

РУССКАЯ ТРОЙКА – ТИП ЗАПРЯЖКИ, ИСТОРИЧЕСКИЙ ШЕДЕВР КОНЕВОДСТВА

Скляренко Е.В., Герасимов В.И., Петрушко Н.П.
Харьковская государственная зооветеринарная академия
г. Харьков, Украина

Аннотация. Излагается анализ истории появления национального типа запряжки лошадей под названием «русская тройка», ее назначение в народном хозяйстве, описательная характеристика, управление и эксплуатация, отражение в памяти народной и творениях мастеров искусств.

Ключевые слова: коренник, пристяжка, аллюры, упряжь, транспорт, запряжка, украшение, управление.

Человек и лошадь живут бок о бок уже много тысяч лет. Пока люди были охотниками, они ценили предков современной лошади лишь как один из видов пищи, как и всех других диких животных. Почти шесть тысяч лет минуло с той поры, как человек приручил дикого коня, и с того времени он служит верным другом и надежным помощником своего хозяина.

В отечественной и зарубежной литературе, живописи, скульптуре, музыке, поэзии много произведений, герой которых наряду с человеком – лошадь: ее образ, поведение, характер, внешность, судьба. Нет другого животного, за исключением собаки, которое было бы столь близким человеку.

Значение лошади в жизни человеческого общества изменялось в зависимости от развития производительных сил, общественного и политического уклада, социально-экономических условий, научно-технического прогресса.

Тройка – старинная русская запряжка лошадей. Тройка была придумана для быстрой езды на длинные расстояния.

Это единственная в мире разноаллюрная запряжка. **Коренник** – центральная лошадь – должен идти быстрой четкой рысью, а **пристяжные** – лошади сбоку – должны скакать галопом. При этом развивается очень высокая скорость 45-50 км/ч. **Комбинированная** запряжка представляет собой сочетание оглобельной или дышловой запряжки с постромочной.

Пристяжные лошади в тройке припрягаются с помощью постромков, тянут вперед и участвуют в поворачивании повозки.

Лошади для тройки были некрупные и неказистые, но очень выносливые вятские лошади. Люди побогаче заводили тройку статных и крупных орловских рысаков. Лучшая тройка – это тройка, где все лошади подобраны в масть, а коренник заметно крупнее ростом и статью пристяжных.

Механизм тройки заключается в том, что идущего широкой размашистой рысью коренника, как бы «несут» на себе скачущие галопом пристяжные, пристегнутые к кореннику постромками. Благодаря этому все три лошади медленнее устают, но поддерживают высокую скорость.

Особенность тройки состоит в том, что рослый и мощный рысак коренник бежит размашистой рысью с высоким подъемом ног, а более легкие пристяжные лошади скачут правильным размеренным галопом, красиво изогнув головы в сторону и вниз. Такая разноаллюрная, сочетающая рысь и галоп езда выглядит очень гармонично и красиво. Интересно, что пристяжные лошади скачут разным галопом. Как известно, галоп бывает двух типов. В зависимости от того, как передняя нога дальше выносится вперед, различают галоп с правой или левой ноги. В тройке левая пристяжная лошадь идет галопом с правой ноги, правая пристяжная – галопом с левой ноги. Лошади выбирают нужный тип галопа инстинктивно, стремясь сохранить устойчивость (передняя нога, заканчивая скачок, уравнивает повернутую в другую сторону голову).

Головы пристяжных развернуты в стороны неспроста. Во-первых, это придает упряжке красоту, во-вторых, лошади не обращают внимание друг на друга. Увидев рядом с собой бегущего коренника, пристяжка может начать инстинктивно с ним соревноваться. А чтобы коренник, в свою очередь, не замечал лошадей по бокам, на глазах у него надеты шоры.

Как не залюбоваться ею, тройкой, когда гордым щеголем выступает коренник, а пристяжные лошади выются у его боков, скручивают в кольца шеи, а распусти тройку, гикни – на скаку так низко к земле прижмутся, так вытянутся, будто и впрямь «едят снег» - по меткому выражению конников.

Хорошая, борзая, как называл ее А.С. Пушкин, тройка может развить скорость 45 и более километров в час. Конечно, долго на такой скорости она не продержится, но ощущение полета седокам подарит.

Русская тройка как тип конной упряжки известна, по свидетельству печатных источников, с XVIII века. До XVII века включительно упряжная

езда в России производилась лишь в одну лошадь или же несколько лошадей, запряженных гуськом.

