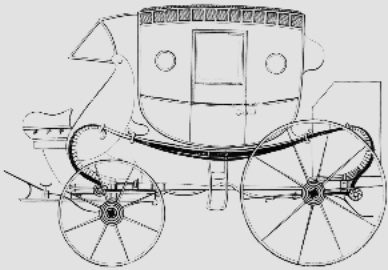
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ СВЯЗИ ИМЕНИ А.С.ПОПОВА

ВСЕРОССИЙСКАЯ НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Русская дорога XVI–XIX веков

Тезисы докладов





Санкт-Петербургский институт истории РАН
Центральный музей связи имени А.С. Попова

РУССКАЯ ДОРОГА XVI–XIX ВВ.

Тезисы докладов
Всероссийской научной конференции
(Санкт-Петербург, 12–13 ноября 2026 г.)

Санкт-Петербург
2026

УДК 94(470)«16/19»
ББК 63.3(2)5

Составитель
А. П. Бехтер

Тексты опубликованы в авторской редакции

Русская дорога XVI–XIX вв. : тезисы докладов Всероссийской научной конференции (Санкт-Петербург, 12–13 ноября 2026 г.) / Санкт-Петербургский институт истории РАН, Центральный музей связи им. А. С. Попова ; сост. А. П. Бехтер. — Санкт-Петербург, 2026. — 119 с. — Электронное издание.
DOI: 10.51255/2026_11_12-13_122

© Бехтер А. П., составление, 2026
© Санкт-Петербургский институт истории РАН, 2026

Содержание

К. А. Аверьянов. Троицкая дорога – главная дорога средневековой Руси.....6

Т. А. Базарова, М. М. Дадыкина. Поездки монахов Тихвинского Успенского монастыря в Санкт-Петербург в Петровскую эпоху (по материалам расходных книг).....10

Н. И. Бурнашева, И. И. Ковлеков. Государство и дороги к золотым приискам Олекминско-Витимской системы Якутской области (вторая половина XIX века).....12

Н. А. Вахтин. Российское пространство и идея мировой железнодорожной сети в XIX веке.....16

А. В. Востров. Неуловимая Выборгская дорога: сухопутный путь сообщения в XVI–XVII веках.....19

Н. И. Горская. Смоленские маршруты: дороги и почтовые станции Смоленской губернии накануне земской реформы 1864 г.....23

И. М. Гостев. Дорога из Архангельска в Санкт-Петербург в первые годы XVIII века.....26

Е. Б. Грузнова. Понятия «дорога» и «путь» в русских источниках XVI–XVII вв.....30

А. Р. Джиоева. Дороги на рукописных картах Собрания Петра I.....33

М. В. Друзин. Путешествие Барановской комиссии по Уральской горнозаводской железной дороге в августе 1879 г.....36

И. О. Ермаченко. «Новый Восток»: первые железные дороги к Бухаре и Карсу в аспектах культурного транзита.....37

А. А. Ефимов. «Только для прекращения переписки»: проблема взаимоотношений Общества Царскосельской железной дороги и Царскосельского дворцового правления при выкупе земель.....40

И. В. Зимин. Придворная конюшенная часть во второй половине XVIII в.....44

Ю. С. Ижболдина. Влияние природных условий на развитие почтового транспорта в России.....49

С. С. Колегов. Отражение проблемы развития транспортных коммуникаций на Урале в документах В.Н. Татищева и В. И. де Геннина в начальный период их деятельности в регионе.....52

Н. А. Комолов. Царь Петр «изволил тое почту…принять»: Воронеж и Приазовье в истории почтового дела России (XVII – первая четверть XVIII в.).....55

М. В. Кротова. Из Парижа до Енисейска: поэзия зимнего сибирского тракта в воспоминаниях С. В. Вострotина 59

К. А. Кубарева. Старая Смоленская дорога в поэзии XX века 62

Д. В. Михеев. Встречи и знакомства на дорогах Псковского пограничья XVI–XVII вв. в описаниях иностранных путешественников.....65

Е. Н. Морозова. Соединение провинции с центром: особенности строительства Тамбово-Саратовской железной дороги (конец 1860 – начало 1870-х гг.) 69

Е. И. Нестерова. «Прибыл к месту назначения»: дорога на тихоокеанскую окраину России во второй половине XIX века.....72

Н. В. Никитина. Казенные средства и частные подряды на строительстве Смоленского шоссе в 1830-е годы: от сметы до следственной комиссии 76

И. А. Панченко. Объекты железнодорожного сообщения в коллекции исторической фотографии Государственного Русского музея 80

В. Б. Перхавко. Походный быт ратников государственного ополчения России XIX века 83

Р. З. Платэ. Дороги в деревню Купчино Санкт-Петербургской губернии XVI–XIX век 86

А. В. Пыжиков, Г. М. Ершова. Образно-художественный метод построения экспозиции как способ визуализации поэтического и прозаического текста. На примере выставки «Поедем, я готов… Путешествия Пушкина» в Музее-усадьбе Г. Р. Державина (2026).... 89

О. В. Семенов. О роли сибирских ямщиков в прокладывании и поддержании дорог за Уралом в XVII в. 93

П. А. Соляник. Социокультурные практики Общества Рязано-Уральской железной дороги (на примере Саратовской губернии) 97

И. Т. Сулейманов. Путешествия по России в эпистолярном наследии Императрицы Марии Александровны.....100

В. В. Ткаченко. Паломник на дорогах Империи: хожение Герасима Скопина на фоне Таврического путешествия Екатерины II в 1787 г. 104

С. А. Трифонова. Кавказские вояжи князя Д. М. Волконского 108

В. В. Федорук. Постройки Константина Тона и Рудольфа Желязевича для Николаевской железной дороги: вокзалы и пристанционные постройки от столицы до Москвы 110

И. Н. Юркин. Модернизация транспортной связи между Москвой и Воронежем как часть Азовского проекта Петра I 113
Сведения об авторах 116

К. А. Аверьянов

Троицкая дорога – главная дорога средневековой Руси

«Поверстные книги» XVI–XVII вв., где содержатся сведения о дорогах России, начинаются с описания Троицкой дороги, полагая ее первой и главной дорогой государства.

В «Истории города Москвы» И.Е. Забелин указал на существование в XII в. древнейшей сухопутной дороги через Москву из Южной в Северо-Восточную Русь. Она брала начало в Киеве и Смоленске. По ней добирались в Переславль-Залесский, Ростов, Владимир. Другая дорога шла из Новгорода в Рязань. На их пересечении возникло укрепление на Боровицком холме.

По традиции дороги получали название по конечному пункту. Путь в Северо-Восточную Русь именовался то Владимирской, то Переславской, то Троицкой дорогой и, наконец, Ярославским шоссе.

Эти изменения названий дороги были связаны с тем, что первоначально конечным пунктом древнейшей дороги в Северо-Восточную Русь являлся Владимир. Из Москвы добирались до Переславля-Залесского, а затем поворачивали оттуда на Юрьев-Польской и Владимир. Такая трассировка объяснялась тем, что между Москвой и Владимиром лежал Шеренский лес, получивший название по Шерне, притоку Клязьмы. Здешние места были настолько непроходимы, что в 1175 г. две рати, вышедшие навстречу друг другу – одна из Москвы, другая – из Владимира, разминулись между собой.

Вплоть до конца XIV в. во Владимир продолжали ездить через Переславль-Залесский. Именно по этой дороге в 1395 г. в преддверии нашествия Тамерлана везли в Москву Владимирскую икону Божией Матери. Путь иконы, согласно летописцу, занял десять дней.

Позднее путь спрямили. На рубеже XIV–XV вв. из Москвы была проложена Стромынская дорога, укоротившая путь примерно на одну пятую и получившая название от села Стромынь. Далее она шла через Киржач на Юрьев-Польский, где соединялась с основным путем. И только в XVI в. была пробита «пря-

моезжая» Владимирская дорога через село Рогожь (ныне Ногинск). С прокладкой прямой дороги прежняя стала именоваться Переславской дорогой, а с XVI в. – Троицкой, по Троице-Сергиеву монастырю (лавре).

С течением времени трассы дорог менялись. В древности они пролегали в основном по долинам рек. Во многом это объяснялось тем, что в этот период были распаханы речные долины, а остальная территория представляла собой лес.

Начавшаяся со второй половины XIV в. массовая распашка земель, фиксируемая «Житием Сергия Радонежского», приводит к тому, что в документах начинают встречаться упоминания «летних» и «зимних» дорог. Они отличались тем, что зимой на санях можно было двигаться по более крутым склонам. Летом при затяжных дождях на телеге это было зачастую невозможно, и приходилось пользоваться более пологими летними дорогами.

Покрытием зимних дорог являлся лед или уплотненный снег, который утрамбовывался специальными санями с катками-волокушами. Устройство зимних дорог для конного транспорта (а именно таковыми они были в Древней Руси) обычно ограничивалось примитивным трассированием и устройством подходов к крупным рекам, на которых намораживались ледовые переправы. Все это приводило к тому, что зимняя дорога была гораздо легче летней. Поэтому зимой по ним тянулись большие обозы с тяжелыми товарами, которые невозможно было перевезти летом. Неслучайно 19-летний Михаил Ломоносов пришел в Москву вместе с рыбным обозом именно зимой.

К этому времени на Троицкой дороге возникает традиция великокняжеских, а затем царских богомолий в Троице-Сергиев монастырь. Относительно регулярными паломничества государей стали в 30-е годы XV в. при великом князе Василии Темном. Обычно они приурочивались либо к Троице – храмовому празднику монастыря, либо к 25 сентября, дню кончины преподобного Сергия, либо к 5 июля, дню обретения его мощей. При Иване Грозном подобные «походы» становятся практически ежегодными. Свою роль в этом, быть может, сыграло то обстоятельство, что первый русский царь был крещен 4 сентября 1530 г. именно в этой обители.

Для поездок царя на пути в Троицу и обратно были устроены путевые дворцы. Благодаря точному определению их местоположения можно установить трассу дороги в XVI–XVII вв. Первый располагался в Алексеевском, находившемся в 3 верстах от тогдашней Москвы. В Тайнинском был устроен второй путевой дворец в 13 верстах от столицы. Третий дворец находился в Братовщине, в 32 верстах от города. Четвертый дворец воздвигли в Воздвиженском, в 52 верстах от Москвы и в 12 верстах от обители преподобного Сергия. Последний дворец располагался непосредственно в Троицком монастыре. Иногда государи также останавливались в селе Мытищах или на полдороге между Братовщиной и Воздвиженским в деревне Талицы. В подобных случаях для них разбивали шатры.

Само название Мытищи свидетельствует, что ранее здесь располагался мыт – место сбора проезжих пошлин. Из княжеских договорных грамот XIV в. известен их размер – по деньге (полкопейке) с воза, «а с пешехода мыта нет». Для любителей объезжать мыты существовал специальный штраф, именовавшийся «промыта» и составлявший шесть алтын (18 копеек) с воза.

Сохранилось описание одного из троицких «походов» царя Алексея Михайловича, сделанное в 1675 г. Адольфом Лизеком, секретарем посольства императора Священной Римской империи в Москве. По количеству участников и пышности эти «походы» скорее можно назвать парадами, который в указанном году собрал 14 тысяч войска. Троицкие «походы» русских государей в XVII в. обычно занимали 10–11 дней.

Целый ряд важнейших событий был связан с Троицкой дорогой. В Ростокине встречали Ивана Грозного, возвращавшегося после взятия Казани. В Тайнинском в июле 1605 г. произошла встреча Лжедмитрия I со своей «матерью» – Марией Федоровной Нагой, которая сразу «узнала» «сына» после четырнадцатилетней разлуки. В Братовщине в мае 1613 г. представители Земского собора встретили избранного царя Михаила Федоровича по дороге в Москву. Воздвиженское связано с событиями борьбы за власть царевны Софьи и Петра I в конце XVII в.

Важность Троицкой дороги подчеркивалась и тем, что за ее состоянием тщательно следили. В этом отношении она выгодно отличалась от других даже в ближайших окрестностях столицы.

С перенесением столицы в Санкт-Петербург Троице-Сергиев монастырь не мог уже играть прежней роли главной обители страны. Несмотря на это традиция троицких «походов» русских государей сохранялась в XVIII и XIX вв., хотя и в заметно меньших масштабах.

Путевые дворцы дожили до начала XIX в., о чем свидетельствует статья Н.М. Карамзина «Исторические воспоминания и замечания на пути к Троице» в «Вестнике Европы» за 1802 г.

Но в Троицу ходили и простые русские люди. Первые сведения о них находим в изданных в 1549 г. «Записках о Московии» Сигизмунда Герберштейна, где он рассказывает о своих поездках в 1517 и 1526 гг. Поскольку Сергий Радонежский заповедал своим инокам принимать и кормить странников, в обители утвердился обычай обеспечения богомольцев кашей и хлебом: «Три дня Лавра кормила богомольцев бесплатно, потом или возвращайся, или коштись за свой счет». Судя по документам, ежегодно в ней кормили до 500 тысяч человек. Общее же число паломников оценивалось в миллион человек.

Т. А. Базарова, М. М. Дадыкина

Поездки монахов Тихвинского Успенского монастыря в Санкт-Петербург в Петровскую эпоху (по материалам расходных книг)

После завоевания в ходе Северной войны Приневья в общую сеть российских дорог вошли старинные тракты, проходившие по землям, которые ранее принадлежали Швеции и соединяли Нотебург (бывш. Орешек) и Ниеншанц с Нарвой, Выборгом и Кексгольмом. Основание и строительство новой российской столицы — Санкт-Петербурга — изменило многие привычные маршруты. Уже к середине 1710-х годов город на Неве превратился в значительный административный и экономический центр. В Санкт-Петербург переместились не только канцелярии московских приказов, но и резиденции духовных властей. Если ранее архимандриты и служители монастырей Северо-Запада России отправлялись для разрешения проблем и покупки товаров в Москву, то со временем привычными стали их поездки в Санкт-Петербург.

Одним из крупнейших монастырей Новгородской земли был основанный в 1560 г. по указу Ивана IV Грозного Тихвинский Успенский монастырь. Ведение учета дорожных расходов являлось обычной практикой для различных представителей Тихвинского Успенского монастыря с XVII в. Расходные книги поездок монастырских служителей содержат ценную для исследователей информацию о трассах дорог и имевшейся инфраструктуре (в том числе мостов, перевозов, постоялых дворов и проч.), скорости передвижения, стоимости продовольствия, фуража и различных услуг. Основная часть делопроизводственного архива Тихвинского Успенского монастыря находится в Научно-историческом архиве СПбИИ РАН (ф. 132). В этом собрании сохранилось тринадцать расходных книг поездок архимандритов и монахов в российскую столицу в 1714–1722 гг.

Одними из самых информативных являются расходные книги архидиакона Александра (1719–1720) и келейника Дмитрия

Сытина (1722). Это отчеты о поездках, имевших разные цели, продолжительность и бюджет. Важно и то, что они были совершены в разные сезоны. Изучение документов показало различия, которые диктовало положение путешественников, сезонная ситуация на дорогах, а также колебания цен на дорожные товары и услуги. До дельты Невы тихвинцы добирались ставшими привычными им еще в XVII в. маршрутами. Летом они следовали дорогой по левому берегу Невы. При этом частью дорожных расходов становилась оплата переправы (или проезда по мосту) через впадавшие в Неву реки. В зимний период по льду близ Шлиссельбурга тихвинцы перебирались на правый берег и далее ехали трактом, проходившим через деревню Колтуши. Частью инфраструктуры обеих дорог были постоялые дворы, на которых можно было дать отдохнуть лошадям, остановиться на ночлег, а также купить продовольствие и фураж. «Постоялое» варьировалось в цене: архидиакон, ночевавший в Шлиссельбурге и Колтушах, платил по 6 денег, а келейник Дмитрий, ехавший летне-осенним путем, заплатил 2 деньги в дер. Мге. Сравнение расходов на сено лошадям показало постепенный рост цен. Зимой 1719/20 в Санкт-Петербурге пуд сена стоил 10 коп., а осенью 1722 г. — 12 коп. На Лаве и Мге сено обошлось Дмитрию Сытину в полтора раза дешевле – 8–9 коп. за пуд.

Анализ содержания расходных книг позволил провести локализацию и уточнить инфраструктуру сухопутных путей, соединявших Санкт-Петербург с другими населенными пунктами Северо-Запада России, а также дал дополнительные сведения, касающиеся динамики роста цен.

Н. И. Бурнашева, И. И. Ковлеков

Дороги к золотым приискам Олекминско-Витимской системы Якутской области (вторая половина XIX века)*

Возникновение золотодобычи в дореволюционной России вызвало значительные изменения в социально-экономическом развитии Сибири. Во второй половине XIX в. золотые прииски постепенно превращались в центры, сосредоточившие вокруг себя трудовые силы, товарно-денежные отношения, рынки сбыта продовольствия, техники и товаров. Золотопромышленность стала разрастаться, что становилось основной для возникновения первых золотодобывающих производственных компаний в форме совместных товариществ. Первые золотопромышленные объединения сложились в 1860-е гг., прежде всего в наиболее быстро и стабильно развивающемся Ленском горном округе. Образованным одним из первых (в 1864 г.) ведущим золотопромышленным товариществом на паях являлось объединение под названием «Прибрежно-Витимская Компания» купцов И.И. Базанова, М.А. Сибирякова, Я.А. Немчинова, И.Н. Трапезникова. По состоянию на 1879 г. собственниками Олекминских и Витимских приисков являлись уже Ленское, Мало-Патомское товарищества, Прибрежно-Ленская К°, компания купцов Д.В. Перевалова и С.Ф. Борисова, Сторлидамской 2-й гильдии купчихи Плетюхиной и К°, Бодайбинской золотопромышленной К°, Прибрежно-Витимской К° и др. В конце XIX в. общая численность населения золотых приисков Олекминской и Витимской систем составляла более 20 тыс. человек. Например, в 1896 г. на территории приисков Якутской области проживало 22 526 человек, из них в штате приисков числилось 14874 рабочих и 986 служащих

* Работа выполнена по проекту НИР 1025041500031-4-5.6.2 «Якутия в XIX-XX веках: развитие в русле государственной политики управления национальными окраинами» FWRS-2025-0059.

(Обзор Якутской области за 1879 г. Якутск: Типогр. Якутского обл. правл., [1880]. 136 с. С. 63-65). В начале 1880-х гг. основная масса приисковых рабочих составлялась из числа ссыльнопоселенцев, со временем их все больше заменяли выходцы из мещан и крестьян. В результате во второй половине XIX в. Ленский горнопромышленный район стал крупнейшим центром золотодобычи не только в Восточной Сибири, но и во всей России.

Формирование крупного золотодобывающего центра в Восточной Сибири во второй половине XIX в. повлекло за собой значительные изменения в системе управления государственной власти, проявившись в создании новых управленческих структур, перераспределении полномочий в деятельности многих органов и должностей, в разработке новых положений, правил и регламентов. Возникновение золотых приисков на территории Якутии не только оказало заметное влияние на развитие экономики и внесло изменения в структуру занятости населения области, но и привело к усложнению и расширению управленческих задач в регионе. В этот период основным направлением деятельности местных органов управления стала концентрация сил и средств на поддержание жизнедеятельности приисковых районов Олекминско-Витимской золотоносной системы. Оно выражалось, прежде всего, в содействии в обустройстве жизни поселений золотодобытчиков, в подведении подъездных путей к приискам, снабжении населения приискового района запасами продовольствия, организации подрядных работ для заготовки дров и строительных материалов. На рубеже XIX-XX вв. реальные перспективы будущего роста экономики Якутской области местные власти нередко связывали с изысканием и открытием новых, удобных и дешевых путей сообщения. Губернатор Якутской области И.И. Крафт, например, писал: «…Все богатства области, как бы они ни были значительны, будут оставаться мертвым капиталом до тех пор, пока глухую безжизненную якутскую тайгу не огласит свисток паровоза» (История Якутии в отчетах якутских губернаторов / [сост. А.А. Калашников, А.А. Павлов]. Якутск: Бичик, 2007. 152 с. С. 84, 85, 94, 127). В связи с этим особое значение для местной управленческой си-

стемы Якутской области приобрела задача строительства дорог, которая оказалась чрезвычайно сложной в условиях практического бездорожья, тяжелых климатических характеристик и труднодоступности огромной территории края.

