

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

История повседневности

Тульский научный вестник. Серия История. Языкознание. 2024. Вып. 1 (17). С. 8–17.
Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics. 2024. Issue 1 (17). P. 8–17.

Научная статья

УДК 641/642

<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-1-8-17>

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ПИТАНИЯ ПУТНИКОВ В ЦЕНТРАЛЬНЫХ ГУБЕРНИЯХ РОССИИ В XIX – НАЧАЛЕ XX В.

**Виктор Владимирович
Алексеев**

Московский государственный университет
имени М. В. Ломоносова
Москва, Россия
morehod800@mail.ru

Аннотация. Регулярное употребление пищи является одной из базовых витальных потребностей человека. Поэтому обеспечение едой становится залогом устойчивой жизнедеятельности. При этом нахождение в дороге нередко создает некоторые затруднения в обеспечении путешественника едой. В настоящей статье говорится о типах и локациях различных придорожных заведений питания, ассортименте блюд, которые предлагались тем, кто ездил по своим делам или путешествовал в различных направлениях от Москвы и иных регионах России.

В дальний путь человек отправляется по разным причинам: по личным или семейным обстоятельствам, по общественным и политическим делам, в служебные командировки, ради торговли или поиска работы, стремления увидеть новые достопримечательности, паломничества к святым местам и т. д. Параллельно складывалась и развивалась соответствующая инфраструктура, которая должна была удовлетворять потребности проезжающих в питании и крове. Качество обслуживания и приготовления пищи существенно различалось в зависимости от разряда заведения и его месторасположения. Ассортимент кушаний в основном состоял из блюд русской кухни, хотя кое-где наблюдались заимствования из европейской гастрономии.

В ряде населенных пунктов отдельные продукты, которые тут были в дефиците, закупали на стороне. Для некоторых категорий путешественников, в первую очередь людей богатых, в кое-каких трактирах существовали особые процедуры встречи, чтобы обеспечить привлекательность заведения и заставить гостей потратить больше денег.

Несмотря на наличие на дорогах пунктов питания, ряд ездоков предпочитал брать в дорогу еду, приготовленную дома. Тем самым перестраховывались от потенциальных неожиданностей, которые могли ограничить возможности нормально поесть в пути.

Ключевые слова: история России, история повседневности, история еды, путешествия, питание в дороге.

Для цитирования: Алексеев В. В. Организация дорожного питания путников в центральных губерниях России в XIX – начале XX века // Тульский научный вестник. Серия История. Языкознание. 2024. Вып. 1 (17). С. 8–17. <https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-1-8-17>

Сведения об авторе: В. В. Алексеев – доцент, кандидат исторических наук, доцент кафедры источниковедения, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, 119192, Россия, г. Москва, Ломоносовский проспект, д. 27, корп. 4.

© Алексеев В. В., 2024



Scientific Article
UDC 641/642
<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-1-8-17>

ORGANIZATION OF ROADSIDE DINERS FOR TRAVELERS IN THE CENTRAL PROVINCES OF RUSSIA IN THE 19TH – EARLY 20TH CENTURY

Victor V. Alekseev

Lomonosov Moscow State University
Moscow, Russia
morehod800@mail.ru

Abstract. Regular eating is one of the basic vital human needs. Therefore, providing food becomes the key to sustainable life. At the same time, being on the go often creates some difficulties in providing the traveler with food. This article describes the types and locations of various roadside food establishments, the range of dishes offered to those who went on business or traveled in various directions from Moscow and other regions of Russia.

A person goes on a long journey for various reasons: personal or family circumstances, public and political affairs, business trips, for trade or job hunting, to see new places, pilgrimages to holy places, etc. In parallel, appropriate infrastructure was developed to meet the food and shelter needs of the travelers. The quality of service and cooking varied significantly depending on the category of the institution and its location. The assortment of dishes mainly consisted of dishes of Russian cuisine, although in some places there were borrowings from European gastronomy.

In a number of settlements, some scarce products were purchased elsewhere. For certain categories of travelers, especially rich people, some eating houses had special meeting procedures to ensure the attractiveness of the place and to make the guests spend more money.

Despite the availability of roadside food outlets, some travelers preferred to take home-cooked food on the road. Thus, they reinsure themselves from potential surprises that could limit the opportunities to eat normally on the way.

Keywords: the history of Russia, the history of everyday life, the history of food, travel, food on the road.

For citation: Alekseev, VV 2024, 'Organization of Roadside Diners for Travelers in the Central Provinces of Russia in the 19th – early 20th Century', *Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics*, issue 1 (17), pp. 8–17, <http://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-1-8-17> (in Russ.)