Уже в X веке существовал извоз, с помощью которого на Руси распространялись все указы и донесения. Население обязано было выставлять запряженные повозки княжеским гонцам, а те мчались во все концы государства, меняя лошадей. Позднее появились ямщицьи стойки («ям» от татарского (тюрского) «дзям» - дорога), как бы пункты проката лошадей – для передачи донесений «по эстафете» и отдыха гонцов, пока меняют лошадей. Большой честью считалось стать ямщиком (также от татарского «ям-чи» - проводник). Брели в ямщики только уважаемых людей, степенных, обязательно семейных и, конечно же, не безлошадных.

При Петре I ямщикам была определена униформа: летом – красный кафтан с белым кушаком, зимой – овчинный тулуп, шапка с красным верхом да меховые рукавицы.

В начале XVIII века появилась парная («на отлет») и троечная запряжка в ряд. Во втором десятилетии этого века нарочная почта стала применять для езды от одной до трех лошадей. Впрочем, на первых порах тройка (три лошади в ряд) была весьма редким исключением из правила. Тройка обязана своим появлением почте.

Но уже во второй половине XVII столетия почтовая тройка в силу таких достоинств, как высокая скорость и выносливость, большая грузоподъемность и хорошая проходимость, завоевала права гражданства.

В последней трети XVIII – начале XIX века тройка была официально узаконена для перевозки по широким дорогам курьеров и почты, а также пассажиров. При этом тройка запрягалась в сани, телегу, кибитку, тарантас, иногда в возок, но никогда в карету.

Главнейшие почтовые тракты дальнего конного почтового сообщения с конца XVII века начала XVIII:

1. Москва – Клин – Тверь (ныне Калинин) – Торжок – Вышний Волочек – Зимогорье (около Валдая) – Новгород – Чудово – Тосно – Петербург (Ленинград).

2. Москва – Владимир – Нижний Новгород (Горький) – Казань – Елабуга – Ижевск – Пермь – Кунгур – Суксун-Екатеринбург (Свердловск) – Тюмень – Тобольск и далее на восток.

3. Москва – Серпухов – Тула – Плавск – Мценск – Орел – Курск – Белгород.

4. Москва – посад Троицкого монастыря (Загорск) – Переславль Залесский – Ростов Великий – Ярославль – Данилов – Вологда – Вельск – Шенкурск – Холмогоры – Архангельск.

Русская почта в конце 18 века и до середины 19 была, наверное благодаря тройке, самой быстрой почтой Европы. В девятнадцатом веке было установлено расстояние между почтовыми станциями порядка 60 километров.

Обычно почтовая тройка, отдохнув, попив и поев, именно в таком порядке, разгоряченную лошадь нельзя ни поить, ни кормить – так ее можно искалечить на всю жизнь, взяв новых седоков-пассажиров, она частенько отправлялась в обратный путь. Русская почтовая тройка проходила при необходимости по 80-100-120 км за день на хорошей скорости. А при необходимости проходила и все 200 км практически без отдыха. Тем более, что главным ее назначением была доставка срочных, но нетяжелых грузов или пассажиров на большие расстояния. Именно для этих условий ее и придумали.

Д'Артаньян с друзьями добрались бы до Гавра на русской тройке так быстро, что их никто бы во Франции не догнал. Среди ямщиков конца девятнадцатого века ходила легенда о сыне декабриста, доставившем из Петербурга в Иркутск распоряжение Александра II об освобождении декабристов за две недели. Хотя и было сказано, что декабристы были далеки от народа, весть о юноше, везущем добрую весть, летела впереди его тройки. На каждой станции стояли готовые тройки, а в экипаже стоял кипящий самовар и горячая еда: оставалось только перебежать от одной тройки к другой. Было ли это на самом деле, но ведь красиво?!

Настоящего расцвета и повсеместной популярности русская тройка достигла в первой половине XIX столетия. Иностранцы, испытавшие езду на тройке, единогласно утверждали, что нет более лихой и быстрой езды. Русская тройка, олицетворяющая как русскую удалую душу, так и русскую широкую природу, превратилась в своеобразный символ России. Вспомним хотя бы гоголевскую «птицу-тройку».