Практическое освоение территории золотых приисков в Якутской области началось с прокладки дорог, ответвляющихся с казенного Иркутско-Якутского почтового тракта, действовавшего еще с XVII в. В связи с этим и начальный этап устройства и прокладки основных дорог к золотым приискам был связан с инициативами Якутского областного правления, усилиями которого проводились топографические и картографические работы, организовывались подрядные работы по извозу и передвижениям казенных грузов. Прокладывание дорог к месторождениям Олекминско-Витимской золотоносной системы Якутской области наталкивалось на непреодолимые трудности при передвижении по глухим таежным тропам. Так, проходя путь с р. Зеи на прииски Олекмы первые поисковые отряды, имеющие до 100 лошадей и значительные припасы продовольствия, к месту назначения добирались лишь с десятком лошадей. Только с середины 1860-х гг., когда прииски Олекминско-Витимской системы стали более устойчивыми в финансовом отношении, задачи устройства подъездных дорог в приисковые районы в области перешли в руки золотодобытчиков. Разработка глубоко залегающих пластов требовала больших капиталовложений, в первую очередь, в техническое оборудование приисков. Уже в 1861 г. в Ленском горном округе стала практиковаться перевозка песков по рельсам, а на прииске «Вознесенском», принадлежащем купцу Трапезникову, была построена приисковая железная дорога, позже рельсовая дорога была введена на прииске «Нижнем» (Национальный Архив РС (Я). Ф. 541. Оп. 1. Д. 240. Л. 1 об-2). Вагоны по рельсам передвигали лошади, управление ими поручалось чаще женщинам как более дешевой рабочей силе. В 1879 г. на железной дороге Благовещенского прииска «живая» сила была заменена «бесконечной» цепью, приводимой в движение электрическим локомобилем. В сентябре 1896 г. золотодобывающее акционерное

общество «Компания Промышленности» закончила строительство межприисковой железной дороги, получившей название «Бодайбинской», протяженностью в 46 верст и парком, состоящим из пяти паровозов и ста вагонов (*Овсянникова Н.Д.* К вопросу о концентрации золотопромышленности Восточной Сибири во второй половине XIX в. // Труды Иркутского государственного университета им. А.А. Жданова. Т. XXV. Серия историко-экономическая. Вып. 1. Иркутск. 1958. С. 87–88).

Н. А. Вахтин

Российское пространство и идея мировой железнодорожной сети в XIX веке

Начиная со второй половины XIX в. железные дороги и телеграфные линии воспринимались как будущий каркас единого мирового пространства. Для Российской империи, территория которой соединяла Европу с Азией, это означало выбор: стать автономным звеном всемирной транспортно-логической сети или остаться объектом чужих проектов.

Основной тезис доклада: правительство Российской империи принимало идею мировой железнодорожный сети, но лишь в форме, сохранявшей контроль империи над основным активом, то есть над собственным пространством; «включение» понималось как достройка государственной сети, а не как передача активов внешним игрокам.

1. Сибирь как область внешних проектов. Главным объектом иностранных инициатив стала Сибирь. В 1857 г. американский коммерческий агент П. Коллинз обратился к генерал-губернатору Н.Н. Муравьеву с предложением образовать компанию для постройки железной дороги от Иркутска до Читы; Петербург встретил данное предложение отказом (РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 15-17). Стоит отметить, что Сибирский комитет отклонил идею дороги между Байкалом и Амуром. Приоритетным считалась связь Восточной Сибири с европейской частью страны, а зависимость региона от иностранцев (в данном случае американцев) признавалось опасной (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Л. 17-18). Одновременно в правительство поступали проекты трансконтинентального телеграфа через Сибирь и Берингов пролив. Их предлагали Т. Шафнер (1854), и парижское «Всемирное телеграфное общество», а именно Лижер-де-Либессар и лондонские банкиры (1858) (РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1444. Л. 48-48 об.).

2. Мировая сеть как геополитический проект. В 1862 г. американский посол С. Кэмерон представил телеграф через Берингов пролив как шаг в общем поступательном движении ми-

ра, значение которого выходит за пределы национальных интересов отельных игроков. (АВПРИ. Ф. Санкт-Петербургский главный архив I-9. Оп. 8. Д. 10. Л. 14 об.). Посол К. Клей писал, что США, как и Россия, не заинтересованы в том, чтобы мировая связь замыкалась на английской атлантической линии. Идея сети получила смысл как противовес британской монополии, а России отводилась роль партнёра в этой конфигурации.

3. Принцип «собственных сил». Ответом стало контролируемое включение России в процессы создания железнодорожного сообщения и телеграфной связи. Н.Н. Муравьев, добиваясь скорейшего проведения телеграфа до устья Амура, настаивал, чтобы линию на российской территории стоили российские компании. (РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1444. Л. 48-48 об.). Для наблюдения за ходом работ американской компании и соблюдением контракта назначили российского чиновника особых поручений П.П. Аносова. Транссиб в 1890-х гг. строился «средствами и распоряжением казны» и объявлялся «истинно народным делом».

4. «Мировое значение» магистрали: аргументы и сомнения. Идея мирового значения Транссиба, звучавшая в Комиссии Императорского Русского технического общества в 1887-1890 гг., встречала возражения. Уже действовавшие трансамериканские дороги, — писало «Восточное обозрение» в 1894 г., — имели прежде всего национальное значение, а не мировое (Восточное обозрение. 1894. 16 окт. № 121. С. 1). Таким образом, сторонники Транссиба оправдывали значение дороги, используя образ «мировой артерии», но не констатацией свершившегося факта.

5. Заимствование через адаптацию. Транзитная функция определяла технические решения. Н.П. Межников настаивал на широкой колее: дорога, соединяющая европейскую сеть с побережьем Азии, имеет торговое и государственное значение и должна стать транзитной. Целенаправленно изучали канадский опыт. Итогом стали командировки Н.С. Кругликова и А.И Имшеник-Кондратовича (которые вошли в преставление А.Я. Гюббенета от 15 ноября 1890 г.), а начальник изысканий О.П. Вяземский обратил внимание на американскую практику начала работ сразу с нескольких пунктов. Но в конечном счете образцы отвергались, так как не подходили к условиям региона. В 1894 г.

Министерство путей сообщения направило в Америку комиссию, состоявшую из нескольких инженеров изучать паромы-ледоколы. Однако их выводы свелись к непригодности американских судов для Байкала, и судно заказали в Англии.

6. Пространство как ресурс внутренней сети. Трассировка показывает приоритет внутренних задач. В 1891 г. линия между Курганом и Омском была отклонена к югу, чтобы захватить Петропавловск, являвшийся главным рынком скота. Переход через Обь проектировался ближе к новым районам. В 1892 г. инженер Г.В. Адрианов пытался приблизить линию к Алтаю. За этим стояли интересы колонизации. «Мировая» магистраль строилась по логике освоения собственного пространства.

Выводы. Во-первых, идея мировой сети пришла в России как внешне навязанный образ и ничего общего с реальностью не имела. Сами проекты были носителями американских и европейских геополитических представлений. Во-вторых, власти отвечали стратегией контролируемого включения: технологии, и знания заимствовались, а концессии и внешнее участия строго отвергались. В-третьих, пространство империи рассматривалось одновременно и как транзитный коридор, и как ресурс для внутренней колонизации, чем объясняется компромиссная природа Транссиба: мировой по функции и государственной по организации.

А. В. Востров

Неуловимая Выборгская дорога: сухопутный путь сообщения в XVI-XVII веках

Важнейшей сухопутной артерией Карельского перешейка являлась Выборгская дорога. Нет точных сведений, когда она была проложена и даже упоминания о ней разрозненны вплоть до середины XVI века. До этого времени устойчивый сухопутный вариант пути между Выборгом и Орешком представляется маловероятным из-за малого числа поселений и сложности ландшафта – доминировал водный путь вдоль берега Финского залива и по Неве.

Первые полноценные сведения о функционировании Выборгской дороги связаны с военными столкновениями и шведскими посольствами. Можно утверждать, что сухопутный путь использовался в середине XVI в.: например, в марте 1555 г. состоялась Йоутсельская битва, когда шведско-финскому гарнизону крепости Кивеннапа (ныне Первомайское) удалось отбить атаку головной колонны русских войск, шедших на Выборг. Вероятнее всего, войска следовали именно по Выборгской дороге, а начало марта подсказывает, что это был ее зимний вариант. Возведение указанного шведского укрепления также подтверждает факт существования наезженной дороги в середине XVI столетия. На следующий год состоялся второй поход на Выборг, во время которого русские войска взяли и разрушили Кивеннапу. Данные события показывают стратегическую значимость дороги, так как крепость Кивеннапа находилась примерно на половине пути между Орешком и Выборгом, а также вблизи русско-шведской границы.

Новые подтверждения относятся к концу XVI столетия. В январе 1590 г. русские отряды атаковали шведские приграничные земли в волости Эурепяя Выборгского лена, а базами русских войск были Орешек и Койвусаари (Березовый, ныне Петроградский о-в). В августе следующего года шведская кавалерия по суше добралась из Выборга к Неве, где встретилась с флотом,

вышедшим из Койвисто (ныне Приморск) для дальнейшего похода на Новгород. В конце января 1592 г. русские отряды вошли в Финляндию для возвращения Корелы и взятия Выборга. Путь войска и артиллерии от Новгорода до Выборга занял более трех недель по зимней сухопутной дороге (Селин, 94-97, 102-104). Данные примеры подкрепляют гипотезу об активном функционировании Выборгской дороги зимой, однако летний вариант также периодически использовался.

Другие сведения о Выборгской дороге связаны с отчетами шведских посольств. Наиболее ценные можно найти в отчете посольства С.Э. Лейонхуфвудса 1557 года. По пути из Выборга в Москву посольство пересекло русско-шведскую границу на Карельском перешейке. Так как данное событие произошло в январе, то снова подтверждается гипотеза об устойчивом варианте зимнего пути в середине XVI века. В посольском отчете подробно описывается путь посольства до русской границы: через Муолаа (ныне Правдино), Саккола (ныне Громово), Метсякюля (ныне Молодежное), Ревонниеми и Хепоярви (ныне Токсово) до Нотеборга (Tarkiainen, 66).

Менее подробные сведения содержатся в посольском отчете К. Андерссона и Б. Клауссона 1537 г. о ратификации русско-шведского мирного договора. В нем перечислены Выборг, Новгород и Москва. Посольство следовало в январе по зимнему варианту Выборгской дороги (без детализации трассы). В посольском отчете 1540 г. упоминаются те же города. Более определенно можно утверждать следующее: обратный путь прошел по зимникам новгородской земли и по Выборгской дороге.

Более поздние подтверждения относятся к посольским миссиям П. Петрея – шведского агента и дипломата. В начале сентября 1607 г. он в качестве гонца выехал в Выборг, чтобы передать царю Василию Шуйскому предложение шведской помощи (в т. ч., в борьбе с поляками). Граница оказалось закрытой, и гонцы направились из Выборга в Москву только 27 января следующего года, куда прибыли не позднее 14 февраля. Ответное письмо шведскому королю Карлу IX было доставлено П. Петреем 10-11 апреля.

Датировка еще раз подчеркивает, что до Орешка путники двигались по зимнему варианту Выборгской дороги – и скорость перемещения по ней была достаточно высокой. Обратный путь, вероятнее всего, также проходил по зимней дороге, так как в тот период зима длилась дольше, и межсезонье зачастую начиналось в апреле. Следующая дипломатическая поездка П. Петрея (конец 1609-1610 гг.) также проходила через Выборг. Границу удалось пересечь лишь в конце января, и вскоре миссия прибыла в Орешек, перемещаясь по территории Корельского уезда (Толстиков, 25-27, 36-38) Данные факты вновь подтверждают периодичность использования Выборгской дороги официальными лицами.

Можно предположить, что полноценное ее функционирование в XVI столетии не могло быть реализовано по причине пограничного статуса. Финансирование разделенной границей дороги одной из сторон – русскими или шведами – было невозможным, учитывая сугубо административную функцию дорог того времени. На русской стороне издавна бытовала стратегия, что укрепление должно охранять магистраль: так Корела и Орешек защищали Корельскую дорогу (Кирпичников, 12), а Выборгская дорога не могла полноценно охраняться новгородскими крепостями. Договориться о «разделении ролей» (при постоянных конфликтах и возможности использовать водный путь) в условиях того времени также вряд ли представлялось возможным. Поэтому ситуация изменилась лишь после Столбовского мирного договора 1617 года.

В период шведского управления Карельским перешейком система сухопутных дорог активно модернизировалась: дороги обретали большее стратегическое значение, обеспечивая связь между столицей Шведского королевства и крупными укрепленными пунктами: Выборгом, Кексгольмом (ныне Приозерск), Нотеборгом (Орешком) и Ниеншанцем. Достоверные сведения о круглогодичном функционировании Выборгской дороги относятся только ко второй трети XVII в., когда была организована шведская Королевская почтовая система (в Великом княжестве Финляндском – в 1638 г.), а почтовая трасса между Выборгом и Ниеншанцем прошла по существующей дороге (Villstrand, 28). Она в ключевых точках совпала с маршрутом посольства

1557 г., поэтому можно утверждать, что существовавшая как минимум столетие сухопутная (возможно, только зимняя) трасса после учреждения Королевской почтовой системы стала магистральной на Карельском перешейке.

Полноценно сухопутная Выборгская дорога появилась на картах в середине XVII века: например, на карте 1645 года авторства землемера Выборгского уезда Э.Н. Аспегрена присутствует фрагмент данной дороги. Более отчетливо она локализуется на картах 1676 и 1678 годов.

Литература:

1. *Кирпичников А.Н.* Каменные крепости Новгородской земли. Л.: Наука, 1984. 275 стр.

2. *Селин А.А.* Тявзино 1592-1595 гг. Дипломатические игры на востоке Балтики. СПб., Блиц, 2024. 760 стр.

3. *Толстиков А.В.* Петр Петрей. Вехи биографии // Петр Петрей. М.: Квадрига, 2023. С. 13-56.

4. *Tarkiainen K.* Moskoviten. Sverige och Ryssland 1478–1721. SLS, Helsingfors, 2017. 484 s.

5. *Villstrand N.-E.* Riksdelen. Stormakt och rikssprängning 1560–1812. Helsingfors: SLS, 2009. 416 s.

Н. И. Горская

Смоленские маршруты: дороги и почтовые станции Смоленской губернии накануне земской реформы 1864 г.

Земская реформа 1864 г. стала рубежом в развитии местных дорожных и почтовых коммуникаций – по данной реформе к развитию транспортной и почтовой сети призывалось земское самоуправление.

К середине XIX в. дороги Смоленской губернии представляли собой наиболее оживленный путь из столиц на запад. Ими пользовались купцы, военные, послы и монархи. Все большие дороги относились к разряду грунтовых и требовали больших материальных и людских затрат на их содержание. В 1825 г. на организацию проезда Александра I было израсходовано более 3 тыс. рублей земского сбора. Последним из российских императоров смоленскими грунтовыми дорогами для длительного путешествия воспользовался Александр II, посетивший в 1858 г. Смоленщину в ходе своей поездки по десяти губерниям в связи с подготовкой крестьянской реформы.

Направление дорог определялось общегосударственными задачами и местными потребностями, поэтому большие дороги не знали административных границ. В Смоленской губернии было семь почтовых трактов «к трем главным пунктам сбыта»: Поречью, Белому и Ржеву. Главными почтовыми трактами являлись Поречский, Московский, Витебский, Варшавский и Бельский. Самый крупный из них – Московский или «старая» Смоленская дорога.

Дороги и почта представляли собой единую систему коммуникаций, но управлялись различными ведомствами. Почтовые конторы и станции, расположенные на больших грунтовых дорогах, подчинялись Почтовому департаменту; строительством дорог занималось Главное управление путей сообщения и публичных зданий, ремонт дорог был в ведении МВД, которым на местах занимались чиновники МВД: губернатор, одной из главных обязанностей которого было осуществление почтовой свя-

зи, и предводители дворянства. Они через помещиков организовывали крестьян на выполнение дорожной и подводной повинности и организовывали земский сбор.

До начала 1830-х гг. почтовые станции содержались за счет казенных денег и земских повинностей. В 1830-х гг. были приняты несколько законов, существенно изменивших положение почты (22 октября 1830 г., 25 октября 1831 г.). Почтовые станции распределялись по одиннадцати округам, (вместо губернских почтамтов). На всех дорогах, кроме артерий, соединявших Москву и Петербург, разрешалось создание «вольной почты» в качестве «нового промысла для поселян» всех сословий. В результате почтовый промысел получил развитие. Если почтовых станций не хватало, то устройство и заведование почтой отдавали частному лицу с торгов за счет земских повинностей. Станционные смотрители несли полную ответственность за качество услуг.

Смоленская губерния входила в VI почтовый округ вместе с Витебской, Могилевской, Черниговской, Полтавской и Киевской с центром в Чернигове. На территории губернии перевозкой почты и людей в дореформенное время занимались губернская почтовая контора, одиннадцать уездных контор и десятки станций. Почта являлась одновременно и пассажирской службой. При пользовании почтовыми лошадьми учитывалась служебная иерархия – первыми лошадей получали имевшие «подорожные» и чиновники более высоких классов Табели о рангах. Смоленские помещики предпочитали ездить на своих лошадях. Крестьяне имели право пересекать большие дороги и в некоторых случаях перегонять скот. На дорогах появился и общественный транспорт для межгородского сообщения – дилижансы.

В 1837 г. была создана еще одна государственная почтовая служба – земская почта. Она содержалась за счет земских повинностей и курсировала не по большим почтовым трактам, а по обыкновенным грунтовым дорогам. Ее появление было вызвано расширением сельского полицейского аппарата – появлением становых приставов.

Скорость передвижения людей и грузов, безопасность и комфорт на дорогах зависел от состояния дорожного покрытия,

которое в свою очередь страдало не только от климатических условий, но и от технических возможностей. Шоссейных дорог, покрытых камнем, в Смоленской губернии было всего несколько десятков верст. Для сохранения полотна и разгрузки от большого потока людей дороги имели специализацию.

Сухопутные дороги дореформенной России представляли собой сложную систему коммуникаций. Большие грунтовые тракты делились на почтовые, торговые, военно-этапные. Они предназначались для определенной категории передвигающихся по ним людей и грузов. Например, по почтовым дорогам нельзя было перегонять скот, передвигаться войскам или перевозить большие грузы. Но большинство дорог, по которым перевозилась и земская почта, относилось к разряду проселочных. Все дороги ремонтировались за счет натуральных и денежных повинностей местного населения.

В целом дорожное и почтовое дело Смоленщины отражало потребности и возможности традиционного общества и аграрной губернии с большим количеством крепостного населения.

И. М. Гостев

Дорога из Архангельска в Санкт-Петербург в первые годы XVIII века

До конца XVII в. не было государственных сухопутных дорог из центра России в Архангельск, почтовый тракт заканчивался в Вологде. Только 8 июня 1693 г. в ходе подготовки к первому путешествию Петра I в Архангельск состоялся именной царский указ об устройстве почтового тракта Вологда – Архангельск (ПСЗРИ. Т.3. №1470. С.158–159).

Изучением сухопутных путей из Архангельска к шведской границе Петр I заинтересовался, планируя свой выход к Неве и захват старой русской крепости Орешек, находившейся в руках у шведов, о чем мы находим краткие заметки в его записной книжке: «О спросе и попытке к Орешку <…> О судах в Новгороде и в Онежицах» (ПиБ. Т.2. № 612 (399а). С. 309). То есть разведку Петр начал еще весной 1700 г. Вероятно, вопрос о том, какие пути реально существовали к тому времени, был задан архиепископу Холмогорскому и Важскому Афанасию. До наших дней дошло две версии «Описания трех путей из державы царского величества ис Поморских стран в Швецкую землю и до столицы их», составленного архиепископом. Эти тексты датированы 1700 и 1701 г. Исходя из целей Петра I, это сочинение носило исключительно прикладной характер, обеспечивая информацией царя об известных, ранее использовавшихся, путях от берегов Белого моря в шведские земли.

В 1702 г. такой путь потребовался для совершения скрытого маневра войск к Нотебургу. Для разведки сухопутных дорог царь послал из Архангельска в Новгород писаря Преображенского полка И.К. Муханова и сержанта М.И. Щепотьева с командой солдат. Первым заданием, данным преображенцам, было поручение разведать дорогу вверх по р. Онеге через Каргополь до Новгорода (РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. Л. 1–5об.). Они разведали и описали два различных пути, у каждого из которых оказались свои преимущества и недостатки. По результатам проверки состояния старой паломнической дороги,

которая вела от Повенца к западному побережью Белого моря, Петр I выбрал именно её.

Дорога через Повенец оказалась значительно короче и, что немаловажно, часть пути можно было преодолеть по воде, а это сильно облегчало переход для войска. Путь этот существовал задолго до официального открытия почтового тракта из Санкт-Петербурга в Архангельск и использовался не только местными жителями окрестных населенных пунктов, но и паломниками, направлявшимися из новгородских земель в Соловецкий монастырь. После приведения дороги в порядок, по ней смогла пройти русская армия с артиллерией и обозами.

Этот маршрут избрал Петр I для своего скрытного передвижения своих элитных полков к Нотебургу в 1702 г. Судя по всему, исходя из требований максимально возможной маскировки, сыграло роль и то, что по пути следования было значительно меньше населенных пунктов. В историю эта дорога вошла под названием «Государева» («Осударева»). В дальнейшем она неоднократно использовалась в летнее время для перевозки грузов и иных целей. Никаких упоминаний об использовании этого пути в зимнее время не найдено. Это вполне объяснимо наличием больших водных преград и малой заселенностью территории, по которой проходила дорога. В 1703 г. из Архангельска на Балтику была отправлена первая партия буеров (РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1 Д. 859. Л. 114.). Первую партию буеров, судя по всему, перевозили по «Государевой дороге».