Information about the Author: *Victor V. Alekseev* – Associate Professor, PhD in History, Associate Professor of the Department of Source Studies, Lomonosov Moscow State University, 27-4, Lomonosovskiy Prospekt, Moscow, 119192, Russia.

В последние несколько десятилетий одним из активно развивающихся направлений исторических исследований является изучение истории повседневности. Повседневность охватывает повторяющиеся из дня в день, рутинные практики прозаичной жизни людей. Тем не менее, это во многом определяет человеческий опыт взаимодействия с внешним миром и обществом, а потому важно для понимания хода социальной истории. Одной из значимых сторон повседневности является потребление пищи, поскольку без этого физическое существование человека просто невозможно. Поэтому изучение структур питания представляет научный интерес. Недаром на факультете иностранных языков и регионоведения Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова систематически проводятся симпозиумы на тему «История еды и традиции питания народов мира». В данном контексте особое место занимает рассмотрение того, каким образом осуществлялось питание во время различных поездок или путешествий. Применительно к истории России XIX – начала XX столетия этот вопрос частично затрагивался в работах Андреевского Г. В. [1], Боковой В. М. [4], Вульфова А. Б. [5], Иванова П. [7] и др. Но полная картина пока еще далека от завершения. Представленная ниже статья призвана в некоторой степени заполнить белые пятна в этой проблематике.

Практически любой населенный пункт с внешним миром связывает хоть одна дорога. Крупные города находятся обычно на пересечении сразу нескольких магистралей, которые обеспечивают самые различные аспекты жизни горожан. Не являлась исключением и первопрестольная столица России – Москва. В XVIII – XIX вв. от нее отходило более десятка исторически возникших дорог, бравших начало от застав, в свою очередь обозначавших границу городской черты. По ним со своими товарами передвигались купцы, шли на богомолье к святым местам паломники, ездили по казенной надобности чиновники и военные, помещики везли на ярмарку невест дочерей. В 30 – 40-е годы XIX в. в дворянской среде зарождается мода и потребность в дальних путешествиях, что еще более увеличивает число путников на дорогах. Постепенно складывается и развивается соответствующая инфраструктура, которая должна была обеспечивать потребности странствующих людей, прежде всего в пропитании. Вместе с тем о том, каков был ассортимент предлагаемых блюд и дополнительных услуг, известно немного, поскольку эта тематика почти не попадала в поле зрения исследователей. Специалисты отмечают: «История русских провинциальных постоялых дворов и трактиров еще не написана, хотя иные из них, особенно расположенные на больших дорогах, выдали в своих стенах многих известных людей и были сценой событий уездного или губернского масштаба...» [9, с. 258]. Во многом это объясняется скудностью сведений, содержащихся в источниках. Скорее всего, это обусловлено тем, что такую прозаическую компоненту повседневности, каковой является еда, считали не достойной для отражения. Тем не менее в путеводителях, путевых и этнографических очерках, воспоминаниях современников, личной переписке можно найти упоминания об отдельных придорожных заведениях, где проезжающие могли перекусить. Опираясь на них, можно хотя бы частично восполнить лауну в изучении этой стороны обыденной жизни XIX – начала XX столетия.

По справедливому замечанию П. Иванова, «мир русской кухни и русской дороги долгое время существовали в параллельных измерениях... дорожные неудобства сильно ограничивали возможности путника нормально поесть в пути» [7, с. 34]. Поэтому отправлявшимся по российским дорогам в дальние края приходилось решать проблему питания чаще всего самостоятельно, тем более что существовало несколько вариантов передвижения на большие расстояния. Первый состоял в том, чтобы ехать на перекладных, как называли лошадей, которых получали на почтовых станциях. Проехав один перегон до следующей станции, уставших лошадей заменяли на свежих. Для этого следовало иметь специальную бумагу – подорожную, в ко-