Известен такой исторический анекдот. Как-то раз при Екатерине II в Петербург прибыл с визитом австрийский император Иосиф. Императрица решила удивить его скоростью, с которой ездили почтовые тройки. Велела найти самого лучшего ямщика и спросила: «берешься отвезти высокого гостя в Москву за тридцать шесть часов?» «Довезу, матушка, - ответил ямщик. – Только не уверен, что доведу его душу». Даже дорога между двумя столицами до 1817 года была настоящим испытанием для путешественника. Обычно это расстояние проезжали за двое-трое суток.

Русская тройка всегда отличалась обилием декора. Каждый «троечник» старался добиться того, чтобы его тройка была самой яркой и узнаваемой.

Важной отличительной особенностью троечной упряжки являются ее обильные украшения.

Искусство украшать уздечки восходит к IX столетию и даже к еще более ранним временам; первые образцы попали в Европу из Византии, которая еще задолго до тех времен задавала тон в декоративном искусстве. После Каролингов это искусство приходит в упадок и лишь к XIII столетию, благодаря крестовым походам, достигает совершенства. Турки, венгры и поляки ревностно берегли традицию украшения уздечки вплоть до XVIII столетия, но, главным образом, подчеркивали их ценность, отделявая дорогими камнями и т.п.

Красочно декорировались хомуты. Помимо росписи и резьбы, которыми покрывались деревянные клещи хомута, часто применялась узорная тисненая кожа, и, особенно, металлический набор на кожаной крышке. Металлический набор из литых деталей разной формы вообще широко использовался в упряжи, давая красивые сочетания с кожей седелок, шлей, узд, шорок. В качестве металла употреблялись сплавы меди с никелем или цинком, посеребренная медь, иногда серебро. Помимо металлического набора, упряжь снабжалась кистями, без которых невозможно себе представить русскую тройку. Кисти прикреплялись на уздах и шлеях, свисая спереди и по бокам лошадей.

Но предметом особой гордости являлась дуга коренника, богато украшенная художественной росписью и резьбой. Резной узор состоял из ромбов, кругов, треугольников и других фигур. Что касается росписи, то поначалу особой популярностью пользовались дуги, расписанные золотой краской. Золоченая дуга должна была «гореть» на расстоянии и резко выделяться на фоне поля или леса. «А дуга-то, дуга – в золоте сияет ...» - писал поэт Иван Никитин в стихотворении «Выезд троечника». Позднее на золотой фон стали наносить тонкий графический узор черной или красноватой красками. Этот узор создавал ритмические сплетения стеблей, цветов, зубчатых листьев.

В 60-е годы XIX века золоченые дуги были вытеснены живописными. Их роспись состояла из красных розанов и синих гроздей винограда, собранных в крупные цветочные контрастные сгустки, а также зеленых трав. Роспись оживлялась ритмичными белыми бликами. Яркие живописные дуги были заметны издали так же, как золоченые. Кроме прикладной цели –

видеть тройку с дальнего расстояния, была еще цель эстетическая – радовать взор.

Вместе с расцветом курьерской и почтовой езды на тройках возникла потребность в специальных сигнальных средствах. Они должны были издавать звуковые сигналы, слышимые на значительном удалении и выполняющие две задачи. Первая – потребовать от пешеходов и экипажей немедленно освободить дорогу для курьерской или почтовой повозки. Ведь тройка, особенно курьерская, мчалась с большой скоростью, а правил дорожного движения в те времена не существовало. Поэтому велика была опасность столкновения с людьми или повозками. Вторая задача – известить персонал очередной почтовой станции о необходимости своевременно подготовить смену уставшим лошадям. Продолжительные остановки для перепряжки лошадей были недопустимы.

В странах Западной Европы в качестве звукового сигнального средства широко использовался в то время почтовый рожок. Попытки привить российской почте рожок предпринимались со времен Петра I, но оканчивались неудачей. Ямщики предпочитали обходиться удачным свистом и молодецкими криками, призывая встречных и попутных уступить дорогу. Ямщиков наказывали штрафами и побоями, но наказания не помогали. Почтовый рожок остался лишь эмблемой российской почты.

Наконец, в последней трети XVIII века кто-то придумал использовать для сигнальных нужд бронзовый колокольчик, миниатюрную копию церковного колокола, столь любимого в народе. Удобное место для подвески колокольчика сразу нашлось – дуга над головой коренника тройки. Колокольчик туго привязывался к средней части дуги сыромятным кожаным ремнем. Во время езды раскачивался язык, который бил по внутренней стороне стенки колокольчика и тем самым производил звон. Колокольчик, подвешенный под дугой тройки стали называть поддужным, а также почтовым или ямским.