Путь, разведанный И.К. Мухановым, был значительно длиннее, не имел такого количества больших водных преград, не считая переправ через реки Северную Двину, Емцу и Онегу, и проходил через большие села и города. Именно он и пригодился позже для доставки грузов зимним путем к Санкт-Петербургу, когда требовалась частая смена лошадей и подвод. Позже в 1712–1727 гг. эта дорога станет трактом Санкт-Петербург – Каргополь, а затем дойдет и до Архангельска.

Зимой 1705/06 г. солдату бомбардирской роты Преображенского полка Науму Синявину было указано доставить из Архангельска яхту через Каргополь, Олонецкий и Новгородский уезды «по погостам и деревням», т. е. зимним санным путем (РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1 Д. 49. Л. 433–436). Дорога, которая

позже станет почтовым трактом от Архангельска до Санкт-Петербурга, уже существовала и активно эксплуатировалась местным населением. Однако путь был совершенно не приспособлен для регулярных перевозок – отсутствовали почтовые станции и ямская служба. По этой причине не всегда транспортировка по ней проходила гладко, без происшествий. Так зимой 1707/08 г. случился конфликт с крестьянами Бадожской волости (современная территория северо-запада Вологодской области), о чем свидетельствует челобитная урядника Парамона Воронина, отвечавшего за перевозку (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 22. Л. 297 об.–298). Кроме этого, сохранились два указа, которые дали нам возможность подтвердить доставку буеров в Шлиссельбург, где их оснастили и спустили на воду (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 22. Л. 258–258 об., 372–372 об.).

30 ноября 1707 г. по приказу двинского воеводы П.А. Голицына были отправлены из Архангельска к Санкт-Петербургу «вывезенные з заморя» три буера с различными относящимися к ним припасами. С подводами, на которых осуществлялась перевозка, был послан конвой – урядник Парамон Воронин и с ним солдаты. «Санный поезд» получился большой и состоял из 84 подвод. Ключевыми точками маршрута должны были стать Архангельск – Сельцо – Усть-Моша – Каргополь – Олонецкая верфь – Шлиссельбург – Санкт-Петербург.

Так как почтового тракта на этом пути еще не существовало, было указано везти буеры «по ямом ямщиком, а где ямов нет, всякого чину людем безо всякого отлагателства», то есть перевозка и предоставление подвод оказалась возложена на местных жителей. При этом надо отметить, что, хотя деньги и были выделены на оплату прогонов на подводы «по осми денег на десяток», т. е. 4 коп. за 10 подвод, но явно – сумма небольшая и торговаться с такими деньгами было нереально. Тем более что подводы, устроенные для транспортировки буеров, были нестандартные и в случае поломки их невозможно было заменить в пути и требовалось ремонтировать. Из-за этого случалось множество задержек и конфликтов с местным населением.

Несмотря на все трудности и противодействие местных жителей, особенно упорное в Бадожской волости Белозерского

уезда, перевозку буеров удалось завершить. Их доставили в Шлиссельбург, оснастили и спустили на воду.

Так была завершена первая известная нам транспортировка государственных грузов по еще не существовавшему тракту Санкт-Петербург – Архангельск.

Е. Б. Грузнова

Понятия «дорога» и «путь» в русских источниках XVI–XVII вв.

В русских источниках XVI–XVII вв. для обозначения путей сообщения используется ряд терминов с разной смысловой нагрузкой. Наибольший интерес представляет употребление понятий «дорога» и «путь», изучение которых по материалам «Словаря русского языка XI–XVII вв.» привело современного нам исследователя В.В. Колесова к выводу, что при очевидном сходстве словоупотребления обобщающим уже тогда было понятие «путь». Оно указывало на само состояние движения и его направление, тогда как под дорогой понималась конкретная полоса земли.

Однако слово «путь» позволяло акцентировать внимание прежде всего на качественных характеристиках движения, причём не столько на его направлении, сколько на конечной цели, также способах и условиях её достижения. Не случайно в текстах XVI столетия его использовали, когда требовалось определить владельческие права и поступление дани, пошлин и повинностей с территорий, относившихся к крупным административным центрам. Эти поступления шли, в том числе, с поселений и угодий, не всегда расположенных компактно, но причисленных к ведомствам, которые специализировались на обеспечении дворцового хозяйства отдельными продуктами и услугами на местах и в столице, — стольничу, чашничу, конюшему, сокольничу, постельничу пути. Такие пути отмечены в уездах далеко не всех городов. В духовной грамоте Ивана III 1504 г. формулировка о передаче наследнику владений «с волостьми, и с путьми, и с селы» использована 45 раз, а в завещании Ивана IV 1572 г. она встречается более чем для пятидесяти административных единиц, в том числе, для городов Московского, Рязанского, Смоленского, Нижегородского, Тверского, Новгородского великих княжеств. Формулировка перемирной грамоты Василия III и Сигизмунда I Старого от 14 сентября 1522 г. о судьбе «города Смоленска с путьми и с волостьми, что к нему тянет», подтверждает связь путей с тем городом, на зем-

лях которого они находились. Поэтому исследователи видят сходство путей с казанскими даругами, игравшими роль как обычных дорог, так и административных единиц для тянувших к этим дорогам мест.

Отражение пути одновременно как направления и цели движения обнаруживается в завещании вятчанина Ивана Иосифова Шелома, которое он составил 3 июля 1574 г., «поедучи в путь к Москве с государскими книгами» на случай, если «Бог по душу послет в сей дороге Московской, меня Ивана в животе не станет». То есть путь этот он проделывал по вполне конкретной Московской дороге.

В разрядных книгах и других документах Разрядного приказа, а также в дипломатической переписке термин «путь» особенно активно употребляли для обозначения условий передвижения. Например, в опасной грамоте Василия III имперским послам от 10 марта 1517 г. многократно подчёркнута договорённость: «послом через твою землю землею и водою путь чист без всякие зацепки». Путь мог быть водяным, морским, судовым, земляным, сухим. В зависимости от времени года — вселетним, зимним, зимним первым, зимним последним, осенним грязным, осенним заморозным, осенним нужным. В зависимости от целей передвижения — бортным или ловчим. В новгородских ямских книгах 1586–1631 гг. упоминаются пути, связанные с наличием пожен, поэтому «пустой и дальний путь» к пожалованным владениям порождал просьбы об их обмене на ближайшие к ямским слободам.

Для обозначения конкретного отрезка пути, специально выделенной полосы для движения в определённом направлении или объекта для указания рубежей при межевании писцами использовалось понятие «дорога». Именно на оборудованных для передвижения дорогах, согласно завещанию Ивана III, следовало держать ямы и подводы.

Хотя для Русского государства, особенно его центральных, северных и сибирских территорий, основными были водные пути, источники XVI–XVII в. упоминают более шестидесяти дорог. Чаще всего они названы по начальному или конечному пункту (городу, монастырю, промыслу), либо по назначению передвижения (большая проезжая, лесная обводная, отхожая,

просёлочная). В отдельных случаях есть ориентиры, которые позволяют проследить маршрут и расстояние между находившимися на дороге объектами. Так, при переговорах с польским королём Сигизмундом II Августом в 1570 г. царь настоял на использовании в качестве рубежа Себежской дороги, «которая дорога от Себежа к нашей вотчине к городу Полотцку чрез Дрысу реку», а в списке рубежей, зачтённом польским послам, были выделены её отрезки с указанием вёрст до следующего озера, сельца, перевоза, моста и с обозначением объектов, встречавшихся по ходу движения с обеих сторон. В разделе Книги Большому чертежу под названием «От царствующего града Москвы дорога к Архангельскому городу, к морской к карабельной пристани, да дорога в Сибирские городы» расстояния между городами показаны сначала посуху, но от Вологды дорога идёт «рекою Вологдою в реку в Сухону» и далее по рекам, поэтому здесь число вёрст, видимо, обозначает расстояние по берегу между пунктами высадки. В любом случае водная часть пути уже явно входит в понятие «дорога».

Слово «дорога» использовалось также для указания пути, предназначенного для перемещения отдельных лиц и групп. В дипломатической переписке конца XVI в. «окиян море» определялся как «Божья дорога», поэтому никто не имел права покушаться на свободу передвижения по морям. В районе р. Колышлея (притока Хопра) проходила казачья дорога. Через Северский Донец и по Муравскому шляху пролегали царёвы дороги, по которым отправлялся в походы на Русь крымский хан. От Смоленска к Орше вела Оршанская посольская дорога. Большую наезженную степную дорогу обычно обозначали словами, указывающими на наличие на ней следов передвижения, колеи — немецко-польским «шлях» или тюркским «сакма». Но в Книге Большому чертежу 1627 г. шляхи и сакмы определяются как дороги.

В XVII в. понятие «дорога» приобретает черты обобщающего для сухопутных и смешанных путей и становится более употребимым, чем «путь», в т. ч. и потому, что дорожная сеть начинает замещать часть водных путей, ставших неактуальными.

А. Р. Джиоева

Дороги на рукописных картах Собрания Петра I

В Собрании Петра I РО БАН хранится большая коллекция карт и планов. Она описана в Историческом очерке фондов (*Боброва Е. И., Мурзанова М. Н., Покровская В. Ф.* Исторический очерк и обзор фондов Рукописного отдела Библиотеки Академии наук. Доп. к вып. 1: Карты, планы, чертежи, рисунки и гравюры Собрания Петра I. М.; Л., 1961) и в электронном виде размещена на сайте БАН.

Коллекция является ценным источником по истории Петровского времени в самом широком смысле. Так, к восприятию пространства и времени эпохи может приблизить исследование планов дорог на картах из этого собрания.

Среди карт собрания есть изображения путей к местам военных действий. Например, две карты европейской части России: одна в схематичной манере изображает путь от Москвы к Азову (РО БАН. Рукоп. карты. Осн. 613), другая, «составленная после Азовской кампании 1696 года» генералом Менгденом и капитаном Брюсом (Рукоп. карты. Осн. 311), скопирована с голландского образца, но в ней точно отражена местная топонимия. Схематичная карта тоже была составлена после Азовского похода или во время него, так как на ней обозначены несколько пунктов, особенно важных для кампании 1696 г. (Тамбов и Валуйки, от которых двумя путями должны были следовать войска к Черкасску недалеко от Азова). Кроме того, глагол в одной из надписей употреблен в прошедшем времени: «с Танбова на Дон шляху Хованского шли 6 недель». Вероятно, царю необходимы были эти сведения для анализа скорости передвижения по разным дорогам. Внезапность могла стать тем преимуществом во времени, которое дает власть над пространством, чтобы, по словам Петра I, «пока железо кипит, тогда и ковать» (ПБПВ. Т. 4. Ч. 1. С. 479. № 1456.)

Мы знаем, что следующим важным этапом для царя, имевшим огромное значение и для России, было его участие в шествии Великого Посольства 1697–1698 гг. по Европе. Для Петра оно внезапно прервалось известием о стрелецком бунте в

Москве, которое заставило его развернуться и в ярости пять дней скакать из Вены без остановки, позже он скорость сбавил и использовал остаток пути для переговоров с Августом II. Это был важный опыт для царя в отношениях со временем.

После неудачи Нарвской осады в 1700 г. Петр I начал строительство так называемой «Осудаервой дороги» — волока от Белого моря к истоку Невы в Ладожское озеро, к стражу Балтики — крепости Нотебург. Идея поиска новых путей к шведам, как известно, была предложена архиепископом Холмогорским и Важским Афанасием. Но у Петра I появился фантастически дерзкий замысел переброски флотилии. Он действительно вышел внезапно к Нотебургу на кораблях, и неприступная крепость была взята. Сам Петр относился к этому, как к чуду. В торжествах по поводу этой победы постоянно звучала восторженная мысль о небесной помощи царю. Ощущение небесной помощи придавало осмысленность и жертве рядовых исполнителей этих замыслов.

В повседневной переписке Петра и в официальных праздниках через молитвы и аллюзии к библейским сюжетам заметно присутствие горнего, свода неба невидимого. Это ощущение, привычное для человека допетровской Руси, причастного многовековой русской книжности, превратилось в почти экзальтацию на триумфальных торжествах викторий и церковных праздников. События пространства земного стали сливаться мысленно с датами священной истории годового церковного цикла, и пространство надмирного в особые даты благословляло приуроченные к ним деяния побед православного народа. Причем Новый год, праздновавшийся как главный государственный праздник с 1 января 1700 г., совмещал в себе и празднование всех викторий года, и события Священной истории, что манифестировалось визуализациями в картинах-фонарях, украшавших места торжеств, и в разыгрывавшихся в честь празднований пьес (*Погосян Е.А.* Пётр I – архитектор российской истории. Санкт-Петербург, 2001).

Закрепив в представлениях празднеств это слияние великих земных свершений с благословением небес, Петр, ни на миг не останавливаясь, продолжал прокладывать пути: в Европе, прирастая территориями вдоль берегов Финского залива, и внутри

страны, пытаясь соединить бассейны Балтики с Волгой и Днепром. Так, помимо карт прибалтийских территорий в Собрании Петра имеются проекты, соединяющие Западную Двину и притоки Днепра (Рукоп. карты. Осн. 244, 245); планы каналов Вышневолоцкой системы, проекты пути с Волги на Дон, планы Ладожского канала.

Везде надо было спешить, превозмогая свою и чужую немощь. Царь постоянно подгонял своих подданных, то требуя «ехать немедленно сюды», да «чтоб не медлил», то писал «о скорейшей посылке полка», или чтоб, отправив нужнейшие дела, ехали бы «к государю немедленно», чтоб «не изволили время терять» и «торопились кончать дело».

Время, надо заметить, символически непременно изображалось в картинах, оформляющих государственные торжества. Так, на транспарантах в честь взятия Нотебурга были изображены часы со стрелками и грузом, а также Сатурн в качестве аллегории времени и сопутствующая ему Фортуна (Погосян, 2001. С. 59-60).

Стратегия успеха, видимо, состояла в динамичном движении и экономии времени. Для ее усвоения подданными и устраивались торжества с аллегорическими представлениями. Сам Петр оценивал потерянное время, как смерть: «Пропущение времени смерти невозвратной подобно» (ПБПВ. Т. 11. С. 281. № 4505).

Эта напряженная спешка, если наблюдать карты Собрания, в итоге привела к дорожкам на Аландских островах (Рукоп. карты. Осн. 6, 7): по ним периодически в течение работы мирного конгресса в 1719 г. после сытного обеда генерал-фельдцейхмейстер Яков Брюс с графом Гилленборгом подолгу прогуливались не торопясь.

Тем временем в 1719 г. Петр провел ряд реформ: областную административную, о ревизии населения, о создании Военной коллегии, Берг- и Мануфактур-коллегии и открыл первый российский курорт марциальных вод в Олонце.

В праздничных церемониях с 1720-х гг. больше не было прежней ажитации, связанной с фортуной и временем: время, государство и дороги просто бесповоротно стали другими.

М. В. Друзин

Путешествие Барановской комиссии по Уральской горнозаводской железной дороге в августе 1879 г.

1 октября 1878 г. открылось движение на первой уральской железной дороге, связавшей губернский город Пермь с горнозаводским центром Урала – городом Екатеринбург. Дорога проходила по северной части губернии, захватывая в свою орбиту уральские железоделательные и чугунолитейные горные заводы. 22 июля 1876 г. была учреждена Комиссия для исследования железнодорожного дела в России во главе с генерал-адъютантом графом Эдуардом Трофимовичем Барановым. Комиссия должна была выяснить причины неустройств и беспорядков в строительстве и эксплуатации российских железных дорог. В Комиссию и ее подкомиссии с уже обустроенных железными дорогами регионов стекались заявления с жалобами на устройство дорог. Подкомиссии предприняли ряд путешествий по построенным железным дорогам, чтобы воочию убедится в их качестве. Петербургская подкомиссия, в ведение которой был включен уральский регион, начала свое путешествие по Уральской горнозаводской железной дороге 1 августа 1879 г. в Перми, 6 августа достигла Екатеринбурга, и 11 августа вернулась в Пермь. На каждой станции дороги комиссия знакомилась с обустройством вспомогательных помещений, оценивала удобство жилых помещений, приспособлений для приемки, хранения товара и пожарной части. Изучались жалобные книги и опрашивались станционные служащие, местные чины инспекции, жандармского управления и полиции. Почти с каждой станции секретарь комиссии К. А. Скальковский направлял в Международное телеграфное агентство телеграммы с описанием продвижения комиссии и ее приемом на местах. Подробно это путешествие освещалось в прессе.

Доклад построен на архивных материалах фонда Барановской комиссии в РГИА и сведений из местной и центральной прессы того времени.

И. О. Ермаченко

«Новый Восток»: первые железные дороги к Бухаре и Карсу в аспектах культурного транзита

Популярная в междисциплинарных исследованиях тематика культурного транзита применительно к позднеимперской России продуктивно трактуется в том числе и в контексте «русского ориентализма» (ср. соответствующие разделы отечественных коллективных монографий «Северный Кавказ в составе Российской империи», «Центральная Азия в составе Российской империи», работы С.Н. Абашина, О.Ю. Бессмертной, В. Тольц, Д. Схиммельпэннинка ван дер Ойе и др. авторов). Известный труд Ф.Б. Шенка «Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог» (в т. ч. в переводе русского издания 2016 г.) специфически затрагивает сходные коммуникативные проблемы. Сочетание двух этих подходов оказывается особенно релевантным при характеристике «цивилизаторского» в понимании современников начала железнодорожного освоения пограничных восточных областей («цивилизующего влияния пара», по образному выражению Э.Р. Циммермана, приятельствовавшего с министром путей сообщения М.И. Хилковым). Показательно, в частности, компаративное рассмотрение в этом контексте вассального Бухарского эмирата и Карсской области, присоединенной к России после русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

Проведение в 1888 г. на территорию первого ветки Закаспийской железной дороги с основанием станции и городского поселения Новая Бухара (где расположились официальное российское представительство и новый дворец эмира, выстроенный к этому времени по проекту А.Л. Бенуа в стиле довольно слабо ориентализированной эклектики), а на территорию второй – ответвления Закавказской железной дороги, что добавило Карсу в 1899 г. функцию железнодорожной станции и сказалось на местном урбанистическом ландшафте, породило в обоих случаях отклики современников, отразившиеся в прессе, книжных изданиях, архивных материалах и позволяющие выделить черты

общего и особенного в региональной транспортной политике конца XIX в. и в ее восприятии общественностью. Единство мнений проявлялось по поводу общей перспективы железнодорожного строительства, выразившись в оптимистическом восприятии самого факта проведения обеих транспортных веток как привносящих новое начало в азиатскую повседневность. Однако темпы потенциальных изменений оценивались поразному.

Хотя подведение железнодорожной магистрали к Бухарскому эмирату стратегически рассматривалось российскими правящими кругами исходя из возможностей будущего окончательного присоединения его к империи, станция Новая Бухара, отодвинутая от эмирской столицы на 12 вёрст, для внешних наблюдателей зачастую ассоциировалась с весьма отдалённой перспективой общерегионального «окультуривания». Этот «строящийся русский город» (ныне узбекистанский Каган) воспринимался скорее как факультативное по отношению к классической «благородной Бухаре» пространство и в общем административно-хозяйственном смысле, и с точки зрения транспортного функционала. Утверждалось, в частности, что эмир не любит новый дворец, воздвигнутый в расчете на так и не состоявшийся визит Николая II, – как за нетрадиционность самой постройки, так и из-за беспокойства, доставляемого движением поездов: «он, повидимому, опасался тревожного возбуждения в своих подданных, взиравших будто бы на огненного коня как па шайтаново наваждение» (Э.Р. Циммерман). Посещавшие Новую Бухару вояжёры, отмечая определённое оживление местного «торгового люда», одновременно подчеркивали резкий контраст между окрестной «отсталостью» и пристанционным бытом «занесённого» в царство восточной архаики осколка типичной Европейской России, как стало восприниматься поселение после завершения его благоустройства.

В свою очередь Карсская область, рассматривавшаяся в качестве многократно оплаченного кровью и подвигами русских солдат «новопокорённого края», для которого, «присоединённого навсегда к нашим владениям по Берлинскому трактату, наступила новая эра – эра мирного гражданского и экономического развития» (С.В. Ермолаев), расценивалась как более под-

ходящий объект имперского поглощения и культурной трансформации в русле «системы военно-народного управления» и в контексте новых транспортных коммуникаций, благодаря которым сам город Карс «получил тяготение по восточной равнине к железнодорожному вокзалу». Тем не менее слабый уровень промышленно-торгового развития региона и здесь превращал собственно экономические перспективы железнодорожного строительства в весьма отдалённые и подчинённые военно-политическому планированию дальнейшего развития транспортной сети с учётом особых интересов России в Турции и Иране. Планировочно-строительные достижения на этом поприще в большей степени проявились уже в начале XX века, ярко отразившись в роскошно изданном МПС «Альбоме видов и сооружений железной дороги от Тифлиса до персидской границы (Джульфы) с ветвями к гор. Карсу и Эривани. 1895–1907» (Тифлис, 1909), тогда как «визитной карточкой» Бухары для русской публики стал запечатлевший исключительно её экзотический традиционализм цикл цветных фотографий С.М. Прокудина-Горского 1907 г., частично изданный в открыточном формате.