торой прописывался маршрут следования, и указывалась цель поездки. Однако получение подорожной сопровождалось непростыми бюрократическими процедурами. К тому же лошадей на станциях выделяли в очередь сообразно чину проезжающего, и, если его ранг оказывался невелик, то иногда приходилось ожидать по нескольку суток. Другой вариант предполагал найм частной коляски (каretty) или путешествие на публичном дилижансе. Наконец, зажиточные помещики могли себе позволить ехать «на долгих», то есть использовать собственные экипаж и конную тягу. В последнем случае богатые бары могли сибаритствовать, путешествуя со своими поварами, которых высылали заранее вперед к месту, где планировалась остановка, чтобы к приезду хозяев уже был готов обед или ужин. Люди попроще тоже не полагались на авось, что можно будет перекусить в придорожных заведениях. Александр Сергеевич Пушкин, который изрядно поколесил по Центральной России, предупреждал, что в дороге нельзя надеяться «довольно легкомысленно на трактиры» [14, с. 129], и отдельно советовал «запаситься вином, ибо порядочного нигде не найдёшь» [15, с. 167]. Великий русский поэт знал на собственном опыте, с чем приходится сталкиваться в путешествиях. Недаром в поэме «Евгений Онегин» он сетовал: «На станциях клопы да блохи / Заснуть минуты не дают; / Трактиров нет. В избе холодной / Высокопарный, но голодный / Для виду прейскурант висит / И тщетный дразнит аппетит...» [13, с. 133]. Ему вторит А. А. Фет, отмечавший в своих мемуарах, написанных в конце столетия: «И поныне проезжий по проселкам и уездным городам, не желающий ограничиваться прихваченною с собой закуской, вынужден брать повара, так как никаких гостиниц на пути нет, а стряпне уездных трактиров следует предпочитать сухой хлеб» [21, с. 201]. Из этого следует, что существовали реальные неудобства, которые подчас основательно ограничивали возможности езды нормально поест в пути.

Вот почему многие путешественники предпочитали запастись снедью заранее. Как правило, с собою брали специально приготовленную телятину или говядину. Соответствующий кулинарный рецепт предлагал, взять большой кусок мяса, начинить шпиком, сперва поджарить на вертеле или решетке, чтобы образовалась корка, затем замариновать в течение 6 – 10 дней, после чего снова жарить в духовой печи и окончательно довести до готовности, туша в чугунке. Такая говядина была очень вкусна и долго не портилась. Помимо этого, часто прихватывали жареных гусей, индейку, уток, пироги с курицей, пирожки с мясным фаршем, вареные лепешки, сдобные калачи, «в которые были запечены яйца цельными совсем с скорлупою. Стоило разломить тесто, вынуть яичко и кушай его с калачиком на здоровье» [16, с. 145]. Брали и просто каленые яйца, которые долго держали в печи в закрытом горшке без воды или просто запеченные в золе. В старину зимой в дорогу приготавливали замороженные щи, сваренные из кислой капусты, заправленной мясом крупных животных или домашней птицы. Затем варево это замораживалось, а во время остановок часть мороженой массы отрубали и разогревали на крестьянской печи. Сбор в дорогу породил целый ритуал, красочно изложенный писателем В. А. Соллогубом. «В ногах поставлен, – писал он, – в рогожном куле дорожный пирог, фляжка с анисовой водкой, разные жареные птицы, завернутые в серой бумаге, ватрушки, ветчина, белые хлебы, калачи и так называемый погребец, неизбежный спутник всякого степного помещика. Этот погребец, обитый снаружи тюленьей шкурой щетиной вверх, перетянутой жестяными обручами, заключает в себе целый чайный прибор – изобретение, без сомнения, полезное, но вовсе не замысловатой отделки. Откройте его: под крышкой поднос, а на подносе перед вами красуется спящая под деревом невинная пастушка, борзо очерченная в трех розовых пятнах решительным взмахом кисти базарного живописца. В ларце, внутри обклеенном обойной бумаги, чинно стоит чайник грязно-белого цвета с золотым ободочком; к нему соседятся стеклян-

ный графин с чаем, другой, подобный ему, с ромом, два стакана, молочник и мелкие принадлежности чайного удовольствия» [19, с. 237–238].

Традиция возить с собой провиант даже при езде на близкие расстояния сохранялась довольно долго. Например, состоятельные москвичи при богомолье в Троице-Сергиевскую лавру привозили с собой кульки с закуской и выпивкой, несмотря на то что рядом с монастырем в палатках продавались блины и иные продукты [3, с. 62], а в монастырской гостинице предлагали чаще всего рыбный обед с киселем и такими огромными порциями, что полуторной запросто можно было накормить четверых человек [4, с. 364].

Но все же немало находилось тех, кто рассчитывал подкрепить свои силы на постоянных дворах, гостиницах, трактирах, разбросанных по большим трактам. Русский гостинично-ресторанный бизнес, нацеленный на обслуживание потоков путешественников, по-настоящему стал формироваться с появлением в 20 – 30-х гг. XIX в. шоссе Петербург – Москва [7, с. 35]. В 1817 г. началось строительство первой в России дороги с твердым покрытием, то есть замощенной булыжником или утрамбованным щебнем. Завершили работы в 1834 г. Тогда появились почтовые станции и постоянные дворы, расположенные каждые 25 – 40 верст. Постепенно их стали дополнять разного рода гостиницы, трактиры и ресторации. Так образовывалась сеть заведений, способствующих обеспечению путников питанием, помогающих восстановить силы и организовать приятное времяпровождение.