Поддужный колокольчик – это чисто русское название, оно, также как и дуга, и тройка, принадлежит русской истории и нигде, за пределами России больше не встречается. Именно поэтому, тройки и звон ее колокольчиков являются для иностранцев олицетворением удали русской души.

Поддужные колокольчики выполняли две функции. Главной была сигнальная. Колокольчик издавал громкий, требовательный звон, который был слышен за две версты. Другая функция – эстетическая. Курьерам, пассажирам и ямщикам приходилось преодолевать огромные

расстояния по бескрайним российским просторам. Приятный звон колокольчика, радуя слух, скрашивал однообразие утомительной езды, которая нередко растягивалась на много дней. Поэтому звон колокольчика был одновременно и сильным, и нежным. Еще раз заметим, что такие понятия, как тройка, дуга, поддужный колокольчик, были чисто русскими и за пределами тогдашней России не встречались. Звон колокольчика лихой тройки как бы олицетворял удаль и волю русского народа.

Бубенцы и колокольчики разрешалось вешать только на курьерские и почтовые тройки, перевозившие важные государственные депеши. В царские времена на тройках, помимо важных господ, ездили почтальоны (почтовая тройка), пожарные и все, кому нужна была высокая скорость на длительный период времени. Часто тройки запрягались в дни свадеб и других праздничных торжеств, когда кучера могли «полихачить» и выпустить в галоп даже коренника.

Езда на тройках с колокольчиками в XIX веке стала очень популярной. Вслед за почтовыми тройками появились тройки многочисленных частных владельцев. Потребности в изготовлении колокольчиков быстро росли. Литье колокольчиков в России с самого начала приняло кустарный характер. Кустарные предприятия были мелкими, но получили широкое распространение во многих городах и селениях страны. Родоначальником кустарного промысла по изготовлению почтовых колокольчиков стал город Валдай Новгородской губернии, который выгодно располагался посредине тракта Петербург – Москва, главной почтовой магистрали России. По названию города Валдая поддужные колокольчики часто называли валдайскими.

Многие мастера любили снабжать свои изделия литыми надписями и украшениями. Год изготовления обозначался с начала XIX века. Часто ставилось имя мастера и место изготовления. Интересны отлитые на колокольчиках всевозможные крылатые фразы: «Дар Валдая» (слова из песенной строки «И колокольчик – дар Валдая»), «Кого люблю – того дарю», «Купи, не скупись, езд, веселись», «Звенит – потешает, ездить поспешает» и другие. Широко применялся разного рода орнамент. Излюбленными изобразительными мотивами были одноглавый и двуглавыи орлы, святой Георгий Победоносец.

Езда троек со звоном, принявшая массовый характер, нередко вносила сумятицу в работу почтовой службы. Ямщики на почтовых станциях, слышав звон колокольчика, часто бывали не готовы, думая, что едет какое-то частное лицо, а не почта. Многочисленные жалобы почтового ведомства

на любителей ездить со звоном привели к тому, что правительство не раз в XIX веке издавало постановления, запрещавшие употребление колокольчиков частными лицами. Разрешение давалось только тем, кто служил на почте или в земской полиции, и лишь на время исполнения ими служебных обязанностей.

Однако подобные запреты научились обходить. С середины XIX века на шею всех трех лошадей стали одевать кожаные ошейники с укрепленными на них гирляндами бронзовых бубенцов. Устройство бубенца в виде глухого полого шара с дробинкой внутри не позволяло, в отличие от раскрытого колокольчика с подвешенным языком, извлекать сильный звук. Поэтому на бубенцы запреты не распространялись, и эти приятно звучащие предметы можно было применять в неограниченном количестве. Отсутствие ограничений на число употребляемых бубенцов привело к тому, что из множества бубенцов, подобранных по размеру, а следовательно, и по тону, стали создавать «гамму» - созвучную группу, производившую при езде «согласный звон».

К концу XIX века запреты на применение колокольчиков утратили свою силу. На тройках стали одновременно употребляться как бубенцы, так и колокольчики. Два-три десятка бубенцов вместе с 1-3 колокольчиками специально подбирались в созвучие. Этот ансамбль был по своему звучанию совершенно неповторим и вошел в историю под названием «ямской гармонии».