Проведённый компаративный анализ является, помимо прочего, апробацией методологических подходов, являющихся частью более широкого исследования, которое выполняется автором в составе научного коллектива за счет гранта Российского научного фонда № 25-28-02873, https://rscf.ru/project/25-28-02873/ («Проблемы трансъевразийского железнодорожного транзита в восточной стратегии и транспортной политике позднеимперской России и раннего СССР: механизм принятия решений и их общественная репрезентация», 2026–2027).

А. А. Ефимов

«Только для прекращения переписки»: проблема взаимоотношений Общества Царскосельской железной дороги и Царскосельского дворцового правления при выкупе земель

Доклад будет посвящен одному из вопросов, связанному с историей создания первой в России Царскосельской железной дороги. Автор обратится к исследованию проблемы взаимодействия Общества Царскосельской железной дороги и Царскосельского дворцового правления при решении вопроса о порядке возмещения за занятую для нужд прокладки дороги территорию дворцового города Царского Села.

В начале апреля 1836 г. представители Общества обратились к Санкт-Петербургскому военному генерал-губернатору П.К. Эссену с запросом о необходимости прорубить просеку по линии будущей дороги. Для определения суммы возмещения за землю предполагалось произвести оценку уполномоченными с участием земского исправника, чиновника Казенной палаты, а также владельцев или их поверенных. Поскольку основная часть территории принадлежала Царскосельской вотчине, то об обращении через МВД были проинформированы министры финансов и императорского двора (РГИА. Ф. 487. Оп. 5. Д. 1293. Л. 6–8 об.).

Глава Придворного ведомства П.М. Волконский, ознакомившись с запросом, подал императору доклад для получения точных инструкций. Николай I распорядился разрешить необходимую вырубку с условием, чтобы за этим процессом наблюдал чиновник Царскосельского дворцового правления «для приведения в известность могущих произойти от сего убытков и для определения меры вознаграждения наравне с прочими владельческими имениями» (Там же. Л. 5, 5 об.). Это указание было через главноуправляющего Дворцовыми правлениями Я.В. Захаржевского передано Царскосельскому дворцовому правлению и полиции Царского Села с указанием направить

уполномоченного от каждого из этих учреждений для наблюдения за прокладкой просеки (Там же. Л. 12–13 об.).

В конце апреля 1836 г. Я.В. Захаржевский оценил занятие части городского выгона (сенокос) в 4000 руб. в год, но эта оценка не устроила министра императорского двора, который 11 мая предписал подготовить подробный доклад об убытках Дворцового ведомства и крестьян. (Там же. Л. 14, 15).

Вопрос оставался нерешенным до сентября. После предписаний от 10 и 17 сентября полиция сообщила о снижении дохода за покос травы на 1000 руб. Архитектор А.П. Гильдебрандт определил: под дорогу отошло 18 десятин (12 – сенокос, 6 – выпас), по цене 80 руб. за десятину убыток составил 1440 руб., плюс 300 руб. на засыпку и планировку мест добычи камней – всего 1740 руб. Полиция предложила взыскать с Общества 1740 руб. за год и далее по 1440 руб. При этом полную оценку предложили произвести после завершения работ, приняв цену 80 руб. за десятину. Министру доложили только об убытке от снижения покоса, а расчеты по стоимости земли отложили. 19 октября 1836 г. Общество уведомило Дворцовое правление, что и по его мнению полная оценка невозможна из-за неизвестности масштабов прокладки, и просило ограничиться оценкой потерь от сенокосных угодий. Поверенный Общества провел обмер только земель дворцовой вотчины, не затронув городские территории (Там же. Л. 20–27 об.).

4 ноября 1836 г. главноуправляющий Я.В. Захаржевский направил в Правление Общества отношение о присылке поверенного для оценки убытков города. Обращение оставалось без ответа до конца марта 1837 г., несмотря на напоминания 28 января и 23 марта 1837 г. графу А.А. Бобринскому. Лишь 31 марта 1837 г. был командирован титулярный советник Постунов для сверки расчетов архитектора А.П. Гильдебрандта (Там же. Л. 27 об.–31 об.).

Захаржевский 25 августа 1837 г. предложил возместить все убытки, командировать уполномоченного для освидетельствования, обмера и оценки занятых земель, а также точно определить будущие потребности в землях, ограничившись крайней

необходимостью (там же. Л. 32, 32 об., 34–39 об.). 1 сентября 1837 г. Правление Общества уведомило о командировании поверенного для оценки ущерба и составлении плана земель, обещав незамедлительно заняться оценкой.

При определении стоимости выявились расхождения. К середине марта 1838 г. были проведены совместные обмеры А.П. Гильдебрандта и инженера Бурда. Установлено, что занято 18 десятин сенокосной земли. Оценка архитектора: 80 руб. за десятину, всего 1440 руб., плюс 300 руб. за зарытие ям. Представитель Общества опирался на оценку убытков крестьян Дворцовой вотчины (36 руб. за десятину из расчета 40 пудов сена с десятины при цене 90 коп. за пуд), направив 648 руб. за 18 десятин. Общество обязалось устранить ямы своими силами. Сумма 648 руб. поступила к 20 марта и была принята (Там же. Л. 40–45 об.).

Летом 1838 г. для дальнейшей оценки земли была сформирована специальная комиссия. Захаржевский в предписании от 14 августа 1838 г. отмечал задержку из-за отсутствия уполномоченного от Общества, игнорирование условия о ежегодном возмещении за потерю сенокосов, а также продолжающуюся выемку песка, гравия и камня без возмещения. Полиции предписывалось: провести осмотр занятой земли, установить места выемки гравия, камня и песка, подготовить расчет выплат; принудить присылку уполномоченного, провести совместные обмеры и оценку занятых земель, оценить убытки и сформировать расчет. Отмечалось, что расчет в 36 руб. за десятину к городу не относится и был принят только для прекращения переписки.

В архивных материалах итоговое решение по возмещению не установлено, но на основе более поздних документов и успешного запуска железнодорожного сообщения можно предполагать, что вопрос был урегулирован (Там же. Л. 46–64).

Подводя итог, можно отметить, что при взаимодействии чиновников Царскосельского дворцового правления с Обществом Царскосельской железной дороги при решении вопроса о возмещении за занимаемые территории встречались проблемы, вы-

званные экономическими соображениями. Вполне ожидаемо, предприниматели стремились к сокращению издержек и максимизации собственных выгод, тогда как власти города желали четкого следования процедуре и своевременного определения установленного возмещения.

И. В. Зимин

Придворная конюшенная часть во второй половине XVIII в.

Проводя модернизационные реформы, императрица Екатерина II время от времени совершала поездки по России. Их цели, как правило, носили комплексный характер. Императрица, как и ее предшественники, периодически выезжала на богомолье по святым местам (*религиозные практики*). Эти поездки сопрягались с инспекционными задачами, предполагая встречи с местными элитами и оценку эффективности их управленческой деятельности. Поездки всегда совмещались с благотворительный деятельностью (*социальные практики*). Периодически императрица выезжала из Петербурга для встреч с «коллегами» (*дипломатическая работа*). Посещала новые территории, недавно вошедшие в состав России, решая в том числе интеграционные и межнациональные проблемы разраставшейся многонациональной империи.

Так или иначе, эти поездки всегда становились значимыми событиями в жизни страны. Императрица не только знакомилась со страной и народом, но и показывала себя народу (*презентационная практика*). Это была взаимная демонстрация, которая в то время была важнейшей частью политической жизни. Эти поездки финансировались из средств Кабинета Е.И.В. и обеспечивала их Придворная Конюшенная часть (далее — ПКЧ).

Немаловажным для императрицы был фактор времени – «скорость смены пейзажа» за окном кареты, который определялся скоростью лошадей и квалификацией лейб-кучера. Конечно, к ее услугам было все лучшее из того, чем располагала ПКЧ. Кареты оборудовались спальными местами, а зимой и печками. В результате кареты, которые зимой устанавливались на полозья, с некоторой долей условности напоминали комфортабельное купе современного поезда.

Эти удобства, конечно, не избавляли императрицу от жары, пыли и тряски русских дорог, вкупе с бесконечными представительскими мероприятиями по трассе проезда. Но зимой классическая русская тройка, со «спальным местом» в карете или са-

нях позволяла в случае необходимости ставить рекорды скорости. При подходящей погоде рекорды ставились и при проезде со всей свитой от Москвы до Царского Села: «… я, благодаря Всевышнего, со всею свитою, от малого до великого, всех привезла сюда в целости в 53 часа езды, включая часов отдохновения в разных местах, и прибыли мы в среду по утру, в десятом часу, в Царское село с несказанною радостию…»[1]. Об этом рекорде скорости императрица писала в январе 1768 г. и своим европейским корреспондентам: «Я совершила переезд в 53 часа, включая время остановок. Одним словом, выехав из Москвы в субботу в 10 часов утра, я прибыла сюда в среду в 9 часов утра»[2]. Упомянем, что императрица Елизавета Петровна, зимой 1742 г., торопясь на коронацию в Москву, проделала этот путь со всей свитой за 72 часа[3].

Исторический комплекс зданий ПКЧ в Петербурге находился в районе нынешней Конюшенной площади, часть комплекса локализовалось в XVIII в. в районе Литейной улицы. До 1768 г. руководили ведомством отец и сын Иконниковы[4], а затем унтер-шталмейстер (с 1769), обер-шталмейстер (с 1779) В.М. Ребиндер.

По штатному расписанию в ПКЧ работало более 200 специалистов, самым известным из которых был Иоганн Конрад Букундаль (1726 – 1796?), приехавший в Россию в 1756 г. Вероятно И.К. Букендаль приехал с семьей, поскольку в документах по «комнатной сумме» Екатерины II под фамилией Букендаль упоминается седельный, иногда шорный мастер[5].

---

[1] Письмо Екатерины II к Н. Панину по случаю приезда из Москвы. 24 января 1768 г. // Сб. РИО. Т.10. СПб., 1872. С.277.

[2] Екатерина II к г-же Бельке. 25 января 1767 г. // Сб. РИО. Т.10. СПб., 1872. С.277.

[3] *Курукин И.В.* «Поезд» императрицы растянулся на 127 подвод // Родина. 2026. № 11. https://rodina-history.ru/2026/03/03/reg-szfo/poezd-imperatricy-rastianulsia-na-127-podvod.html (дата доступа 9 ноября 2026).

[4] Артемий Иванович Иконников – унтер-шталмейстер с 1749 г., затем Петр Артемьевич Иконников до 1768 г.

[5] В коллекции ГМЗ «Царское Село» хранится несколько карет работы И.К. Букендаля: карета двухместная Екатерины II (Россия. СПб. Ма-

Отметим, что наряду со штатным финансированием ПКЧ, Екатерина II, время от времени вкладывала значительные суммы из Кабинета Е.И.В. на различные его нужды: «На исправление конюшенных строений 20.000 руб.» (РГИА. Ф.468. Д.3887. август 1772); «Об отпуске в Конюшенную контору издержанных в 1789 г. сверх положенного по штату суммы по превосходству цен на фураж 37.403 руб.» (март 1790); «В Придворную конюшенную контору на заплату за починки в старых каменных и деревянных строений в число 18.067 руб. к отпущенным 7.000 руб. еще 11.067 руб.» (октябрь 1796); «Об отпуске в Придворную конюшенную контору употребленных в 1790 году на покупку сена, овса и соломы сверх штатной суммы 24.621 руб.» (март 1791).

Специалисты ПКЧ обслуживали кареты разного предназначения. Это были кареты «для семьи»: «Седельнику Букендаль за сани для Александра Павловича 291 руб.» (декабрь 1780). Кареты, изготовленные по личному указанию императрицы и ей же оплаченные: «По высочайшему повелению сделаны седельным мастером Букендалем: колясочка городская внутри обитая парчею 1.933 руб.; то ж оную зимний ход 84 руб.; двои кресла с колесами 741 руб., из коих одна отправлена в Москву известной Вашему Императорскому Величеству особе» (октябрь 1788). Кареты заказывались и привозились в Россию из Франции и Англии: «О заплате обер-директору Саве Яковлеву за карету 832 руб. Карета делана в Лондоне по заказу – 437 руб. За провоз в Петербург 28 руб. Пошлин по штрафу заплачено 229 руб.; За провоз из Петербурга в Москву 30 руб.» (январь 1768); «Банкиру Сутерланду за фаэтон из Лондона им выписанный по счету его 3.952 руб.» (март 1791). Покупались кареты бывшие в употреблении: «В Придворную Конюшенную контору за оплату за купленную у генерал-адъютанта графа Орлова карету 3.700 руб.» (декабрь 1787). Изготавливались грузовые кареты предназна-

---

стерская И.К. Букендаля. До 1780); фаэтон-карусель десятиместный (Россия. СПб. Мастерская И.К. Букендаля. 1786); сани десятиместные (Россия. СПб. Мастерская И.К. Букендаля. 1790-е, «для катания фрейлин и придворных особ); карета четырехместная Екатерины II (Россия. СПб. Мастерская И.К. Букендаля. До 1794)

ченные для деловых поездок соратников: «Каретнику Науману за сделанную для Канцелярии графа Безбородко фуру с ящиками 525 руб.» (август 1786). Изготавливали кареты которые шли в числе дипломатических подарков: «Шорнику Букендалю за парадную карету для хана Шагин-Гирея с шорами в 7.860 руб. – 3.860 руб.» (июнь 1783); «За сделанный фаэтон для Его Величества Императора Римского в 4.459 руб.» (январь 1788). Кареты отправлялись посольствам, приезжавшим в Россию: «Об отпуске в Конюшенную контору за сделанные двои сани и седла, за отправленные для следующего от Порты посольства кареты и коляски, за отпущенные к здешнему послу к Порте, отправленному палатки, за лошадей в подарки назначенных и за коляски – 35.428 руб.» (март 1793).

Значительные средства из «комнатной суммы» тратились при подготовке вояжей первых лиц. Например, при подготовке европейского вояжа великого князя Павла Петровича с супругою: «Об отпуске в Придворную конюшенную контору за экипажи зделанные по случаю путешествия Их Императорских Высочеств в чужие края 15.328 руб.» (октябрь 1781). Или при подготовке поездки Екатерины II в Крым: «В Придворную Конюшенную контору на изготовление экипажей для предполагаемого путешествия 39.250 руб.» (апрель 1786).

Заметим, что эти поездки в их транспортной составляющей были очень дорогими, поэтому императрица постоянно «доплачивала» из «комнатной суммы»: «Об отпуске в Придворную Конюшенную контору для отправления припасов и прочее на станции к возвратному шествию Их Императорских Высочеств 15.000 руб.» (июнь 1782).

«Управляли» императорскими каретами Екатерины II специалисты ПКЧ: лейб-форейтор А.И. Полыгалов и лейб-кучер П.П. Трунов, которых она жаловала дворянством и деньгами на уровне «гонораров» полководцев уровня А.В. Суворова: «Пожаловано лейб-кучеру Трунову 5.000 руб.» (январь 1777). Судя по документам ее последним лейб-кучером был некто Филиппов: «Пожалованные лейб-кучеру Филиппову 1.000 руб.» (июнь 1785).

Кроме форейтора и кучера, привлекались многочисленные ямщики, которым не только вполне официально выплачивали

деньги «На водку», но и оплачивали их финансовые потери: «В проезд от Москвы до Царского Села ямщикам бывшим под ливнем и за упалые лошади 384 руб.» (июнь 1763).

Таким образом, Придворно-Конюшенная часть выполняла не только утилитарно-транспортные, но репрезентативно-церемониальные функции, являясь крупным экономическим и административным ведомством.

Ю. С. Ижболдина

Влияние природных условий на развитие почтового транспорта в России

Развитие почтового транспорта России в XVI–XIX вв. зависело от геологических и климатических особенностей регионов. В зависимости от рельефа, грунтов, осадков и доступных животных конструировались экипажи. Каждый регион вырабатывал собственный технический вариант, решая одну и ту же транспортную задачу разными средствами.

Большая часть Европейской России лежит на Восточно-Европейской равнине с преобладанием суглинков, тяжёлых глин и заболоченных территорий. После сезонных дождей дороги становились труднопроходимыми, либо движение по ним практически останавливалось. Из-за этих условий экипажи конструировались с высоким дорожным просветом, широкими ободьями колёс (для снижения удельного давления на грунт), усиленными деревянными осями и прочной рамой. Зимой промерзание болот, рек и озёр, напротив, увеличивало скорость доставки корреспонденции.

Ремонт и содержание ямских дорог возлагали на местное население. Дороги должны были быть очищена от леса, деревьев и кустарников, иметь достаточную ширину, крепкие мосты и ежегодно исправляться весной. В ряде районов дороги представляли собой гати — деревянные настилы, уложенные поверх болотистых участков.

Обычно почтовая телега запрягалась одной лошадью, при необходимости использовали две-три. А к XVIII–XIX вв. на трактах распространяется тройка, где средняя лошадь была в оглоблях, двигалась рысью; пристяжные — галопом, что технически повышало скорость движения. Зимой применялась запряжка «гусем» — цепочка лошадей одна за другой; в тяжёлые экипажи впрягали 8–16 лошадей.

Основными элементами упряжи были дуга, хомут, седёлка и другие элементы. Дуга представляла собой изогнутую деревян-

ную деталь, которая устанавливалась над шеей лошади между оглоблями, и фиксировала расстояние между оглоблями, гасила рывки при начале движения с места и служила креплением для гужей и вожжей. До распространения дуги применялось ярмо, которое надевалось на шею лошади и затрудняло дыхание, что ограничивало способность перевозить тяжёлые грузы. Хомут передавал тяговое усилие через плечевую область животного, распределяя нагрузку и снижая давление на шею. Седёлка представляла собой кожаную подушку, она перераспределяла часть нагрузки хомута и оглобель на спину животного через войлочный потник. Основное различие запряжки саней от запряжки телеги заключалось в том, что вместо колёс использовались полозья.

На Севере важную роль играли снежный покров, слабое развитие грунтовых дорог и оленеводство. Здесь получили распространение нарты — полозовые конструкции повышенной высоты (копылья), не загребающие рыхлый снег днищем; число пар копыльев варьировалось в зависимости от назначения и региона. Полозья могли иметь естественный изгиб задней части, передние концы укреплялись проволокой и металлическими накладками. Упряжь заимствовалась у саамов и ненцев: кожаные лямки, потяги, пояса; в отдельных районах — деревянный хомут, перенесённый с лошадиной упряжи на оленя.

Почтовым транспортом Кольского уезда были балок (закрытая конструкция на округлённой доске-основании с парусиновым верхом на дугах) и керёжа (та же схема без покрышки, короче). Почтовый караван строился последовательно — ямщик на керёже, за ним балок с почтой, балок с почтальоном, запасные олени.

Собачий транспорт, заимствованный у саамов, представлял собой лёгкую конструкцию из естественно изогнутых берёзовых полозьев, для локальных грузов и подлёдного лова.

На Кавказе решающим фактором становился горно-равнинный рельеф. Основными типами транспорта были арбы — двухколёсные повозки парной упряжки; равнинный вариант рассчитан на тяжёлые грузы, горный тип — облегчённая цельнодеревянная конструкция. Тягловыми животными были волы на горах и равнинах; буйволы на равнинах и для перевозки тя-

жёлых грузов; ослы и мулы — горные грузоперевозки; лошадь — преимущественно верховая и военная функции.

Рессорные экипажи Северного Кавказа: линейка — лёгкий четырёхколёсный экипаж на железных осях с рессорами, деревянными подножками и железными крыльями для защиты от грязи; тачанка — четырёхколёсный рессорный экипаж на пароконной дышловой запряжке.

Железная дорога строилась в сложных природно-климатических условиях: северные широты и заболоченный грунт. Балластная система железной дороги состояла из двух слоёв: гранитный щебень поверх кварцевого песка и гравия. Верхний слой защищал нижний от выдувания и размыва, а главным образом для воспрепятствования поднятия пыли, вредно влияющей на подвижность составов. Искусственные сооружения состояли из мостов на каменных устоях и быках с деревянными пролётными частями. Опоры мостов облицовывались гранитом или кирпичом, в зависимости от доступного местного материала. Деревянные элементы мостов пропитывались консервирующим составом для долговечности.