Почтовые станции делились на четыре разряда. Станции первого разряда возводились в губернских городах, второго – в уездных. При них должны были иметься гостиницы и трактиры. Станции третьего и четвертого разрядов создавались в небольших населенных пунктах. Почтовая станция имела целый комплекс зданий различного назначения: конюшни, каретные сараи, кузницу, амбары для фуража, шорную мастерскую, служебные помещения, комнаты для отдыха пассажиров и ямщиков, для хранения почты и багажа, квартиру почтмейстера. Преимущественно все строилось из дерева, но на Петербургской трассе в Черной Грязи и Солнечной Горе почтовые дворы были каменными, двухэтажными. Примерное представление об их интерьере дает описание, сделанное маркизом Альфредом де Кюстином: «Дом, в котором я пишу, отличается элегантностью, представляющей собою разительный контраст со скудностью окружающей природы... Потолок и стены расписаны в итальянском стиле, нижний этаж состоит из нескольких просторных зал и напоминает провинциальный французский ресторан. Мебель обита кожей, стулья с соломенными сиденьями имеют опрятный вид. Везде расставлены большие диваны, могущие заменить кровати, но я по горькому опыту знаю, как опасно ими пользоваться, и даже не рискую на них садиться. Почтовые станции такого рода, хотя и менее изысканные, устроены на протяжении всего пути из Петербурга в Москву и содержатся за счет правительства» [10, с. 220]. Один из старых путеводителей констатирует, что: «Путешествующий с достатком или с разборчивостью почти на каждой станции от Москвы до Петербурга находит исправную гостиницу, где может расположиться под домашнему в дезабилье на сутки и более и требовать кушанья и напитков за умеренную плату по прейс-куранту, окружным почтовым инспектором подписанному, оставаясь в полной уверенности, что метрдотель и прислуга угодят его чувству» [6, с. 21–22].

Те же, кто хотел сэкономить, отправлялся кушать в трактиры, которые чаще всего находились рядом с гостиницей. Блюда в этих заведениях стоили чуть ли не вдвое дешевле, нежели в гостинице, «но зато вкус или гастрономия страдает более или менее» [6, с. 22]. Как выглядели подобные трактиры внутри, можно судить по одному из рассказов в «Записках охотника» И. С. Тургенева: «Устройство их чрезвычайно просто. Они состоят обыкновенно из темных сеней и белой избы, разделенной

надвое перегородкой, за которую никто из посетителей не имеет права заходить. В этой перегородке, над широким дубовым столом, проделано большое продольное отверстие. На этом столе, или стойке, продается вино. Запечатанные штофы разной величины рядом стоят на полках прямо против отверстия. В передней части избы, предоставленной посетителям, находятся лавки, две–три пустые бочки, угловой стол» [20, с. 282]. Обслуживание клиентов было непритязательным. В придорожных заведениях посетителям могли подать не очень чистые салфетки, «чайник и чашки на подносе не совсем исправные, вилки и ножи не довольно острые и светлые, тарелки и блюда, испещренные пузырьками и исчерченные полосками, как географическая ландкарта» [6, с. 24]. Преимущественно на постоянных дворах и в трактирах готовили кушанья русской кухни. Приезжим обычно предлагали солонину с хреном и квасом, щи, похлебки с говядиной, уху, жареный картофель, гречневую кашу с маслом, пшеничную кашу с медом, какую-либо другую запаренную в печке крупу с луком и овощами, котлеты, бифштексы, жаркое, различные соленья, капусту, картофель, водку, пиво, вина, неизменный чай – «отраду русского человека во всех случаях его жизни» [19, с. 249]. Любопытно, что половые в трактирах иногда весьма своеобразно именовали отдельные блюда, говоря «бивтекс», «каклеты» и т. п. В ряде мест продукты, бывшие тут в дефиците, закупались на стороне, например, яблоки – в Ржеве, лук – в Бежецке, капуста в основном бралась в подмосковных уездах.