Появление в России в середине XIX века железных дорог и дальнейшее их интенсивное строительство привело к падению почтовой и пассажирской роли тройки. Она стала вытесняться с почтовых трактов в сельские местности, где долго еще сохраняла популярность на свадьбах и народных гуляньях. В начале XX столетия двухвековая эпоха знаменитых русских троек практически завершилась. В настоящее время тройки используются в России для катания на выставках и ярмарках, а также в различных соревнованиях.

Такова вкратце недолгая история легендарной русской тройки. Говоря о ее устройстве, надо иметь в виду, что тройка не имела аналогов в других странах. Основой троечной упряжки является русская парная упряжка («на отлет»). Для получения тройки достаточно с другой (обычно правой) стороны коренника припрячь еще одну пристяжную лошадь с упряжью, аналогичной упряжи пристяжной лошади парной упряжки «на отлет». Троечная упряжь и каждый ее элемент отрабатывался десятками и сотнями лет. Русская троечная упряжь исключительно рациональна, в ней нет ни одной лишней детали.

В современной жизни для русской упряжки по-прежнему находится место: на проселочных дорогах и улицах праздничных городов, на дорожках ипподромов и аллеях парков. Одноконная упряжка в России попрежнему почти всегда дуговая. Да и тройка, потеряв свое утилитарное значение, вернулась к нам как атрибут праздника и красивый вид спорта. Хотя, конечно, конкретные условия вносят свои коррективы, и нынешняя тройка имеет определенные отличия от исторической.

Несмотря на то, что научно-технический процесс вытеснил русскую тройку из нашего повседневного обихода, благодаря фольклору, музыке, русской литературе и живописи, в которой широко отразилась эта легендарная упряжка, она остается в памяти народа навечно.

Тройки со звоном поддужных колокольчиков были воспеты в стихах А.С. Пушкина, Ф.Н. Глинки, П.А. Вяземского, А.А. Блока и С.А. Есенина. Не упустили из виду «птицу-тройку» такие знаменитые прозаики как Н.В. Гоголь, Ф.М. Достоевский и Л.Н. Толстой. Также о всенародной любви к тройкам рассказывают многочисленные народные песни и романсы, дожившие до наших дней.

Давно промчалась тройка удалая
Последний раз дорогой столбовой,
А песни про нее, жить продолжая,
Звучат в России в полный голос свой.

Нас радует та песня вековая,
Где зимней ночью в тишине полей
Ямщик веселый, тройку погоняя,
Несется вихрем к любушке своей.

И с первых слов кручину нам приносит
Та песня, где ямщик в степи глухой
Товарищу в час смертный произносит,
Что он любовь жены возьмет с собой.

А песня про крестьянку молодую,
Бегущую за тройкою вослед,
Нас трогает и глубоко волнует,
Как сердце то, что покорила корнет.

Немало судеб разных отразилось
В тех старых песнях, что дошли до нас,

В которых русская душа раскрылась
И в радости, и в горе много раз.

России по душе про тройку песни –
Она в них вдохновение берет!
Они и миру многие известны,
И мир по ним Россию познает.

В.И. Белов 2007 г.

РОСІЙСЬКА ТРІЙКА – ТИП ЗАПРЯЖКИ, ІСТОРИЧНИЙ ШЕДЕВР КОНЯРСТВА

Скляренко О.В., Герасімов В.І., Петрушко М.П.
Харківська державна зооветеринарна академія,
м. Харків, Україна.

Анотація. Викладено аналіз історії виникнення національного типу запряжки коней під назвою російська трійка, її значення в народному господарстві, описова характеристика, управління і експлуатація, відображення в пам'яті народній і витворах майстрів мистецтва.

Ключові слова: корінник, пристяжка, алюри, упряж, транспорт, запрягання, оздоблення, управління.

RUSSIAN TROIKA – TYPE OF TEAMS, HISTORICAL MASTERPIECE OF HORSE – BREEDING

Sklyarenko O.V., Gerasimov V.I., Petrushko N.P.

Kharkov state zooveterinary academy, c. Kharkov, Ukraine

Summary. The analysis of the history rises national types of teams horses by name Russian troika significance, reflection in memory of peoples and works masters of arts have been presented.

Key words: leading horse, fasten horse, allurs, harness, transport, team, decoration ornament.