С. С. Колегов

Отражение проблемы развития транспортных коммуникаций на Урале в документах В. Н. Татищева и В. И. де Геннина в начальный период их деятельности в регионе

XVIII в. стал новой эпохой в истории Урала. Благодаря своим рудным богатствам он в первой четверти столетия превратился в важнейший промышленный центр страны, стал основной базой для создания боеспособных армии и флота. Здесь уже в начале XVIII столетия появились Каменский, Невьянский, Уктусский государственные заводы, а впоследствии возникнут Шуралинский, Быньговский и прочие частновладельческие предприятия. Развитие Урала в первой трети XVIII в. во многом связано с именами таких выдающихся деятелей в области горнозаводской промышленности, как капитан артиллерии В.Н. Татищев и генерал В.И. де Геннин. Благодаря их усилиям появился и развивался Екатеринбургский завод, где не только плавили металл, но также чеканили монету, развивали камнерезное и гранильное производство. Под руководством В.И. де Геннина и В.Н. Татищева вступил в строй Пыскорский казенный медеплавильный завод в Соликамском уезде и Егошихинский медеплавильный завод в Кунгурском уезде.

История экономического освоения Урала в первой трети XVIII в. нашла свое отражение в трудах таких историков, как Б.Б. Кафенгауз «История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв.: опыт исследований по уральской металлургии», А.С. Черкасова «Мастеровые и работные люди Урала в XVIII в.», в труде «История Урала с древнейших времен до 1861 г.» под редакцией А.А. Преображенского и других исследованиях. Непосредственно о вкладе в развитие Урала В.Н. Татищева и В.И. де Геннина писали А.И. Юхт, А.Г. Кузьмин, Н.С. Корепанов. Однако деятельность этих двух людей настолько многогранна, что отдельные ее моменты, в том числе строительство дорог в регионе, еще ждут своих исследователей.

При освоении Урала серьезным препятствием стало слабое развитие дорог. Дорожная сеть первой половины XVIII столетия сложилась, в основном, в период с XVI по XVII вв. Важнейшим транспортным узлом выступала Москва, от которой сухопутные пути вели к крупным городам, пристаням на главных водных магистралях, границам и таможням. За Урал и в Сибирь вела государственная дорога, которая несколько раз за XVI–XVII вв. меняла свое направление. Так, например, до 1598 г. она шла через города Чердынь, Лозвинск и Тобольск, а затем пролегла через Соль Камскую на Верхотурье – Туринск – Тюмень – Тобольск (Бабиновская дорога). В середине XVII в. новое направление установилось для старой Казанской дороги, ранее шедшей через реку Вятку на Сарапул, Уфу и Уфимские степи на Тюмень. Теперь она пролегала через город Кунгур, а с Кунгура шла через верховья рек Бисерть и Чусовая. Затем дорога раздваивалась на северо-восточное (к Ирбитской слободе) и юго-восточное (к верховьям реки Исеть, к Катайской слободе и далее через Далматовский монастырь на Тюмень и Тобольск) направления. Однако с XVIII столетия и до начала строительства железных дорог единственным экономически оправданным маршрутом для доставки продукции уральских заводов в центральные регионы Российской империи являлся сплав по рекам Чусовой, Каме и Волге.

Прибывший на Урал в 1720 г. В.Н. Татищев уже в 1721 г. в своем послании в Берг-коллегию прямо предлагал проект обустройства водного маршрута по рекам Исеть, Чусовая, Кама. Ссылаясь на мнение пленных шведских офицеров, В.Н. Татищев считал возможным соединить каналом реки Северную и Южную Кельтму и тем обеспечить развитие торговли и транспортировку железа с заводов в центральную часть России и за границу (РГАДА. Ф .271. Оп. 1. Д. 618. Л. 128–136).

Среди многочисленных пунктов инструкции, переданной В.Н. Татищевым комиссару Екатеринбургских заводов Ф. Неклюдову, есть указание как оберегать от повреждения заводские дороги.

В.И. де Геннин, появившийся на Урале в 1722 г., также уделял пристальное внимание развитию дорожной сети и речному судоходству. В письмах, указах, инструкциях своим подчинен-

ным, посланиях воеводе города Соликамска Н.М. Вадбольскому и промышленнику А.Н. Демидову он не раз обращается к данной проблеме. Так, например, генерал поручил В.Н. Татищеву проследить, как проходит ремонт знаменитой Бабиновской дороги, благодарил за обустройство пути до Кунгура: «Что Вы верстовые столбы поставили на Кунгурской дороге <…> за то я вам благодарен». Другому подчиненному, А.Г. Митеневу, генерал отправил инструкцию, как следует правильно размечать и строить дорогу от Екатеринбурга до Горного Щита. Из этого же документа видно, что В.И. де Геннин заботился о передаче знаний и обучении новых мастеров. Он прямо указал А.Г. Митеневу брать с собой четырех человек школьников, чтобы обучить их «как оное делать и впредь». В письме к воеводе Соликамска Н.М. Вадбольскому В.И. де Геннин прямо требовал совместить государственную пользу с народной и не посылать на ремонт дороги крестьян промышленников Строгановых. К обеспечению движения по Бабиновской дороге В.И. де Геннин вновь возвращается в очередном письме к Н.М. Вадбольскому от 28 ноября 1723 г. Здесь, по словам генерала, живущие у дороги крестьяне полностью разорены из-за «непорядка в гоньбе подвод». Воеводе прямо указывается на необходимость провести правильное распределение обязанностей по обеспечению подводами, чтобы местные крестьяне не впали в полную нищету. Отдельно оговаривается, кому из проезжающих следует давать подводы, а кому нет.

В письме к заводовладельцу А.Н. Демидову генерал просил обустроить дорогу на Курьинскую пристань на реке Чусовая и построить на этой же реке новую пристань для государственных нужд. Для проведения работ следовало использовать специально назначенных на них крестьян.

Таким образом, и В.Н. Татищев, и В.И. де Геннин понимали необходимость поддержания в порядке старых путей сообщения и прокладки новых. В их проектах, письмах, инструкциях, указах среди ряда других уделяется внимание и этой, крайне важной для развития Урала, проблеме. К ее решению они приступили уже в первые годы своего пребывания на новом месте службы.

Н. А. Комолов

Царь Петр «изволил тое почту…принять»: Воронеж и Приазовье в истории почтового дела России (XVII — первая четверть XVIII в.)

Основание города-крепости Воронеж по указу 1585 г. знаменовало собой продление почтового сообщения в южнорусском направлении. Царское распоряжение об отводе места в Воронеже под Ямскую слободу появилось уже в 1590-е гг., но фактически она впервые упоминается в 1624 г. Находилась слобода в районе современной Воскресенской церкви. Первые ямщики были набраны из жителей Ельца и Брянска. В XVII в. состав воронежского яма включал 10 человек. Слобода несколько раз горела, например, в 1660 и 1703 гг. В XVIII в. она поменяла свое местоположение, все более отдаляясь от центра. После пожара 1773 г. ей предписано было быть «вне города за земляным валом». Топоним «Ямская слобода» просуществовал целых три века. В 1924 г. она вошла в состав Воронежа. Уроженцем слободы был знаменитый писатель Андрей Платонов, воспевший ее и ямщицкий быт в одноименной повести.

Азовские походы дали импульс к развитию почты на юге России. С целью доставки корреспонденции для участников первого похода в 1695 г. Петр I учредил почтовое сообщение с Азовом. Гоньба шла через Елец, Воронеж и Валуйки, а затем для безопасности – через Царицын. Эта почта действовала недолго – с июля по август. В период подготовки второго Азовского похода была вновь запущена регулярная почтовая линия через Воронеж и Коротояк, официально упраздненная в конце сентября 1696 г.

Степная местность, постоянные угрозы нападений татар сделали необходимым привлечение к почтовой гоньбе донских казаков. Через них письма посылались уже в феврале 1697 г. Причем администрации пришлось идти на уступки казакам, лишь бы не страдала пересылка. В 1699 г. те нашли «не лживого» человека, согласившегося возить почту. Его условия звучали как ультиматум: 400 руб. в год, 90 четвертей овса, перевозка только

писем, а не посыльных, срок действия договора – строго год. Но затем все же отыскали более сговорчивого подрядчика. Казак Василий Зацной с товарищами обязались с 1 сентября 1699 по 1 сентября 1700 г. «гонять» почту от Черкасска до Валуек и Азова за 270 руб., 25 четвертей муки и овса и еще 10 руб. на вино.

Власть считала, что стоимость услуг по доставке почты завышена и потребовала провести торги, чтобы найти нового подрядчика с меньшими аппетитами. В аукционе участвовали полковник Азовского конного казачьего полка Николай Васильев, пятидесятник Иван Волков, представлявший другой конный полк Афанасия Колошинова и азовский банщик Григорий Зайцев. *(Андрющенко О.В.* Население и администрация г. Азова в 1696–1711 гг. Дисс…. канд. ист. наук. Воронеж, 2007. С. 158*)*.

Подряд получил Н. Васильев, назвавший самую низкую цену – 240 руб. Договор заключили на год. Гарантией его качественного исполнения выступала круговая порука казаков. На следующий год Н. Васильев серьезно скинул сумму и согласился возить письма от Азова до Валуек всего за 200 руб. и 50 четвертей хлеба. Затем полковник «полюбовно» договорился со своим коллегой А. Колошиновым и за гоньбу взялись, правда, в неравных долях, оба полка. Охотников составить им конкуренцию уже не нашлось.

Почту везли в одной или двух «переметных» сумах, запечатанных красной сургучной печатью. Адресатом в Москве был сначала Пушкарский приказ, а затем Разрядный. В Приазовье строились корабли, военно-политическая ситуация в условиях пограничья складывалась непростая, поэтому было важно оперативно доставлять корреспонденцию туда и обратно. От посыльных требовалось «почту вести днем и ночью, не мешкав нигде».

В сентябре 1699 г. Петр I лично принял почту у тульского почтаря Я. Волкова недалеко от Богородицка (РГАВМФ. Ф. 175. Оп. 1. Д. 26. Л. 185). Официально почтовую линию между Воронежем и Москвой учредил указ от 12 февраля 1700 г. Вероятно, она создавалась в связи с приготовлениями к готовившемуся визиту Петра I с большой свитой и важными иностранными гостями. На каждом стане полагалось держать по два мерина «со всякою гонебною рухледью». Это занятие поручалось посад-

ским людям и другим горожанам, а ямщикам «той почты гонять не велено». Среди предписаний указа были следующие: письма в сумках возить бережно, на дороге по пьяному делу не ронять. Гонцы на станах должны были сообщать друг другу, что «те почтовые письма – воронежские». За нарушение графика гоньбы и задержку в доставке корреспонденции грозила смертная казнь.

Труд был изнурительный и рискованный. На смену лошадей отводилось только полчаса. Известны случаи ограблений ямщиков. Те из них, которые везли почтальонов, должны были мчать со скоростью 10–11 верст в час. Сначала на маршруте Москва-Воронеж почтари менялись только в Туле и Ефремове. В июле 1700 г. добавилось еще четыре пункта, включая Елец и с. Хлевное.

Ямщики получали прогонные деньги – 2 коп. за 10 верст пути (до Воронежа услуги возницы стоили 95 коп.). При этом по новой системе оплаты труда, которая действовала с 1696 до 1708 г., московские ямщики до Тулы, как и прежде, получали прогонные деньги раз в полгода. А мотавшимся отсюда до армейских полков воронежским и елецким ямщикам законные копейки давались лишь по окончании почтовой гоньбы. Возможно, это делалось, чтобы не закладывали за воротник, и потом не возникало таких казусов, когда уснувший почтальон утопил письма в реке (*Вигилев А.Н.* История отечественной почты. Ч. 1. М., 1977. С. 180).

Почта от Москвы до Воронежа доставлялась за 55–64 часа, хотя по указу на это отводилось 48–53 часа. Причиной «мешкоты великой» являлись разбитые дороги, измотанность лошадей, усталость ямщиков. Вскрывать почту могли только тульский и воронежский воеводы. Одновременно отправлялось примерно 30 частных писем.

В 1700 г. «обыкновенная» (по графику) почта из Москвы до Воронежа ходила 76 раз. Еженедельная пересылка сделала почтовую линию более прибыльной. Почта с секретными донесениями называлась «чрезвычайной» и отсылалась в том году не менее 21 раза (*Комолов Н.А.* Занимательный алфавит воронежской истории. Конец XVII – начало XIX вв. Воронеж, 2012. С. 196–203).

14 июля 1712 г. Сенат приговорил почту со станов снять, поскольку по отдаче Азова туркам в губернии «ныне нужных дел» нет.

В 1719 г. на двух основных дорогах до Воронежа Московская губерния отвечала за почтовую гоньбу от Москвы до Тулы, а по столбовой дороге – до Зарайска. От Воронежа на юг, на почтовом тракте до Павловска станции располагались в дворцовых селах Икорец и Шестаково. Почтовой гоньбой занимались местные жители вместо уплаты податей (РГАДА. Ф. 248. Оп. 16. Кн. 1065. Л. 76–78).

В период пребывания Петра I в Воронеже и военно-политической активности в Приазовье в конце XVII – первом десятилетии XVIII в. почтовое сообщение в этом регионе было наиболее интенсивным, отражая тем самым необходимость оперативного решения многообразных и сложных государственных задач.

М. В. Кротова

Из Парижа до Енисейска: поэзия зимнего сибирского тракта в воспоминаниях С. В. Вострotина

Доклад посвящен эпизоду из воспоминаний Степана Васильевича Вострotина (1864–1943) – представителя сибирского купечества, золотопромышленника из Енисейска, государственного деятеля, члена III и IV Государственной Думы. С.В. Вострotин был известен своим путешествием с Ф. Нансеном в 1913 г. из Тромсё до устья Енисея на шхуне «Коррект» и продвижением вопроса о Северном морском пути в Государственной Думе.

Находясь с 1918 г. в эмиграции в Китае, а с 1929 г. в Париже, Вострotин несколько лет составлял воспоминания о сибирском детстве и юности, которые, к сожалению, не были опубликованы. Мемуары Вострotина после его смерти были разделены: часть из них была передана в Москву (находится в Архиве РАН, фонд 529), часть была продана вдовой в Бахметевский архив (Bahmeteff Archive. Rare Book & Manuscript Library, Columbia University in the City of New York (BAR). Collections of S.V. Vostrotin). Большая часть воспоминаний Вострotина посвящена описанию Сибири и золотопромышленности. Один из эпизодов связан с его поездкой из Парижа, где он учился, в Енисейск зимой 1889 г. в связи со смертью отца.

Надо сказать, что интерес к специфике сибирских путей сообщения, дорожного дела, извозного промысла в Сибири проявляли многие исследователи, начиная с XIX в. Сибирский (Сибирско-Московский) тракт, обустроенный в первой половине XVIII в., в летнее время служил путем для поездок верхом или в повозках, а зимой – на санях. Здесь сформировались особые способы перевозки, появился определенный тип экипажей, лошадей, одежды, приспособленных для длительных путешествий, особенно зимой. Исследователи указывали на особенности си-

бирских ямщиков, для которых были характерны выносливость, дисциплина, отсутствие вредных привычек, способность защитить себя, лошадей и путника от разбойников на дорогах.

Однако в мемуарах Вострotина есть нечто, что привлекает внимание своим поэтическим описанием зимнего сибирского пути, возможно, окрашенным в ностальгические тона (мемуары он писал в Париже в конце 1930-х гг., потом в 1940 г. в связи с оккупацией Парижа был вынужден переехать в Ниццу, где и скончался в 1943 г.). Он описал свой путь в марте 1889 г. из Парижа по железным дорогам до Санкт-Петербурга, потом Москвы и Уфы, которая была тогда конечным пунктом строящейся Самарско-Златоустовской железной дороги. Доехав до Уфы, сменив европейский костюм, «переодевшись по-сибирски» (романовский полушубок, пимы или катанки), он отправился по Сибирскому тракту (точнее, по одному из его ответвлений) через Томск и Ачинск до Енисейска, описывая средства и способы передвижения: «легкой кошевкой», «веревочкой, от дружка к дружку», сменяя лошадей и кошевку на станциях.

«Дружками» в Сибири называли ямщиков, имевших приятелей (дружков) на других станциях. Они передавали пассажира друг другу («по веревочке»), причем цена на проезд устанавливалась первым ямщиком и не менялась на протяжении всего пути. «Дружки» были тесно связаны между собой, полагаясь на корпоративную солидарность и горизонтальные связи. К тому же зимой для сокращения пути делались значительные отклонения в сторону от почтовых станций (так называемые «зимние ветки»), что значительно ускоряло передвижение.

Речь в воспоминаниях идет именно о частном извозе, «вольной гоньбе» (была еще почтовая, этапная, земско-обывательская). Сибирский тракт («большая дорога») был источником благосостояния всего притрактового сибирского населения, в том числе и «дворников», державших постоялые дворы для путешественников (станы и полустанки). Эта гоньба процветала в XIX веке благодаря подъему сибирской золотопро-

мышленности в енисейской тайге, куда двигались партии приискателей, и спрос на провоз был высоким.

По утверждению Востротина, он преодолел расстояние от Парижа до Енисейска за 18 дней с остановками, включая переезд от Парижа до Уфы по железным дорогам. Он не останавливался на ночлег (спал в санях) и для еды, а в один день проехал 320 верст. Автор пишет о «бешеной быстроте» езды, прекрасной организации смены лошадей на станциях, комфорте, профессионализме ямщиков.

Оценки Востротина резко контрастируют не только с очерками А.П. Чехова «Из Сибири», созданными во время его путешествия на Сахалин весной 1890 г., где писатель отзывается о сибирском тракте, как о самой большой и «самой безобразной дороге во всем свете» («грязь, тряска, разливы рек, поломки мостов и экипажей»), но и с отзывами других путешественников, например, Дж. Кеннана. Возможно, тот факт, что Востротин был членом Общества сибиряков и дальневосточников в Париже, жил воспоминаниями о малой родине, читал лекции, писал статьи на сибирские темы, сыграл свою роль в идеализации прошлого через призму эмигрантского существования. Сибирь для него представлялась символом другой России, «страны будущего», причем ее проблемы, связанные с неосвоенными и малозаселенными огромными пространствами, неразвитой системой путей сообщения, экономической отсталостью, виделись ему не слабостью, а преимуществом, возможностью новой жизни, основанной на других началах – свободе, предприимчивости, равенстве, справедливости, а Сибирский тракт, потерявший свое значение со строительством Транссиба, ассоциативно был связан с образом утраченной России.

К. А. Кубарева

Старая Смоленская дорога в поэзии XX века

С XII века Старая Смоленская дорога (Смоленский тракт) – кратчайший сухопутный путь из Москвы в Европу. Дорога выполняла торговые, дипломатические функции. Однако в культурно-историческом сознании она закрепилась прежде всего как дорога войн и испытаний. Выявить значения и функции Старой Смоленской дороги в Смоленском локальном тексте – цель нашего исследования.

В ходе анализа учитывалось, что дорога как таковая является ключевым образно-мотивным компонентом мифологического и литературно-художественного изображения. В частности, в русской литературе она устойчиво связана с представлениями о судьбе, движении, испытании и памяти. Дорожный сюжет, как наиболее универсальная модель повседневной жизни (трасса, дорога, тропа) и метафора философского выбора (путь, развилка, поворот), организует повествование во многих классических прозаических и поэтических текстах (А.Н. Радищев «Путешествие из Петербурга в Москву», А.С. Пушкин «Бесы», М.Ю. Лермонтов «Выхожу один я на дорогу», Н.В. Гоголь «Мертвые души», Н.А. Некрасов «Кому на Руси жить хорошо» и т.д.).

На данном этапе нашей работы материалом исследования послужили поэтические произведения, в которых содержатся прямые упоминания этого исторического тракта. Стихотворения написаны разными авторами (М. Исаковский, Д. Осин, Б. Окуджава, Н. Кеженов) в разные годы (первое из вошедших в материал исследования стихотворений датировано 1943 годом, последнее – 1997 годом).

В ходе анализа установлено, что конкретный географический локус (Смоленский тракт) является одной из констант Смоленского локального текста, наряду с крепостью, возведённой Федором Конем, иконой Одигитрии, Днепром и др. В этом локальном художественном пространстве смысловое наполнение

Смоленской дороги расширяется: к традиционным военно-историческим смыслам добавляются экзистенциально-философские.

В поэзии XX века прослеживается заложенная традиция: Старая Смоленская дорога становится не просто маршрутом, а ёмким образом исторической памяти, в котором сходятся национальная история и лирическое переживание.

У Михаила Исаковского («Ой, туманы мои…») Старая Смоленская дорога тесно связана с военными событиями, происходившими в родном краю поэта – на Смоленщине, где в 1941–1943 гг. действовали партизаны. Дорога становится узловым локусом сюжета, центральное место в котором занимает архетипичная ситуация встречи на дороге с «незваными гостями». Гостей званых принято приветить, угостить да спать уложить. Фашистов, как и прочих «злодеев» и «разбойников», приносящих на нашу землю беды, встречают иначе: «Повстречали – огнем угощали, / Навсегда уложили в лесу» по обеим сторонам старинного тракта.

Дмитрий Осин в стихотворении «Старая смоленская дорога…» представляет Смоленскую дорогу как очевидца многих драматических событий в истории России, как свидетеля, хранящего их в памяти. Через знаковые локусы – Можайск и Бородино, являющиеся частью Старой Смоленской дороги, – раскрывается тема подвига в годы Великой Отечественной войны, наследующей героизм Отечественной войны 1812 года.

