты в компьютерных сетях (как Интернет, так и ФИДОНет). Известна и выдержала несколько изданий книжка Антона Кротова «Практика вольных путешествий», где подробно описаны обычаи *трассы* и приемы жизнеобеспечения в дороге, и которую мы будем здесь не раз цитировать. Эта книжка стала настоящей классикой среди приверженцев автостопа. Своеобразный источник по культуре автостопа и других форм туризма — дорожные и посвященные путешествиям рассказы-телеги. Записи *телег* есть как в наших полевых материалах (1986–1999 гг.), так и в многочисленных публикациях, посвященных молодежной культуре и практике автостопа.

Заметим еще раз, что к материалам современной городской культуры и отдельных ее субкультур мы обращаемся как к сравнительным, а не базовым, поскольку нашей задачей является реконструкция традиции. Впрочем, дорожные традиции в условиях урбанизации, возможно, не угасают, а, напротив, расширяют сферу своей актуальности. В 1971 г. американским демографом В. Зелинским была предложена концепция «мигрантного перехода» от «сидячего» образа жизни в условиях традиционной экономики к «нарастающим территориальным перемещениям по мере утверждения индустриального общества». Факторами такого перехода служат развитие транспорта и средств коммуникации, расши-

рение информационного пространства, формирование единых национальных, а затем и глобальных рынков труда и капитала [Zelinsky 1979]. Известный религиозный философ Харви Кокс в книге «Мирской град» связывает урбанизацию с отрывом места работы от места жительства, а следовательно, с необходимостью постоянных и регулярных передвижений. По несколько часов в день горожанин проводит в пути. По мнению Х. Кокса, важнейшие характеристики современного технополиса — «анонимность и подвижность» [Кокс 1995, 53, 64–65]. Это должно означать расширение сферы действия дорожных норм, а следовательно, их переход из теневой в видимую область повседневной культуры. Культура «дома» больше не является безусловно господствующей, а культура «дороги» — теневой и «невидимой». Не случайна особая популярность в городской культуре образа Странника, а также возникновение целого ряда «страннических» по своему самосознанию субкультур, таких, как уже упоминавшиеся байкеры (с их культом мотоцикла), автостопщики, хиппи, туристское движение и движение ролевых игр (ср.: [Melucci 1989] об участниках социальных движений как «современных номадах»). В традиционной культуре, в преимущественно сельской стране, город был местом ухода: на время или навсегда. Город формировался как сообщество ушедших — беглецов, переселенцев, воинских дружин — и притягивал новых ушельцев. Сейчас, когда большинство населения живет в городах, следует ожидать, что странническая идеология выйдет из тени, вытесняя традиционный набор сельских — расчительно-оседло-прокреативных — ценностей. Так что, приступая к исследованию культуры дороги, я несколько лукавила, определяя ее как одну из областей традиционной этнографии. Возможно, ее изучение еще более значимо для понимания особенностей современной культуры, с ее анонимностью и дистанционными формами управления, унификацией гендерных и прочих норм, повышенной символизацией и ритуализацией взаимодействий, которые были традиционны для культуры дорог.

Характерно, что тематика дороги и движения все в большей степени включается в этнографические исследования русской и славянской культуры, что можно рассматривать как симптом преодоления традиционной, «оседлой» модели ее самоописания [Невская 1980; Цивьян 1987; 1999; Щепанская 1992; 1996; Концепт движения 1996; Дзигов 1996 и др.].

Часть I. Ушельцы

Слышали? Появились такие — ушельцы. Бывают пришельцы — ну, притают в тарелках, — а эти ушельцы: они уходят.

(Из разговора с босым человеком на галерее Кунсткамеры в 1988 г.)

Ушлец, ушлица, бегляй, бежавший, бродяга.

[Даль, 1995, 4, 527]