Для состоятельных гостей имелся более изысканный ассортимент. Один из содержателей трактира в подмосковном Перово «знал наизусть богатых (и не скупых), поддававшихся искушению московских купцов. К приезду их приготовлено уже было все то, что льстило их вкусу и прочему безгрешному влечению: там в садке шевелилась уже рыба, как груды серебра, – голубоперый распластанный осетр, белогубая аршинная стерлядь, пироги-чемоданы, пудовые арбузы, батареи бутылок с толстыми и узкими талиями под разными свинцовыми шапочками... Разумеется там ели до объедания, пили до пресыщения» [11, с. 179]. Существовала своеобразная церемония приема богатых путешественников. Например, за Рогожской заставой на Владимирской дороге: «У постоянных дворов тройки встречаемы были хозяевами с подобающей им честью, ворота растворялись для них во все полотенце, а одиночники продовольствовались на дороге в шалашах, покрытых рогожами, чем Бог послал. Пассажирам, приехавшим на тройках, стлали белую скатерть с красными вышитыми петухами по углам ее, на нее ставили резную солоницу, ковригу хлеба и варено со свежиной (говядиной), яичню и отвешивали поясные поклоны. Пассажиры, входя, говорили: “Что есть в печи, то на стол мечи, на шестке не устуживай, едоков не оставляй, напои, накорми, с голоду не умори; мы от сахара сыты, от винограда пьяны, от ласкового слова почтенны; здравствуй, хозяин с хозяйшкой и со всеми чадами и домочадцами, настоящими и будущими”» [11, с. 176].

Вместе с тем на Петербургском шоссе в середине – третьей четверти XIX в. помимо типичной кухни для простонародья уже можно было обнаружить блюда, привнесенные в быт из дворянской пищевой культуры, и сложился довольно комфортный гостевой сервис для тех, кто не принадлежал к привилегированным слоям общества. Это выразилось в наличии столовых приборов; разделении приема пищи на три–четыре блюда; десерт (баранки и бублики с медом, орешками, пироги с ягодами и прочим) стал обязательной частью обеда. Немаловажным было наличие закрытого туалета для посетителей, тогда как в сельской местности нужду справляли просто на задворках или огородах [7, с. 36–37]. Пушкин в написанном им в 1826 г. стихотворном послании к своему доброму приятелю С. А. Соболевскому рекомендовал тому отведать в гостинице Гальяни в Твери экзотические дотолы в России макароны с пармезаном, вареную яичницу, а в Торжке – знаменитые пожарские котлеты [12, с. 316–317].

Впрочем, качество приготовления пищи не всегда было на высоком уровне. Случались забавные казусы. Один современник рассказал, как однажды в Воскресенске заказал себе на обед горячую котлету. Когда половой принес ее с кухни, то заявил, что она изготовлена «по-барски». «Не знаю, почему половой – он же и повар, – повествует вояжер, – составил себе довольно оригинальное мнение о барском вкусе: он полагал, что господам особенно приятна сладкая пища, и потому всыпал невероятное количество сахара в мою котлету, так что она, скорее, имела вкус какого-то пирожного, приготовленного из засахаренного мяса». За такую диковину пришлось заплатить 40 копеек серебром, что вызвало следующий комментарий: «Как вам покажется такая дороговизна в дрянном трактире заштатного подмосковного города? Для кого же существуют трактиры с такими ценами за яства?» [23, с. 232]. Подобные завышенные цены не были редкостью. Другой странник вспоминал, что в Горенках за ночлег, порцию ветчины и за самовар в трактире с него взяли 1 рубль 75 копеек серебром [18]. Еще хуже обстояло дело на периферии. Профессор С. П. Шевырев жаловался на обед, поданный ему в трактире уездного Белозерска: «Курица в супе и битая говядина не помнили лет своих. В виду чудного Белозера, славного рыбой, мы должны были с голода есть несвежую судачину, и все это увенчалось непомерным счетом, в котором каждая порция стоила восемь гривен» [22, с. 168]. В подобном ключе А. П. Керн вспоминала о поездке в компании с бароном А. А. Дельвигом в конце июня – начале июля 1829 г. из Петербурга в Иматру (водопад на реке Вуоксе в Финляндии). Когда экскурсанты попытались утолить голод в тамошней гостинице, то им предложили только селедку, приготовленную с молоком, и соленую лососину опять-таки в молочном соусе. «Прибавьте к этому, – делится впечатлениями Керн, – что эти кушанья до того были отвратительны на вид, что не только не решиться утолить ими голод, но и прикоснуться к ним нам и на ум не приходило». На вопрос, нет ли молока, который был задан в надежде, что будет в наличии хотя бы простокваша, принесли «проквашенную, испорченную, заплесневевшую зеленоватую гущу с нестерпимым запахом» [8, с. 63–64]. Тут налицо когнитивный диссонанс тех людей, кто вместо традиционных русских блюд столкнулся с непривычной финской кухней.