Если у Д. Осина дорога застывает в своей памяти о пережитом и тем самым уподобляется неподвижному монументу, то у Б. Окуджавы в стихотворении «По Смоленской дороге» Смоленская дорога, на первый взгляд, предстает в своем традиционном значении: конкретная, поименованная дорога, изображённая в момент движения по ней («По Смоленской дороге – леса, леса, леса. / По Смоленской дороге – столбы, столбы, столбы»). Однако при ближайшем рассмотрении обнаруживается парадокс – по конкретному тракту совершается движение вне времени, с неопределимой скоростью, а направление определяется, как на море, – по звёздам. Сравнение звёзд с глазами возлюбленной («Над Смоленской дорогою, как твои глаза, – / две вечерних звезды – голубых моих судьбы») вводит в образно-мотивную

ситуацию, в состав которой входит Старая Смоленская дорога, тему судьбоносной любви.

У Н. Кеженова («Старая Смоленская дорога») старый тракт становится сгустком национальной идентичности, исторической памяти и личного чувства. Дорога оказывается осью, вдоль которой выстраивается среднерусский пейзаж (берёзы, деревни). Поэтическая мысль движется от простого признания в любви к тому, что видишь вокруг себя, идя по дороге, к философскому осмыслению её вневременной значимости: утверждается сакральная связь человека с национальным пространством. Дорога Н. Кеженова, как и у Д. Осина, мыслится как хранитель памяти, противопоставленный безликой современности.

В поэзии XX века Старая Смоленская дорога раскрывается в широком смысловом диапазоне: от дороги войны и исторического памятника к универсальной философской категории. На раннем этапе (Исаковский, Осин) доминирует социально-исторический вектор, дорога предстаёт пространством народного подвига; на более позднем этапе (Окуджава, Кеженов) акцент смещается на метафизический уровень – дорога осмысляется как судьбоносный путь и пространство личностной и национальной идентификации.

Д. В. Михеев

Встречи и знакомства на дорогах Псковского пограничья XVI–XVII вв. в описаниях иностранных путешественников

В XVI–XVII вв. дороги Псковского пограничья пользовались особой популярностью не только у иностранных торговцев, отдельных путешественников и иностранных специалистов, направлявшихся на службу в далёкую и богатую Московию, но и у европейских дипломатов, следовавших ко двору московских государей. Наиболее примечательными для иностранцев событиями в ходе путешествия чаще всего становились встречи и знакомства в пути. Иногда они могли нести пользу и были приятны путешественникам, но чаще таили в себе угрозу и по возможности их пытались избежать. Определяющее значение имели для иностранных путешественников цель их поездки и то, в каких условиях она осуществлялась, требовалась ли им помощь в пути.

Многие путешественники, уже имевшие опыт поездок в Псковском пограничье и заранее нашедшие себе надёжных спутников в поездку, предпочитали максимально ограничить встречи как с местным населением, так и с прочими иностранцами в дороге. Так, Патрик Гордон в ходе своей поездки в 1666 г. специально избегал мест, где мог бы встретить иных путешественников, а ночные стоянки устраивал в удобных местах, подальше от дороги, выставляя вооружённых часовых на ночь, так как опасался разбойников. С другой стороны, если путешественник отправлялся на свой страх и риск в дорогу один, то попутчики из числа более опытных путешественников (например, торговцы. – Д.М.) были отличной компанией, и встреча с ними позволяла избежать многих невзгод и опасностей. Так в 1568 г. немецкий путешественник Самуэль Кихель на купеческом судне по рекам и озеру добрался от Дерпта до Пскова всего за трое суток. Местное население в свою очередь нередко с опаской относилось к любым иностранцам, проезжавшим по псковским дорогам, предпочитая укрыться дома, так что в слу-

чае необходимости, какой-либо помощи от них ожидать не приходилось. Исключение составляли только те, кто занимался извозом или осуществлял помощь при переправах через водные преграды, целенаправленно предоставлял пропитание и ночлег путешественникам за деньги. Путешествуя в плохо знакомой местности, иностранцы старались воспользоваться услугами местных провожатых, хорошо знакомых с дорогами пограничья, так как в случае необходимости те могли посоветовать место для стоянки, найти обходной маршрут, разрешить проблемы с местным населением. В русских землях иностранные путешественники обычно обращались за помощью к ямщикам, нанимая подводы. Особенно это становилось актуально в условиях плохой погоды и распутицы на дорогах ранней весной и осенью, так как только местные жители, хорошо знавшие особенности дороги, могли помочь преодолеть путь с наименьшими сложностями.

Отдельно отметим, что иностранные путешественники, предпринимавшие поездки по дорогам Псковского пограничья, были наслышаны об опасностях пути в силу частой военной угрозы и интенсивного трафика, привлекавшего преступников разных мастей, и предпочитали путешествовать в хорошо организованной надёжной компании. Путешествие же в военное время было относительно безопасным лишь при наличии охраны, которую выделяли только влиятельным особам из числа иностранных специалистов, либо дипломатам, чей статус предполагал наличие сопровождающих лиц и вооружённой охраны в зоне фронтира. Так, например, во время поездки английских дипломатов из посольства графа Карлайла, путешественники были крайне обеспокоены слухами о «банде польского сержанта», разорившей в окрестностях Пскова несколько деревень и убившей многих людей (визит англичан проходил в 1664 г. на фоне Русско-польской войны, затронувшей и Псковское пограничье).

Только в крупных населённых пунктах (в первую очередь, конечно, Псков. – Д.М.) по пути следования можно было рассчитывать на более приятные встречи и знакомства, в том числе с такими же путешественниками или иностранцами на русской службе, с которыми можно было найти общий язык и приятно провести время. Иностранцы часто жаловались на непривычную

пищу и неудобства с ночлегом в дороге, но в Пскове зачастую таких проблем не возникало. Тем более, что часто на постой размещались в домах проживавших в городе иностранных торговцев или офицеров. Подробное описание дружеских встреч в Пскове мы снова обнаруживаем в дневниках Патрика Гордона, который предпочитал, прибывая в Пскове, останавливаться и посещать с дружеским визитом дома иностранных торговцев и лично знакомых ему по службе высокопоставленных дворян, пользуясь их гостеприимством и радушием.

Впрочем, отдельные неминуемые встречи всегда вызывали у иностранцев, покидавших Россию, неприятный осадок – это встреча со служащими таможни. Обычно иностранцы перевозили не только личные вещи, но посылки и письма, которые передавали им знакомые для своих друзей и родственников, что создавало дополнительные сложности при пересечении границы.

Источники:

1. A relation of three embassies from His Sacred Majestie Charles II, to the great Duke of Muscovie, the King of Sweden, and the King of Denmark performed by the Right Hoble. the Earle of Carlisle in the years 1663 & 1664. London: Printed for John Starkey, 1669. 461 p.

2. Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. М.: Соцэкгиз, 1937. 308 с.

3. Витсен Н. Путешествие в Московию, 1664–1665: Дневник / Перевод со староголландского В. Г. Трисман. СПб.: Симпозиум, 1996. 270 с.

4. Гордон П. Дневник, 1635–1659 / Перевод, статья, примечания Д. Г. Федосова. М., 2005.

5. Гордон П. Дневник, 1659–1667 / Перевод, статья, примечания Д. Г. Федосова. М.: Наука, 2003. 315 с.

6. Гордон П. Дневник, 1684–1689 / Перевод, статья, примечания Д. Г. Федосова. М.: Наука, 2009. 336 с.

7. Проезжая по Московии: Россия XVI–XVII веков глазами дипломатов / под ред. Н. М. Рогожина. М., 1991. 368 с.

8. Сообщения немецкого путешественника Самуэля Кихеля о Пскове XVI в. Публикация источника и исследования. Часть I

(публикация источника) // Вестник СПбГУ. Серия 2. История языкознание, литературоведение. 1994. Вып. 2 (№ 9). С. 3–8.

9. Стрейс Я. Три путешествия. / Перевод Э. Бородиной; Редактор А. Морозова. М.: ОГИЗ-Соцэкгиз, 1935. 416 с.

Литература:

10. Западноевропейские авторы XV–XVII вв. о России: материалы к библиографическому словарю / сост. П. Д. Малыгин. М.: ИА РАН, 2018. 192 с.

11. *Колпаков М.Ю., Михеев Д.В.* Дорожная повседневность Псковского пограничья на заре Петровской эпохи // Genesis: исторические исследования. 2022. № 5. С. 30-42.

12. *Колпаков М.Ю., Колпакова Ю.В., Михеев Д.В.* Мошенничество, воровство и разбой на дорогах русско-белорусского пограничья XVI–XVII вв. // Электронный научно-образовательный журнал «История». 2022. Т. 13. № 2 (112).

13. *Колпаков М.Ю., Михеев Д.В.* Псковская земля в свидетельствах английских и французских дипломатов XVI–XVII вв. // Genesis: исторические исследования. 2018. № 12. С. 92–98.

14. *Колпаков М.Ю., Михеев Д.В.* Холодный путь в Московию: европейские путешественники XV-XVII веков в условиях русской зимы // Genesis: исторические исследования. 2021. № 5. С. 27-56.

15. *Михеев Д.В.* Дороги русского приграничья в описании Патрика Гордона // Клио. 2021. № 5 (173). С. 26-33.

16. *Михеев Д.В.* Маленькие радости и великие невзгоды псковской дороги в описании участников английского посольства 1664 г. // Общество: философия, история, культура. 2021. № 6 (86). С. 83–89.

Е. Н. Морозова

Соединение провинции с центром: особенности строительства Тамбово-Саратовской железной дороги (конец 1860 – начало 1870-х гг.)

Саратовская губерния, являясь важнейшим хлебопроизводящим регионом, чрезвычайно нуждалась в развитой транспортной инфраструктуре, которая бы связала ее с центром и способствовала развитию торгового земледелия. Саратовское дворянство было кровно заинтересовано в строительстве железной дороги, которая позволила бы беспрепятственно вывозить сельскохозяйственные товары в столицы и, далее, в Европу. Землевладельцев беспокоила конкуренция со стороны заволжской Самарской губернии, резко увеличивавшей производство дешевого товарного хлеба.

Саратовское губернское земство на первой сессии в мае 1866 г. поставило вопрос о строительстве Тамбово-Саратовской железной дороги протяженностью почти в 150 верст, которая соединила бы Саратов с Москвой через уже построенную фон Дервизом железнодорожную ветку от Рязани до Козлова.

Но денег на строительство даже одной версты железнодорожного полотна у земства не было. Однако земские гласные учли объективный фактор: в условиях «железнодорожной революции» правительство перешло к форме частно-государственного партнерства в форме железнодорожных концессий. Саратовское земство два года ходатайствовало о ее даровании.

Получение ее являло уникальный случай в истории строительства железных дорог, ибо только три земства России получили возможность заключить концессионный договор с правительством. В состав концессионеров вошли, кроме Саратовского земства, г. Саратов и Кирсановское уездное земство. Но обязательства последних были мизерными по сравнению с Саратовским земством. Для него концессия оказалась кабальной, ибо все выгоды от нее имели акционеры и правительство: владельцы

акций получали 5% дивиденды вне зависимости от доходности железной дороги.

Финансовая пропасть углублялась в связи с действиями правительства, которое в 1869 г. скупило все облигации Тамбово-Саратовской железной дороги за 66% их стоимости, выплатив акционерному обществу всего 1,1 млн. руб., пообещав вернуть оставшуюся сумму после того, как общество станет получать доход от эксплуатации железной дороги. Но все надежды саратовских земцев на доходность железной дороги рухнули. По отчетам Правления она оказалась нерентабельной вследствие высоких расходов на эксплуатацию в 92%, которая была в 2–3 раза выше, чем на других железнодорожных линиях.

Правительственные ревизионные комиссии, созданные по ходатайству Саратовского земства (1873, 1880 гг.), признали, что дела акционерного общества «ведутся крайне запутанно и недоступны никакой проверке», и вследствие этого нельзя «определить цифру действительных доходов и расходов». Однако Комиссии признали абсолютное равнодушие и пренебрежение акционерного общества к интересам дороги.

Строительство происходило с нарушением технических условий проекта: качество работ ужасало земских гласных. Завышена была стоимость строительства одной версты железнодорожного полотна – свыше 81 тыс. руб. («баснословная» среди строящихся железных дорог); уклоны значительно превышали норму, что невыгодно отражалось на эксплуатации железной дороги. Но правительственные комиссии принимали «убийственно дурные» железнодорожные линии, невзирая на протесты земских деятелей, ибо боялись недовольства акционеров.

В 1871 г. открылось движение железнодорожных составов по маршруту Саратов – Москва. Взятые земством непосильные финансовые обязательства легли тяжелым грузом на население восьми уездов губернии. Саратовское земство неоднократно ходатайствовало о выкупе государством этой железнодорожной линии, и только в 1892 г. Тамбово-Саратовская ветка вошла в состав Рязано-Уральской железной дороги, которая стала важнейшим этапом в формировании единой транспортной инфраструктуры России.

Взятые земством непосильные финансовые обязательства, привели к накоплению огромных долгов, легших тяжелым грузом на население восьми уездов губернии, плативших вместе с железнодорожной рентой и другие виды налогов (государственных, земских, мирских). За заключение гарантии Саратовское земство осуждали Б.Б. Веселовский, Д.Л. Мордовцев, А.А. Головачев. Последний вообще был сторонником государственного строительства железных дорог в России и установления жесткого государственного контроля на всех его этапах.

Но, несмотря на все сложности сооружения Тамбово-Саратовской железной дороги, ее значение и долгосрочные последствия для развития региона трудно переоценить. Участие Саратовского земства в ее строительстве объективно отвечало потребностям эволюции экономики губернии в условиях постреформенной модернизации, ибо главным и необходимым условием развития торгового земледелия являлся как рост внутреннего рынка, так и усиление его связей с другими регионами страны.

Экспорт сельскохозяйственной продукции возрос сразу после начала эксплуатации железной дороги: в 1871 г. только пшеницы вывезли свыше 6 млн. пудов, в том числе и в Западную Европу. За 10 лет (1866–1876) общая стоимость экспортируемых товаров увеличилась почти в 9 раз: с 3 млн. до 26 млн. рублей. Свидетельством развития торгового земледелия стало повышение в 2–3 раза стоимости земли. Железнодорожное строительство изменяло и социокультурный облик губернии: ускорились процессы урбанизации, появились новые социальные группы (железнодорожные рабочие и служащие). Строительство железнодорожной магистрали создавало определенное культурное поле, железнодорожные вокзалы (в Саратове, Аткарске, Ртищеве, Кирсанове) стали акторами повседневной жизни российской провинции.

Е. И. Нестерова

«Прибыл к месту назначения»: дорога на тихоокеанскую окраину России во второй половине XIX века

В фокусе доклада находится индивидуальный опыт служебного путешествия из Петербурга на Дальний Восток И.А. Гошкевича, назначенного первым российским консулом в Японии (1858), и выпускника академии Генерального штаба М.А. Соковнина, отправившегося служить в Приамурский военный округ (1892). Эти две поездки, совершенные практически по одному маршруту (первый едет в Хакодате, но конечный пункт в Российской империи – Николаевск-на-Амуре, второй – в Хабаровку), разделяет более 30 лет, и этот диахронный сдвиг позволяет увидеть произошедшие изменения «дороги»: как технологические, так и культурные.

Источниковую базу исследования составляют неопубликованные документы, хранящиеся в АВПРИ и РГВИА: служебные письма и мемуары.

Представляется важным зафиксировать два фактора, влиявших на качество поездки. Во-первых, и Гошкевич, и Соковнин располагали казенными подорожными, что давало право второй очереди (после курьеров) получения лошадей на почтовых станциях, а следовательно, обеспечивало почти максимальную скорость. Во-вторых, качество путешествия на Дальний Восток во второй половине XIX в. сильно варьировалось в зависимости от времени года.

Поездка Гошкевича (1858). Для того, чтобы попасть к месту службы ему предстояло добраться до российского тихоокеанского побережья, а оттуда переправиться на о. Хоккайдо. Выехав из Петербурга зимой 1858 г., Гошкевич прибыл в Николаевск 22 июля 1858 г. В итоге путь занял около пяти месяцев, плюс дорога до Японии. Таким образом, чтобы попасть к месту назначения Гошкевичу пришлось почти полгода своей жизни провести в дороге. Рассмотрим, как этот опыт отражен в письмах.

Во-первых, письма Гошкевича фиксируют интересную коммуникативную ситуацию, в рамках которой не информация доставляется чиновнику, а чиновник, следующий к месту назначения, прибывая в определенный город, дозированно получает необходимый для работы объем инструкций, рекомендаций и указаний. Для маршрута Гошкевича представляется важным отметить три географические точки – Санкт-Петербург, Иркутск и Николаевск. Все три города – центры сосредоточения имперской власти, концентрация которой убывает по мере продвижения на восток: Санкт-Петербург – столица империи; Иркутск – столица Восточно-Сибирского генерал-губернаторства; Николаевск – недавно созданный центр Приморской области, входящей в состав этого губернаторства. Российский консул в Хакодате имел двойное подчинение – МИДу и генерал-губернатору Восточной Сибири. Если перевести это на язык географии власти, то для Гошкевича были важны два города – Санкт-Петербург и Иркутск.

Именно в этих городах Гошкевич мог рассчитывать на получение необходимой для службы информации: часть документов Гошкевич получил в столице, часть ему выдали в Иркутске. В Иркутске должна была состояться встреча с генерал-губернатором Восточной Сибири Н.Н. Муравьевым, во время которой планировалось уточнить важные нюансы российского внешнеполитического курса в отношении Японии и определить линию поведения консула. Однако произошел сбой, и она не случилась, во многом из-за сезонной специфики местных путей сообщения. В результате распоряжения генерал-губернатора (в письменном изложении) были получены Гошкевичем в Николаевске-на-Амуре.

Во-вторых, письма содержат объяснения медленного продвижения на восток. Главная причина – дурные дороги. В начале 1858 г., отправляясь на Дальний Восток, воспользоваться железной дорогой можно было только на участке Санкт-Петербург – Москва; дальше в зависимости от участка пути – либо в экипаже, либо на пароходе. И без того плохие дороги в начале весны становились непроходимыми.

В имеющихся документах наиболее подробно описан последний этап путешествия – передвижение по имперскому

фронтиру. В Приамурье только происходит разметка территории, поэтому добавляется неопределенность географическая/пространственная. Еще одной характеристикой путешествия по фронтиру, зафиксированной в письмах, является ситуация межкультурной и межгосударственной коммуникации. Гошкевич несколько раз упоминает о визитах китайских чиновников и беседах с ними. Особую пикантность ситуации придает тот факт, что проезжий Гошкевич — на единственный среди чиновников русской администрации, владеющий китайским языком и могущий эту коммуникацию осуществлять, он своими действиями временно снимает возникающую смысловую неопределенность.

Резюмируя, можно отметить, что путешествие на Дальний Восток — это трудное путешествие, и неопределенность его неотъемлемый элемент. Скорость и отчасти комфортность путешествия очень сильно зависят от времени года. Движение из центра империи к месту назначения — это не только географическое перемещение — но еще и пространственное удаление от организованного властного центра к неорганизованной, неустроенной периферии. Усталость, болезни, а иногда и трагедии (у сотрудника консульства Овандера во время очередной посадки на мель на р. Шилке утонул слуга (АВПРИ. Ф. СПб ГА-4-2. Оп. 119 (1856–1865). Д. 1. Л. 72) — это, то, что с большой долей вероятности может ожидать путешественника.

Поездка Соковнина происходит в иных условиях. В начале 1890-х гг. до Приамурья из Европейской России можно было добраться двумя способами: по суше и по морю. Соковнин отмечал, что сухопутный путь занимал около двух месяцев, но во время весеннего ледохода и осеннего рекостава движение прекращалось на 5-6 недель (до установления санного пути), а летом почти ежегодно прерывалось на некоторое время из-за обмеления верховьев Амура и Уссури. Морской путь занимал около семи недель. Однако пароходы из конечных пунктов назначения — Владивостока и Одессы — отправлялись не круглый год, а только весной и осенью. При том, возможность продолжения дальнейшего пути из Владивостока до Хабаровска тоже определялась природными условиями. Соковнин подытоживает: «… сообщение между западной и восточной частями

России было крайне затруднительно, непостоянно и требовало значительного времени для переезда» (РГВИА. Ф. 274. Оп. 1. Д. 59. Л. 5).