По мере развития в России сети железных дорог в последней четверти XIX в. значительная часть путешественников переориентировалась на железнодорожный транспорт. Поскольку в поездах вагоны-рестораны появились лишь в конце столетия, пассажиры также вынуждены были либо иметь перекус с собой, либо приобретать еду на станциях. Здесь можно было покушать в буфетах при железнодорожных вокзалах (на небольших станциях они назывались «буфетные столы»). Буфеты были разных категорий, подобно различию по классности вагонов. На больших станциях имелись рестораны. И буфеты, и рестораны содержались по договору с железной дорогой частными лицами, которые подчинялись непосредственно начальнику станции. При этом согласно правилам «все кушанья и напитки должны быть свежими, лучшего качества». Кормили вкусно и сытно, потому что пункт питания на железной дороге был «привилегированным заведением с гарантированными клиентами, и станционному буфетчику или содержателю ресторации вряд ли хотелось терять столь редкостно надежный источник дохода». Проезжающим предлагали подобие «комплексного обеда» из первого, второго и третьего блюд, а также закусок. В залах первого класса даже подавали горячие закуски. Дополнительно можно было заказать пиво, вино, водку. Обязательно в буфетах стояли самовары, из которых всегда можно было набрать кипятка для чая [5, с. 314, 315, 316]. Отдельные заведения на железной дороге становились известными широко. Так, железнодорожный буфет на станции Кунцево Московско-Смоленской железной дороги славился своими пирожками. Возникла даже поговорка: «Из Кунцева голодным не уедешь». Но буфеты дей-

ствовали отнюдь не на всех станциях. Достаточно сказать, что когда в 1861 г. была построена железная дорога на Нижний Новгород, то из 12 станций на ней только четыре имели буфет [17, с. 309]. Качество обслуживания тоже иногда было далеко от идеала. Некий репортер начала XX в. так живописал обстановку некоторых буфетов: «Стоят редька в сметане, огурцы в уксусе, винегрет, картофельный салат, соленья, маринад, селедка. Кто-то берет водку и закуску. Ложкой лезет в винегрет, потом той же ложкой – в другую закуску. В Петербурге на закуску бутерброды от 5 до 10 копеек, приготовленные на кухне, а в Москве – десять сортов закусок и лезут в них ложками и трезвые, и пьяные, и больные, и здоровые, и чистые, и грязные. Вероятно, в ресторанах ниже средних в винегрет собираются остатки с тарелок, но что поделаешь, наш москвич не брезглив и за гривенник охотно кладет в рот ложку, раз двадцать перед этим разными ртами облизанную» [1, с. 449–450].

Гораздо лучше ситуация с питанием обстоит на пассажирских перевозках по рекам. Особенно старались крупные пароходные компании, такие, как «Общество пароходства по Волге», «Кавказ и Меркурий», «Самолет», «Дружина» и др. «Стремясь привлечь пассажиров, капитаны, заботившиеся о репутации пароходства, хорошо кормили своих пассажиров. Например, обычным явлением была попутная покупка у рыбаков живых стерлядей для ухи. Пароходные буфеты, обильно снабжавшиеся хорошим вином и фруктами, пользовались на стоянках успехом у местных жителей: для провинциалов из небольших захолустных городков времяпровождение на блистающем чистотой пароходе с вышколенной прислугой, хрустящими белоснежными скатертями, хрусталем было своего рода праздником, что приносило дополнительный доход компаниям, содержателям буфетов и капитанам» [2, с. 9].

В конечном итоге следует признать, что на протяжении XIX в. в России произошло становление сферы придорожного сервиса для тех категорий населения, которые пользовались различными видами транспорта по официальным и личным делам. Немаловажным было удовлетворение потребности путников в питании. Им предлагали свои услуги различные заведения самого разного пошиба. Ассортимент блюд, качество приготовления, цены и уровень обслуживания варьировались в довольно широких пределах. Отдельные трактиры на главных магистралях даже имели свою кулинарную «специализацию». Но главным было то, что проезжающие могли насытиться пищей сообразно своим запросам и толщине кошелька.

Список источников и литературы

1. Андреевский Г. В. Повседневная жизнь Москвы на рубеже XIX – XX веков. М.: Мол. гвардия, 2009. 642 с.
2. Беловинский Л. В. По следам русского туриста // По России. Путевые заметки и впечатления от Валдая до Каспия / В. М. Сидоров. М.: ГПИБР, 2019. С. 3–14.
3. Белоусов И. А. Ушедшая Москва. Записки по личным воспоминаниям. С начала 1870 годов. М.: Моск. т-во писателей, 1927. 130 с.
4. Бокова В. М. Повседневная жизнь Москвы в XIX веке. М.: Мол. гвардия, 2009. 540 с.
5. Вульф А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Мол. гвардия, 2007. 453 с.
6. Дмитриев И. Путеводитель от Москвы до Санкт-Петербурга и обратно, сообщающий исторические, статистические и другие сведения о замечательных городах, местах и предметах, находящихся по дороге между обеими столицами. М., 1847. 660 с.
7. Иванов П. Русская кухня, туризм и архитектура // Охраняется государством. 2018. № 7. С. 34–37.
8. Керн (Маркова-Виноградская) А. П. Воспоминания о Пушкине, Дельвиге и Глинке // Воспоминания. Дневники. Переписка. М.: Худож. лит., 1974. С. 49–75.