Сопоставление поездок И.А. Гошкевича (1858) и М.А. Соковнина (1892) показывает, что за три с половиной десятилетия дорога на тихоокеанскую окраину безусловно изменилась, но анализ по четырём параметрам — скорость, сезонность, государственное присутствие, телесный опыт — выявляет не линейный прогресс, а смену конфигурации. Формально скорость выросла: у Гошкевича путь от Петербурга до Николаевска занял около пяти месяцев, у Соковнина дорога до Хабаровки — около двух месяцев. Тем не менее, достигнутое ускорение не означало предсказуемости, ритм перемещения оставался подчинён внешним обстоятельствам. Время года, как у Гошкевича, так и у Соковнина, определяет не только транспортные возможности, но и саму возможность передвижения. Во второй половине XIX в. сезонность не была отменена прогрессом — она была встроена в расписание движения, что, по сути, означало сохранение известной степени власти природы над дорогой. Государственное присутствие вдоль дороги уплотнилось, но не достигло уровня, присущего центру. Если рассматривать телесный опыт, то оба путешествия были существенным испытанием, требовавшим от путешественника значительных усилий. В связи с этим, если о поездке Гошкевича мы можем говорить как о цепочке ситуативных преодолений с высокой долей неопределенности, то поездку Соковнина можно обозначить как путешествие в более освоенном пространстве, непредсказуемость которого, особенно связанная с природным фактором, тем не менее не исчезла.

Н. В. Никитина

Казенные средства и частные подряды на строительстве Смоленского шоссе в 1830-е годы: от сметы до следственной комиссии

Неопубликованные делопроизводственные документы, отложившиеся в фондах Государственного архива Смоленской области (ГАСО), позволяют детально реконструировать историю создания первой шоссейной дороги Смоленской губернии (участок Смоленск — Соловьево) в период с 1835 по 1839 год. Этот сюжет позволяет выйти за рамки локальной истории и исследовать системный конфликт между государственным бюджетом и частными подрядчиками в эпоху Николая I. Работа базируется на анализе делопроизводственных документов канцелярии Смоленского губернатора и Смоленской строительной комиссии (ГАСО. Ф. 1, 415).

Прослеживается путь проекта от стратегического замысла до коррупционного скандала. Выбор трассы севернее Старой Смоленской дороги был продиктован мнением генерала К.Ф. Толя, который имел опыт участия в военных действиях в 1812 году. Однако сложный рельеф стал идеальным прикрытием для раздувания смет: стоимость одной версты достигла рекордных 35 тысяч рублей серебром.

Центральное место в исследовании занимают фигуры подполковника Шванебаха, управляющего работами по строительству шоссе, и губернатора Хмельницкого. Анализ документальных данных показывает, как первоначальная смета в 316 тыс. руб. была искусственно увеличена почти в шесть раз и составила 1,7 млн. руб. Отмечается парадокс губернаторства Хмельницкого: бурная строительная деятельность в Смоленске (благоустройство губернского центра, мощение улиц) соседствовала с катастрофическим хаосом на строительстве первой губернской шоссейной дороге.

В начале 1835 г. Николай I дал разрешение на строительство шоссе. 8 февраля 1835 г. был утвержден штат Управления работами Смоленского шоссе. Главное руководство работами было

поручено подполковнику Корпуса инженеров путей сообщения Шванебаху, который возглавлял строительство с начала 1835 до октября 1838 г.

Основные работы по устройству Смоленского шоссе начались летом 1835 г. В августе 1835 г. в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий была утверждена смета на строительство первой дистанции Смоленского шоссе до Соловьева перевоза длиной 42 версты. Подрядчиками выступили вяземский купец Николай Зуев, смоленские купцы Пестриков и Текоцкий, а также смоленский аптекарь Мего.

Трудности при прокладке первой части шоссе встречались на каждом шагу. Смета на строительство объездных мостов менялась 4 раза в 1835–1837 гг.: в разгар коррупционного скандала стоимость оного моста была снижена с 175 руб. до 118 руб. 44 коп. (ГАСО. Оп. 1. Ф. 415. Д. 16). Нехватка квалифицированной рабочей силы, материалов и механизмов были острыми проблемами.

Хотя деятельность Хмельницкого находила у вышестоящих властей всяческую поддержку, дорога от Смоленска до Соловьева перевоза оказалась построенной только на бумаге, первые весна 1837 г. привела шоссе в полную негодность. 1 июля Хмельницкого высочайшим указом перевели на должность архангельского губернатора, вместо него был определен князь Трубецкой (ГАСО. Ф. 415. Оп. 1. Д. 29).

Письмо губернского предводителя дворянства Аничкова на имя генерал-губернатора Дьякова в сентября 1837 г., в котором он указывал на «беспорядки при устройстве шоссе», инициировало новый виток следствия. Учрежденная Дьяковым в 1838 г. «Комиссия для расследований действий местного начальства по работам Смоленского шоссе» нашла еще множество нарушений, связанных с нецелевым использованием выделенных средств и многочисленными обсчетами работников со стороны двух основных подрядчиков - купцов Зуева и Пестрикова. Контракты с последним были признаны действительными в марте 1838 г., договоры с Николаем Зуевым были расторгнуты.

Но построенные участки дороги «не пережили» весны 1838 г. Поэтому в марте была сформирована новая, теперь уже «высочайше утвержденная» комиссия «для открытия злоупотреблений

по производству работ на Смоленском шоссе» под руководством окружного командира второго округа корпуса жандармов генерал-майора Дребуша, губернатора Трубецкого, губернского предводителя Храповицкого. 8 апреля 1838 г. в Смоленск был командирован подполковник Четвериков, который был назначен постоянным инспектором за производством работ (ГАСО. Ф. 415. Оп. 1. Д. 35). По итогам работы комиссии в ноябре 1838 г. Николай I повелел передать строительство шоссе в «непосредственное распоряжение Главного управления путей сообщения и публичных зданий» и немедленного арестовать главных виновников в расхищении казны: «бывшего Смоленского гражданского губернатора ... Хмельницкого, смотрителя шоссе Шванебаха, комиссара Рачинского и подрядчика Пестрикова посадить в казематы Санкт-Петербургской крепости и предать немедленно военному суду при здешней Ордонанс гауптвахте». Кроме того, по указу императора под арест на месте были отправлены асессор Плескачевский, губернский архитектор Стариков и секретари Смоленской строительной комиссии Никифоров и Никитин с припиской: «арестовать порознь не давая никакой возможности иметь между собой сношений» (ГАСО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32). Последние арестанты серьезно не пострадали, а главные виновники были привлечены к ответственности. Хмельницкий находился в крепости более полугода и был отпущен 7 мая 1839 г., все обвинения в казнокрадстве с него сняли, но здоровье бывшего губернатора было серьезно подорвано. По сообщению А.Н. Греча в «Записках моей жизни», Шванебах умер «на гауптвахте на Сенной» после ареста. Купец Пестриков до 1842 г. содержался в казематах Петропавской крепости.

После ареста Щванебаха его сменил штабс-капитан Штральман, который был переименован в Директора работ по Смоленскому шоссе в ноябре 1838 года. Непосредственный контроль за прокладкой шоссе осуществлял подполковник Четвериков. Окончательно работы по строительству участка Московского шоссе от Смоленска до Соловьевой переправы были завершены только в 1850 г.

Итак, в 1830–1850-х гг. основным механизмом привлечения частного капитала в экономику были казенные подряды. Государство за счет бюджета финансировало проект, проводило

изыскания, утверждало смету, а затем выставляло конкретные участки работ на торги. Согласно «Положения об обязательствах, заключаемых казной и частными людьми по подрядам и поставкам» и «Уставу о казенных подрядах и поставках» 1830 г., купцы должны были вносить залог и выигрывать аукцион. Как показывает история со Смоленским шоссе, эта система была крайне уязвима. Губернские чиновники (губернатор Хмельницкий, подполковник Шванебах) могли произвольно менять маршрут дороги, создавая «двойные» работы или закрывать глаза на завышение смет. Казна платила, а частный подрядчик (вместе с чиновником) извлекал прибыль. После арестов 1838 г. государство было вынуждено забрать строительство такого стратегического шоссе в полное хозяйственное распоряжение Главного управления путей сообщения, чтобы исключить посредничество местных элит.

И. А. Панченко

Объекты железнодорожного сообщения в коллекции исторической фотографии Государственного Русского музея

Доклад посвящен исследованию и систематизации представительного комплекса исторических фотоматериалов второй половины XIX — начала XX века, хранящихся в фотоколлекции Государственного Русского музея (а именно, секторе исторической фотографии) и запечатлевших разнообразные объекты железнодорожной инфраструктуры на территории Российской империи, как на главных ее магистралях, так и на их ответвлениях (Москва и Московская губерния, Санкт-Петербург и его окрестности, Крым, Курск, Орел, Смоленск, Киев, Кривой Рог, Нижний Новгород, Харьков, Лозовая, Минск, Витебск, Петропавловск и многие другие). В первую очередь, эти уникальные фотографические изображения зафиксировали внешний облик зданий вокзалов, станций, полустанков, специфику мостов и тоннелей, а также церковные и другие постройки, событийно связанные с ними, и знаменитые привокзальные курзалы – центры культурной жизни и досуга пассажиров и отдыхающих (например, в Павловске и Кисловодске).

Следует отметить, что представляемый визуальный ряд впервые становится предметом пристального историко-архитектурного и художественного анализа и вводится в научный оборот. Разнообразие подобных объектов запечатлено не только на сохранившихся фотографиях, но и в фотографических альбомах (с видами Смоленска, Москвы, Киева), а также на негативах (Тярлево, Торжок, Крюковская) и открытых письмах. При этом необходимо выделить именно открытые письма: в начале XX века они активно тиражировали изображения вокзалов (в Санкт-Петербурге и его многочисленных прославленных пригородах, Тихвине, Орле, Минске, Харькове). И это не случайно: вокзал – это «визитная карточка» города, это первое, что видели приезжающие по железной дороге. Собственно, на вокзале главным образом и покупали открытые письма как предмет

массового коллекционирования или с целью отправки родным и знакомым. Также сюжетами открытых писем стали тоннели Кругобайкальской железной дороги – уникального участка Восточно-Сибирской железной дороги, построенного в 1896-1905 годах. В череде примечательных фотографий следует назвать «Кремлевский фуникулер» М.П. Дмитриева (конец 1890-х), «Вокзал в Витебске» С.А. Юрковского (1880-е) и «Андроников виадук» (внешне напоминающий своими формами римский акведук), созданный в конце 1860-х годов «Фотоателье Шерер, Набгольц и Ко», на котором запечатлен построенный в 1865 году для Курской железной дороги самый старый из ныне сохранившихся железнодорожных мостов Москвы. Как известно, в 1868 году началось регулярное железнодорожное сообщение через Смоленск, здание вокзала которого запечатлено фотографом И.Р. фон Минденом в альбоме «Виды Смоленска» (конец 1870-х-начало 1880-х), а движение курсирующего по городу поезда представлено десятилетием ранее на панораме «Общий города Смоленска с севера» в альбоме М.П. Настюкова «Альбом фотографических видов России» (конец 1860-х).

Важное место среди выявленных изображений, связанных железнодорожной темой, занимают и уникальные снимки из знаменитой фотографической коллекции профессионального военного, фотографа-любителя, краеведа, архивиста В.Д. Машукова (1866–1919), созданные непосредственно им, а также другими авторами (например, неизвестный фотограф «Поезд соединительной ветви между узловой станцией Курск (Ямской вокзал) и станцией в центре города Курск-Ветка», не ранее 1887). В числе работ В.Д. Машукова на заявленную тему не только единичные объекты (мосты, станции, храмы), среди которых, например, Похвалинский элеватор (фуникулер), мост через речку Ингулец, часовня у станции Лозовая, еще на рубеже веков упраздненный крымский полустанок Ташлых-Даир, но и целый комплекс из четырнадцати желатиносеребряных отпечатков, исполненный им также в 1900 году и посвященный запечатлению различных церковных сооружений (храм, часовня, скит), возведенных рядом с местом крушения императорского поезда 17 октября 1888 г. близ станции Борки Харьковской губернии, где произошло счастливое спасение Александра III и

его семьи. На настоящий момент большинство объектов железнодорожного сообщения, изображения которых хранятся в секторе исторической фотографии Государственного Русского музея, утратили свой первоначальный облик или полностью разрушены. И только благодаря мастерству и творческому наследию известных профессионалов отечественной светописи, а также фотографов-любителей и анонимных авторов (А.К. Ержемский, К.К. Булла, А.Ф. Лоренс, М.П. Дмитриев, М.П. Настюков, И.Р. фон Минден, А.П. Рейнбот, Ф. де Мезер, П.С. Радецкий, А.Н. Павлович, В.Д. Машуков и др.) современные исследователи и широкая публика могут составить представление о том, как выглядели сооружения железнодорожного ведомства в дореволюционный период.

В. Б. Перхавко

Походный быт ратников государственного ополчения России XIX века

И в эпоху Московского царства, и в имперский период истории наша стран нередко напоминала огромный военный лагерь. Нам приходилось содержать крупные вооруженные силы и часто вести как оборонительные, так и наступательные войны, что влекло за собой невосполнимые людские потери, огромные материальные затраты и лишения для народа. Наряду с воинами-профессионалами (дружинниками, дворянами, стрельцами, казаками), на Руси издавна существовало вспомогательное войско, которое позже, под впечатлением Отечественной войны 1812 г., получило наименование «народное ополчение».

Для народных ополчений как для нерегулярных и непостоянных войск характерны следующие признаки: 1) преобладание непрофессионального состава рядовой массы ополченцев; 2) социальное происхождение рядовых ратников преимущественно из непривилегированных слоев населения – крестьян и горожан; 3) сочетание принципа добровольности с принудительной записью в ополчение; 4) созыв сверху государственных ополчений властями на временную военную службу чаще всего во время войн за независимость; 5) формирование государством начиная с 1874 г. постоянных ополчений в качестве резерва регулярной армии; 6) стихийное создание добровольцами ополченческих отрядов снизу как проявление ответственности за судьбу Отечества и патриотизма народа (например, в Смутное время начала XVII в., в период Отечественной войны 1812 г.).

Во время войн с наполеоновской Францией (1806–1807, 1812–1814 гг.) и Крымской войны 1853–1856 гг. из-за нехватки численности регулярной армии, основанной на рекрутских наборах, царское правительство прибегло к набору в государственное ополчение ратников из податных сословий.

В отечественной историографии основное внимание уделяется формированию ополченческих дружин, их снаряжению, обучению и участию в военных действиях, однако практически не-

изученным остается быт ополченцев, в том числе в походной обстановке (*Преженцов Я.* Государственное ополчение (исторический очерк). СПб., 1889; *Стороженко Н. В.* Малороссийское ополчение 1812 года. Киев, 1891; *Петров Ф.В.* Государственное ополчение: Исторический очерк и сравнительное исследование действующего положения о государственном ополчении по русскому и иностранным законодательствам. СПб., 1901; *Апухтин В.Р.* Народная военная сила. Дворянские ополчения в Отечественную войну. М., 1912; *Лесли И.П.* Смоленское дворянское ополчение в 1812 г. Смоленск, 1912; *Софинов П., Эпштейн Д., Жибарев П.* Народное ополчение Поволжья в Отечественной войне 1812 года. Саратов, 1942[2]; *Ливчак Б.Ф.* Народное ополчение в вооруженных силах России 1806–1856 гг. Свердловск, 1965; *Окунев С.Ю.* Государственное ополчение в России в XIX в. – начале XX в. Автореф. дисс. … канд. ист. наук. СПб., 2005; *Антипьев М.А.* Государственное подвижное ополчение в период Крымской войны 1853–1856 гг. (на примере Курской и Тамбовской губерний). Автореф. дисс. … канд. ист. наук. Курск, 2011).

Для реконструкции походных будней автором доклада использованы как опубликованные воспоминания ополченцев, так и архивные материалы (см.: *Муромцева Л.П., Перхавко В.Б.* Военно-политическая история России. М.: Политическая энциклопедия, 2022).

В период пребывания русской армии в Тарутине ополчения губерний, прилегавших к театру военных действий, образовали блокадное полукольцо. Все попытки Наполеона расширить занимаемую территорию не имели успеха. Самоотверженность ратников признавали даже враги. Пешие переходы к Полоцку в сентябре – начале октября 1812 г. поначалу оказались довольно трудными для ополченцев Петербургской губернии из-за российского бездорожья, грязи, холодных осенних дождей. Каждой дружине предписывался собственный маршрут, порой удлиненный, в связи с отклонением от больших дорог, поскольку было невозможно разместить значительные массы людей в крупных селениях. Обеденные привалы длились обычно два часа. Не только рядовые ратники, но и офицеры передвигались пешком. Лишь больных ополченцев перевозили на телегах. Нередко приходилось ночевать на биваках в поле, в наспех сооруженных

шалашах. После смерти главнокомандующего М.И. Кутузова ополчения активно привлекались к осаде крепостей в период заграничных походов Русской армии. Так, например, несколько ополченческих дружин выступили к Магдебургу, где рязанские и пензенские ратники контратакой опрокинули неприятеля, отбросив его к Магдебургу. А перед конными и пешими полками Украинского земского и казачьего ополчений общей численностью около 50 тыс. человек командование была поставлена задача ликвидации французских гарнизонов на территории герцогства Варшавского, укрепившихся в городах Замосца и Модлин.

Аналогичная походная остановка существовала и во время передвижений дружин государственного подвижного ополчения из центральных в южные районы Европейской части России во время Крымской войны. Согласно Положению от 29 января 1855 г., каждой из дружин, состоявшей обычно из 1018 ратников и 19 офицеров, полагалось иметь не более 15 телег для перевозки патронов, провианта, больных, казначея с документами. Суточный переход варьировал от 13–17 до 25–27 верст. Нелегкие походные условия стали причиной болезней и безвозвратных потерь среди ополченцев. Например, в 37-й Духовщинской дружине Смоленского ополчения 138 из 1010 ратников были оставлены на лечение в разных госпиталях, а 130 скончались по пути следования к театру военных действий. Походы ополченческих дружин отразились и в русском фольклоре. Уровень боеспособности ратников ополчения, возраст которых достигал 40–45 лет, уступал регулярной армии.

Р. З. Платэ

Дороги в деревню Купчино Санкт-Петербургской губернии. XVI–XIX век

Первое упоминание деревни Купчино встречается в документах 1612 года. Что же касается истории близлежащих земель, к примеру, территории деревни Волково, то сведения о них есть и в более ранних документах XVI века, в частности – в «Переписной окладной книге Водской пятины 1500 года». Начиная с XVII века на картах этого времени появляются чёткие обозначения просёлочных дорог. Так, на шведской карте 1676 года присутствует обозначение дороги от переправы через Неву напротив города Ниен (крепость Ниеншанц) в деревню Купчино. Учитывая, что город Ниен в середине XVII века был административным центром Ингерманландии, эта дорога имела большое логистическое значение. На реке Волковке (Сетуй) в те времена находилось несколько деревень. Также эти дороги соединялись и с населёнными пунктами, расположенными по левому берегу Невы.

С началом строительства Санкт-Петербурга Купчинские земли становятся ближайшей локацией к столице Российской империи и составляющей всех планов и схем Санкт-Петербургской губернии. Купчинские земли и дороги, река Волковка, как естественное урочище, суходолы и места для сенокосов – всё это становится предметом описания в межевых свидетельствах. В частности, в межевом документе «Деревня Купчино с пашенной землей, покосами и угодьями – владение крестьян ведомства Казенной палаты» 1793 года (ЦГИА СПб. Ф. 262. Оп. 72. Д. 247) купчинские дороги указаны не только как ориентир для размежевания земель, но и как казённая, то есть государственная собственность. Это объясняется тем, что после выхода Манифеста о секуляризации монастырских земель в 1764 году Купчинские земли и крестьяне перешли из монастырских владений в казённые или государственные.

Соседство деревни Купчино с Московским трактом, а также со Средней Рогаткой имеет своё подтверждение не только на

топографических картах и упоминаниях в архивных документах (ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 113), но и в дошедших до нашего времени легендах и рассказах о жизни купчинских крестьян. Так, согласно воспоминаниям коренного жителя деревни Купчино Дмитрия Михайловича Романского, отец Дмитрия рассказывал, что с основанием Петербурга и его постепенным ростом в город начали тянуться с продуктовыми обозами крестьяне из окрестных деревень. Городские власти увидели в этом повод для увеличения государственных доходов и на дорогах при въезде в столицу устроили заставы, на которых с проезжающих взимали пошлину. Таким пунктом была Средняя Рогатка. Но смышлёные крестьяне, которые были не при деньгах, или не хотели раскошеливаться, нашли способ не платить эту пошлину: не доезжая до заставы Средней Рогатки, они сворачивали на просёлочную дорогу, ведущую в деревню Купчино, и продавали там оптом привезённые продукты и товары. Интересно, что сохранившаяся до наших дней эта легенда подтверждается наличием дороги, ведущей в Купчино от Московского тракта. Она присутствует на многих топографических картах и схемах Санкт-Петербургской губернии. Полностью эти воспоминания приводятся в книге «Купчино. История. События. Люди», изданной в Санкт-Петербурге, в 2019 году под редакцией Дениса Шаляпина.