9. Курукин И. В., Никулина Е. А. Повседневная жизнь русского кабака от Ивана Грозного до Бориса Ельцина. М.: Мол. гвардия, 2007. 519 с.
10. Кюстин А. де. Николаевская Россия. М.: Политиздат, 1990. 350 с.
11. Любецкий С. М. Московские окрестности ближние и дальние, за всеми заставами, в историческом отношении и в современном их виде для выбора дач и гулянья. М.: Евро-минц, 2006. 287 с.
12. Пушкин А. С. Полное собрание сочинений : в 10 т. Т. 2. Л.: Наука, 1977. 400 с.
13. Пушкин А. С. Полное собрание сочинений : в 10 т. Т. 5. Л.: Наука, 1978. 528 с.
14. Пушкин А. С. Полное собрание сочинений : в 10 т. Т. 7. Л.: Наука, 1978. 544 с.
15. Пушкин А. С. Полное собрание сочинений : в 10 т. Т. 10. Л.: Наука, 1979. 712 с.
16. Селиванов В. В. Предания и воспоминания. СПб.: типо-лит. А. Е. Ландау, 1881. 393 с.
17. Сергеев Е. К. Владимирка: дорога-памятник России : (ист. очерк). Балашиха: Ольга, 2004. 367 с.
18. Слепцов В. А. Владимирка и Клязьма. Дорожные заметки // Трудное время : Очерки, рассказы, повесть. М.: Современник, 1986.
19. Соллогуб В. А. Тарангас // Избранная проза. М.: Правда, 1983. С. 231–373.
20. Тургенев И. С. Записки охотника. М.: Дет. Лит., 1968. 328 с.
21. Фет А. А. Ранние годы моей жизни. М.: т-во тип. А. И. Мамонтова, 1893. 548 с.
22. Шевырев С. П. Поездка в Кирилло-Белозерский монастырь: вакационные дни профессора С. Шевырева в 1847 году : в 2 ч. Ч. 2. М.: Университетская тип., 1850. 185 с.
23. Яковлев С. Подмосковные дорожные заметки // Московские окрестности (ближние и дальние, за всеми заставами, в историческом отношении и в современном их виде для выбора дач и гулянья) / С. М. Любецкий. М.: Евролинц : Монолит, 2006. С. 280.

References

1. Andryevskiy, GV 2009, *Povsednevnyaya zhizn' Moskvyy na rubezhe XIX – XX vekov* (Everyday life in Moscow at the turn of the 19th – 20th centuries), Molodaya gvardiya publ, Moscow. (In Russ.)
2. Belovinskiy, LV 2019, 'Po sledam russkogo turista' (Following the footsteps of a Russian tourist), *Po Rossii. Putevye zametki i vpechatleniya ot Valdai do Kaspiya* (Across Russia. Travel notes and impressions from Valdai to the Caspian Sea), GPIBR publ, Moscow, pp. 3–14. (In Russ.)
3. Belousov, IA 1927, *Ushedshaya Moskva. Zapiski po lichnym vospominaniyam. S nachala 1870 godov* (Gone Moscow. Notes on personal memories. Since the beginning of the 1870s), Moskovskoye tovarishchestvo pisateley publ, Moscow. (In Russ.)
4. Bokova, VM 2009, *Povsednevnyaya zhizn' Moskvyy v XIX veke* (Everyday life in Moscow in the 19th century), Molodaya gvardiya publ, Moscow. (In Russ.)
5. Vul'fov, AB 2007, *Povsednevnyaya zhizn' rossiyskikh zheleznykh dorog* (Everyday life of Russian railways), Molodaya gvardiya publ, Moscow. (In Russ.)
6. Dmitriyev, I 1847, *Putevoditel' ot Moskvyy do Sankt-Peterburga i obratno, soobshchayushchiy istoricheskiye, statisticheskiye i drugiye svedeniya o zamechatel'nykh gorodakh, mestakh i predmetakh, nakhodyashchikhsya po doroge mezhdru obeimi stolitsami* (A travel guide from Moscow to St. Petersburg and back, providing historical, statistical and other information about wonderful cities, places and objects located on the road between both capitals), Moscow. (In Russ.)
7. Ivanov, P 2018, 'Russkaya kukhnya, turizm i arkhitektura' (Russian cuisine, tourism and architecture), *Okhranyaetsya gosudarstvom*, no.7, pp. 34–37. (In Russ.)
8. Kern (Markova-Vinogradskaya), AP 1974, 'Vospominaniya o Pushkine Del'vige i Glinke' (Memories of Pushkin, Delvig and Glinka), *Vospominaniya. Dnevnik. Perepiska* (Memories. Diaries. Correspondence), ed. V. V. Grigorenko, Khudozh. lit. publ, Moscow. (In Russ.)
9. Kurukin, IV & Nikulina, EA 2007, *Povsednevnyaya zhizn' russkogo kabaka ot Ivana Groznogo do Borisa El'tsina* (The daily life of a Russian pub from Ivan the Terrible to Boris Yeltsin), Molodaya gvardiya publ, Moscow. (In Russ.)
10. Kyustin, A 1990, *Nikolaevskaya Rossiya* (Russia under Nicholas I), Politizdat publ, Moscow. (In Russ.)

11. Lyubetskiy, SM 2006, *Moskovskiye okrestnosti blizhniye i dal'niye, za vseimi zastavami, v istoricheskom otnoshenii i v sovremennom ikh vide dlya vybora dach i gulyan'ya* (Moscow neighborhoods near and far, behind all outposts, historically and in their modern form for choosing country house and walks), Yevromints publ, Moscow. (In Russ.)
12. Pushkin, AS 1977, *Polnoye sobraniye sochineniy. V 10 tomakh* (The Complete Works. In 10 vols.), vol. 2, Nauka publ, Leningrad. (In Russ.)
13. Pushkin, AS 1978, *Polnoye sobraniye sochineniy. V 10 tomakh* (The Complete Works. In 10 vols.), vol. 5, Nauka publ, Leningrad. (In Russ.)
14. Pushkin, AS 1978, *Polnoye sobraniye sochineniy. V 10 tomakh* (The Complete Works. In 10 vols.), vol. 7, Nauka publ, Leningrad. (In Russ.)
15. Pushkin, AS 1979, *Polnoye sobraniye sochineniy. V 10 tomakh* (The Complete Works. In 10 vols.), vol.10, Nauka publ, Leningrad. (In Russ.)
16. Selivanov, VV 1881, *Predaniya i vospominaniya* (Legends and memories), tipo-lit. A. Ye. Landau publ, St. Petersburg. (In Russ.)
17. Sergeev, EK 2004, *Vladimirka: doroga-pamyatnik Rossii. Istoricheskiy ocherk* (Vladimirka: the road-monument to Russia. Historical essay), Ol'ga publ, Balashikha. (In Russ.)
18. Sleptsov, VA 1986, *Vladimirka i Klyaz'ma. Dorozhnyye zametki* (Vladimirka and Klyazma. Travelling notes), *Trudnoye vremya: Ocherki, rasskazy, povest'* (Hard Time : Essays, Stories, Narrative), Sovremennik publ, Moscow. (In Russ.)
19. Sollogub, VA 1983, 'Tarantas' (Travelling carriage), *Izbrannaya proza* (Selected prose), Pravda publ, Moscow, pp. 231–373. (In Russ.)
20. Turgenev, IS 1968, *Zapiski okhotnika* (A Sportsman's Sketches), Detskaya literatura publ, Moscow. (In Russ.)
21. Fet, AA 1893, *Ranniye gody moyey zhizni* (Early years of my life), t-vo tip. A. I. Mamontova publ, Moscow. (In Russ.)
22. Shevyrev, SP 1850, *Poezdka v Kirillo-Belozerskiy monastyr': vakatsionnyye dni professora S. Shevyreva v 1847 godu* (A trip to the Kirillo-Belozersky Monastery: the vacancy days of Professor S. Shevyrev in 1847), part 2, Universitetskaya tipografiya publ, Moscow. (In Russ.)
23. Yakovlev, S 2006, *Podmoskovnyye dorozhnyye zametki* (Moscow Region Road Notes), *Moskovskiye okrestnosti blizhniye i dal'niye, za vseimi zastavami, v istoricheskom otnoshenii i v sovremennom ikh vide dlya vybora dach i gulyan'ya* (Moscow neighborhoods near and far, behind all outposts, historically and in their modern form for choosing country house and walks), Yevromints publ, Monolit publ, Moscow. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию: 27.11.2023
Одобрена после рецензирования: 06.02.2024
Принята к публикации: 19.02.2024

The article was submitted: 27.11.2023
Approved after reviewing: 06.02.2024
Accepted for publication: 19.02.2024