Большое значение для истории района Купчино имеет также и Куракина дорога, известная с конца XVIII века. Первоначально, на нескольких топографических картах её западная часть была обозначена как санный путь. Но в XIX веке, когда дорога стала мощёной, она – основная магистраль, соединявшая поселения и предприятия левого берега Невы с Новгородской, Московской и с Петергофской дорогами. Своё название эта дорога получила по фамилии князей Куракиных, первых российских дипломатов, к усадьбе которых и вела. До середины 1920-х годов Куракина дорога проходила от Куракиной дачи (проспект Обуховской Обороны, д. 187) до Царскосельской (Витебской) железнодорожной линии. Трасса этой дороги во Фрунзенском районе сохранилась до наших дней. Теперь это Альпийский переулок и продолжающая его линия Южного шоссе.

Интересные данные о замощении дороги в деревню Купчино в 1898 году сохранились в архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб. Ф. 259. Оп. 1. Д. 622) – это свод переписки купчинских крестьян с Санкт-Петербургской Уездной земской управой. По ходатайству сельского схода деревни Купчино в это учреждение было отправлено письмо с просьбой о замощении за счёт уездного земства части дороги на деревню Купчино (от моста через речку Волковку по линии Царскосельской железной дороги до Куракиной дороги). В подшивке этих дел сохранилось также и ходатайство купчинских крестьян, отправленное непосредственно «Его сиятельству Господину губернатору Санкт-Петербурга». В этом письме изложено обоснование проблемы – большая востребованность дороги, а также пояснение, что данная просьба «вполне заслуживает уважения и поддержки Вашего сиятельства». В результате этого документооборота купчинским крестьянам было ассигновано 1244 рубля 90 копеек, составляющих 2/3 расходов на замощение этой части дороги. В ответном письме губернатора присутствует подпись самого графа Сергея Александровича Толя, выпускника Императорского училища правоведения, члена Государственного совета, который в этот период времени был гражданским губернатором Санкт-Петербурга. Адрес же, куда отправлялись бумаги – ул. Глинки, д. 8, представляет собой дом, построенный по проекту ученика знаменитого архитектора Константина Тона – Александра Кракау. Это здание расположено недалеко от Театральной площади и Николо-Богоявленского собора. Таким образом, получается, что тема купчинских дорог дошла до сердца нашего города в буквальном смысле этого слова.

История Купчинских дорог является неотъемлемой частью истории района, предметом дальнейшего изучения и осмысления.

А. В. Пыжиков, Г. М. Ершова

Образно-художественный метод построения экспозиции как способ визуализации поэтического и прозаического текста. На примере выставки «Поедем, я готов… Путешествия Пушкина» в Музее-усадьбе Г. Р. Державина (2026)

Выставка «Поедем, я готов… Путешествия А. С. Пушкина» была задумана как литературно-художественное путешествие вслед за поэтом. Название выставки отсылает к стихотворению Пушкина, написанному в 1829 году. Как подсчитали исследователи, он проехал по России около 35 тысяч верст. В трех выставочных залах было представлено более 120 произведений искусства, связанных с дорожной темой в биографии и творчестве А.С. Пушкина. Работы Г.Г. Гагарина, Н.Г. Чернецова, В.И. Сурикова, Г.Г. Мясоедова, В.М. Максимова, М.В. Нестерова, К.А. Коровина, В.А. Серова, С.В. Иванова, Б.М. Кустодиева, М.В. Добужинского и других мастеров XIX–XX веков не только проиллюстрировали произведения А.С. Пушкина, написанные в дороге и о дороге, во время и по итогам путешествий, но и открыли посетителям красоту увиденных им мест.

В каждом тематическом разделе выставки для придания динамичности пространству были использованы стилизованные силуэты по мотивам графики художников XX века, а главным образом К.Е. Севастьянова, который на протяжении двадцати пяти лет работал художником-оформителем музея. Силуэты стали пластическим эквивалентом художественных образов поэзии и прозы А.С. Пушкина.

Наш музей не раз обращался к теме путешествий поэта, которые были нужны ему «нравственно и физически», случались «по неволе иль по воле», но всегда давали ему тот важный творческий импульс, необходимый как глоток свежего воздуха.

«Петербург душен для поэта. Я жажду краев чужих; авось полуденный воздух оживит мою душу», — писал А.С. Пушкин П.А. Вяземскому в канун своего вынужденного южного странствия. Именно в тот период, в Одессе, в 1823 году, было напи-

сано одно из первых дорожных стихотворений «Телега жизни», в котором поэт символически разделяет человеческий путь на три этапа: в телеге путник встречает утро («С утра садимся мы в телегу…»), полдень («Но в полдень нет уж той отваги…») и вечер («Под вечер мы привыкли к ней…»), а «ямщик лихой — седое время» гонит лошадей. Стихотворение это легло в основу сюжетной коллизии экспозиции в трех выставочных залах.

Сперва — вынужденные странствия Пушкина, начиная с отъезда из Москвы в Санкт-Петербург для поступления в Лицей и заканчивая возвращением в родной город в сентябре 1826 года из Михайловской ссылки. Затем — самостоятельные путешествия: поход 1829 года, маршруты постоянных поездок — в Царское Село, Болдино, Михайловское, а также экспедиция по местам истории Пугачевского бунта в 1833 году. Известно, что Пушкину не довелось побывать за пределами Российской империи. Отдельный раздел был посвящен воображаемым, неосуществленным путешествиям поэта.

Экспозицию дополнили «музейные натюрморты» — композиции, объединившие предметы XIX века в историко-бытовом контексте, а также визуализировавшие поэтический текст. В качестве варианта такого «музейного натюрморта» был создан «литературный натюрморт» — инсталляция к стихотворению А.С. Пушкина «Слеза» (1815), в котором впервые появляется мотив дороги. Данный «литературный натюрморт» был представлен следующим образом: подиум, на котором стоят два стула, на спинке одного висит гусарский доломан, к другому прислонена семиструнная гитара. На столе — дорожный прибор, копия рукописи стихотворения и дамский веер XIX века как намек на недавнее присутствие исчезнувшей возлюбленной. В этом раннем пушкинском стихотворении, впоследствии ставшем известным романсом (музыку написал лицейский товарищ А.С. Пушкина М.Л. Яковлев) мотив грусти от утраты любви становится фоном для образа пути как возможности побега от чувства.

Еще один «литературный натюрморт»: зимняя шапка ямщика и карманные часы Бартенева, лежащие рядом в специальной

витрине как визуализация пушкинских строк: «Ямщик лихой, седове время,/ Везет, не слезет с облучка».

В разделе самостоятельных путешествий поэта был составлен «музейный натюрморт» из предметов дорожного быта путешественника пушкинского времени: дуга с колокольчиком, дорожные сундуки и шкатулки, часы каретные, копия подорожной Пушкина 1829 года, предметы личной гигиены и дорожные приборы. Доминантой натюрморта стал футляр к цилиндру, подаренному А.С. Пушкиным П.А. Вяземскому. Особенность этой реликвии, прослужившей владельцу долгие годы, — наличие на предмете разнообразных дорожных бумажных наклеек, которые могут рассказать о маршрутах путешествий Вяземского.

Образно-художественный метод построения экспозиции также позволил создать интерактивные экскурсии для детей. Разделение пространства на тематические блоки по каждому путешествию, отраженное в оформлении фальшстен графикой К.Е. Севастьянова, помогло выстроить увлекательный нарратив, понятный для посетителей разных возрастных категорий.

Программа для старшей возрастной группы (12+) основана на многообразии трактовок темы дороги в контексте творчества А.С. Пушкина и русской культуры XIX века в целом. Сама биография А.С. Пушкина была рассмотрена как драматургический сюжет о путешествии, где есть смысловое начало (Царское Село), препятствия (южная ссылка) и остановки (Михайловское). Также отражена вариативность осмысления темы пути в различных произведениях поэта: от мотива эскапизма (стихотворение «Слеза») до мотива смятения и потери ориентира (стихотворение «Бесы»).

Программа для младшей возрастной группы (6+) была построена как сюжет о сборе в путешествие XIX в. Выполняя задания, основанные на предметах показа, участники собирали пазлы с изображениями необходимых в путешествии составляющих: карета, ямщик, подорожная, колокольчик, сундук и т.д. Историко-бытовой контекст служил основой, которая дополнялась рассказом о произведениях А.С. Пушкина, содержащих тему странствия (например, «Станционный смотритель»).

Программа для каждой возрастной группы завершалась мастер-классом по написанию чернилами и пером «дорожного письма», что позволило создать некое материальное напоминание о посещении выставки.

О. В. Семенов

О роли сибирских ямщиков в прокладывании и поддержании дорог за Уралом в XVII в.

Поход казаков под руководством Ермака положил начало окончательному включению Сибири в состав московских владений. Удержание столь обширного и отдаленного региона и его успешное освоение были возможны лишь при наличии эффективного управления, немыслимого без надежной связи. «За Камнем» сразу же ввели институт городовых воевод, располагавших широкими полномочиями и самостоятельностью. Одновременно формировалась дорожная сеть, пригодная для регулярных транспортировок значительного количества людей и грузов. С конца XVI в. основной путь из Европейской России через Уральский хребет (и обратно) шел по Бабиновскому тракту (от Соликамска до Верхотурья), далее по Туре и Тоболу (или вдоль них) достигали Тобольска, откуда по Иртышу следовали на север и восток Сибири. Для улучшения качества государственных перевозок на новоприсоединенный край было распространено организованное сообщение. Здесь появились Верхотурский (1600 г.), Туринский (1600 г.), Тюменский (1601 г.), Демьянский и Самаровский ямы (конец 1620-х – начало 1630-х гг.).

За состояние и развитие дорожных коммуникаций отвечала воеводская администрация. К качеству строительных работ предъявлялись требования. Как можно полагать, «за Камнем» действовали общероссийские нормы. Дороги не должны были быть слишком узкими (для «больших» путей ширина полотна определялась в 3 сажени), мосты следовало возводить крепкими, «пенье» сечь «ис коренья» и т.д. До XVIII в. сухопутные коммуникации в России были грунтовыми. В силу этого они нуждались в частом ремонте, а при неблагоприятных природных условиях (в весеннюю и осеннюю распутицу) становились труднопроходимыми. Тем не менее, нельзя согласиться с распространенным в литературе мнением о катастрофическом состоянии русских средневековых путей сообщения в целом. В XVII в. в Сибири сложилась развитая транспортная сеть, прочно

связывавшая край «с Русью» и его части между собой. По параметрам отечественные дороги фактически не уступали коммуникациям Европы того времени, которые в подавляющем большинстве тоже не имели искусственного покрытия.

Основное бремя по поддержанию в порядке действующих сухопутных (при необходимости и водных) магистралей, а также поиску и прокладыванию новых трасс (или новых участков (более удобных и коротких) функционирующих путей) ложилось на русских жителей и аборигенов. Население либо непосредственно отбывало дорожную повинность (очищало пути от растительности, устраивало гати и мосты), либо откупалось, уплачивая в казну «бродовые деньги» и «мостовщину». На вырученные средства нанимались бродовщики и мостовщики. Периодически к дорожной повинности привлекали сибирских ямщиков. Больше всего сведений в данном вопросе у нас имеется по Бабиновскому пути. Известно, что дорогу от Соликамска к верховьям Туры прокладывали посадские и крестьянские миры Перми Великой (под руководством А.С. Бабинова). Первое время они же целиком ее поддерживали. Повинность отягчали значительная длина трассы, наличие гор, обилие рек и болот. Не позднее 1605 г. (вероятно, по просьбам пермичей) к работам привлекли жителей Верхотурского у., в том числе недавно учрежденных ямщиков (Верхотурские грамоты конца XVI – начала XVII в. М., 1982. Вып. 2. № 111. С. 173). Судя по всему, границей ремонтных участков служила р. Косьва на западном склоне Уральского хребта (ААЭ. СПб., 1836. Т. 2. № 151. С. 265). Повинность была обременительна для ямщиков. Негативно отражалось на них в Смуту ухудшающееся состояние «большой сибирской дороги», вызванное спорами соликамцев, чердынцев и кайгородцев друг с другом о счете, а также попыткой приуральских тяглецов и вовсе избавиться от «почистки» своего отрезка пути (1607 г.) (ААЭ. Т. 2. № 80. С. 172 – 173; № 151. С. 265, 266).

В 1610-х гг. в распределении повинности по поддержанию Бабиновской дороги происходили трансформации. Изменилась граница ремонтных участков. В 1614 г. она шла по р. Полкас (приток Кырьи). При этом «верхотурский отрезок» тракта восстанавливали одни ямщики (АИ. СПб., 1841. Т. 3. № 47. С. 41). В результате их жалоб к работам снова были привлечены иные чины. Однако вскоре объем повинности ямщиков вырос. В 1619 г. они «чищивали» (по-видимому, с остальными верхотурцами)

уже весь Бабиновский путь (АИ. Т. 3. № 78. С. 74). К тому времени насельники Верхотурского яма находились в плачевном положении (из-за сокращения окладов жалованья, увеличения гонебной нагрузки и др.). Они не могли исправно нести дорожную повинность. Без участия пермичей состояние главного пути в Сибирь ухудшилось.

С 1620-х гг. утвердилось правило, согласно которому Бабиновская дорога на отрезке между Верхотурьем и Ростесской заставой (у начала перевала «через Камень») обслуживалась русским и коренным населением Верхотурского у. (РГАДА. Ф. 214. Оп. 1. Кн. 368. Л. 139 об.; Ф. 1111. Оп. 1. Стб. 105. Л. 68; Стб. 123/2. Л. 146; Стб. 164. Л. 73 – 74; ТИАМЗ. КП. 12712. Л. 113). Остальную часть маршрута поддерживали пермичи. Иногда граница участков нарушалась (в 1672/73 г. работы от р. Молчан до р. Чикман (западнее «Ростеса») велись верхотурскими бродовщиками) (ДАИ. СПб., 1857. Т. 6. № 119. С. 365). Что касается ямщиков, то по отношению к ним государство проводило непоследовательную политику. Их то избавляли от дорожной повинности (учитывая их непростое положение), то вновь к ней привлекали. Так, к ноябрю 1624 г. ямщики продолжали ремонтировать «Сибирский волок» «до Ростесу» (РГАДА. Ф. 1111. Оп. 1. Стб. 304/2. Л. 477). Однако после тобольского воеводства Ю.Я. Сулешева (1623–1625 гг.) (до начала 1640-х гг.) их освободили от работ (АИ. Т. 3. № 222. С. 381). В дальнейшем (до конца XVII в.) время от времени ямщиков обязывали восстанавливать «верхотурскую часть» тракта (РГАДА. Ф. 1111. Оп. 1. Стб. 127/2. Л. 191–192).

Об участии верхотурских ямщиков в поддержании других коммуникаций, а также о дорожной повинности насельников остальных сибирских ямов известно меньше. Скорее всего, здесь была похожая картина. Ямщиков то привлекали к восстановлению путей, на которых функционировало организованное сообщение, то освобождали от «поделок» и уплаты «бродовых денег» и «мостовщины». Например, в ноябре 1695 г. воеводской памятью ямскому старосте И. Казанцу предписывалось «наредити… ямских охотников на шти лошадех брести к Кошайской заставы волок до Молвинской деревни» (РГАДА. Ф. 1111. Оп. 2. Стб. 423. Л. 8). Речь шла об участке дороги, связывавшей Верхотурье и Пелым. В ряде случаев ямщики разведывали и про-

кладывали новые пути. В начале XVII в. насельники Туринского яма пожаловались на маршрут от Туринска к Тагильскому устью. По замечанию челобитчиков, дорога была «крива и летом водяна и грязна, и рек по ней много, и возятся… летом Туру-реку трожды, а бродят двожды, а в осень лошади плавят, и гоняти… тою дорогою немочно, лошади с воды и з грязи озябают». Между тем ямщики «слышали», что аборигены «знают прямую дорогу», и просили ее «розыскать». Ходатайство было удовлетворено. Грамотой от 29 января 1602 г. письменному голове Ф.К. Фофанову предписывалось отправить «тое прямые дороги досмотрити» ясачных людей, «ямщиков да стрельцов человек дву или трех да с ними дьячка». Если новый маршрут окажется «ближе и легче», его силами ямщиков, служилых людей и «волостных татар» следовало расчистить (*Миллер Г.Ф.* История Сибири. М., 1999. Т. 1. № 49. С. 399–400). Вскоре после описываемых событий «сухой путь» между Верхотурьем и Туринском стал проходить не вдоль заболоченных берегов Туры, а через Салду и Тагил. Отметим, что туринские ямщики несли дорожную повинность на протяжении всего XVII в. Даже в начале следующего столетия они продолжали бродить отрезок тракта между Туринском и Верхотурьем, который располагался в пределах Туринского у. (до р. Тагил) (Памятники сибирской истории XVIII века (1700–1713 гг.). СПб., 1882. Кн. 1. № 115. С. 493).

Итак, сибирские ямщики отправляли разнообразные государевы «службы», в т. ч. прокладывали и поддерживали дороги. Как и в случае с остальными категориями населения, это было вызвано в первую очередь необходимостью широкого маневрирования ограниченными людскими ресурсами в ходе решения задач по колонизации края. Привлечение ямщиков к дорожной повинности, с одной стороны, позитивно влияло на состояние путей сообщения (они знали недостатки маршрутов, по которым осуществляли перевозки и были заинтересованы в улучшении их качества), с другой, усугубляло их и без того нелегкое положение, отрицательно сказываясь на гонебных обязанностях.

П. А. Соляник

Социокультурные практики Общества Рязано-Уральской железной дороги (на примере Саратовской губернии)

История Приволжской (Рязано-Уральской) магистрали началась во второй половине XIX века. Своё летосчисление дорога ведёт с 15 июля 1871 года, когда было завершено строительство и открыто движение по участку от Аткарска до Саратова. В январе 1892 года было образовано одно из самых крупных железнодорожных предприятий дореволюционной России — Общество Рязано-Уральской железной дороги (РУЖД). Дорога проходила через ряд губерний, в том числе через Саратовскую губернию, которая была крупнейшей хлебопроизводящей губернией. Железнодорожная станция Саратов II играла важную роль в транспортной системе Российской империи и занимала огромную территорию, на которой располагался колоссальный комплекс жизнеобеспечения для служащих железной дороги.

Во время строительства каждой железнодорожной ветки нужно было обеспечить качественные условия работы для служащих и их семей, потому что железнодорожные станции могли находиться вдалеке от центральных городов. Поэтому строились собственные школы, училища, медицинские учреждения, в которые могли обращаться рабочие. В основном существовавшие высшие учебные заведения готовили специалистов для административной работы и инженерной железнодорожной службы, а технические училища готовили кадры для работы на фабриках и заводах. В то же время насущной потребностью были специалисты-техники для «второстепенной» железнодорожной службы (машинисты, телеграфисты, дорожные мастера).

Рост протяжённости железной дороги вызвал острую потребность в обслуживающем персонале, что и сподвигло в 1895 году правление Общества Рязано-Уральской железной дороги (РУЖД) обратиться в Учебный отдел Министерства путей сообщения с ходатайством о строительстве технического училища в районе РУЖД. Это ходатайство было удовлетворено, и в Сара-

тове было открыто Техническое железнодорожное училище, имевшее всесословный характер, в которое принимали разночинцев. Это была большая возможность получить образование. В первый класс на обучение было принято 30 учащихся в возрасте 14–18 лет из детей железнодорожных служащих. Для создания отдельного социального слоя железнодорожных служащих РУЖД предоставляло стипендии на обучение в средних или высших учебных заведениях. На дороге действовали 44 школы, 19 библиотек, 3 потребительских общества (в Козлове, Саратове, Ершове).

РУЖД должна была обеспечить железнодорожников не только образованием, но и медицинской помощью, поэтому на станции Саратов II была открыта Клиническая больница. Медицинскую помощь железнодорожникам оказывали 5 врачей и 15 средних медработников, она включала три основных отделения: острозаразное, хирургическое и терапевтическое.

К числу главных социальных практик относилось обеспечение служащих жильем. В период работы на РУЖД они имели собственное жилье. Жилищные условия разделялись по характеру и форме собственности жилища. Можно выделить три основные категории: казенные жилища, индивидуальные дома и временно снимаемое жилье. Каждая из этих форм отражала определенный уровень обеспеченности работников жильем и по-разному влияла на качество их повседневной жизни, что способствовало формированию устойчивой среды проживания работников и их семей.

Существенную роль в частичном решении жилищной проблемы сыграла организация колоний служащих, где железнодорожники возводили собственные дома на земле, отчужденной под эти цели. Такое строительство осуществлялось на основании специального положения о постройке агентами Рязано-Уральской железной дороги жилых помещений на землях, арендованных обществом дороги, при материальном содействии. Данная форма поселения позволяла работникам не только улучшать свои бытовые условия, но и создавать более устойчивую среду проживания, связанную с местом службы. Всего в колониях проживало около 3 тысяч железнодорожников, владевших собственными домами. Это свидетельство того, что ин-

дивидуальное домостроение постепенно становилось важным способом смягчения жилищного дефицита.

На железной дороге постепенно формировались объединения квалифицированных рабочих, стремившихся не только защитить свои профессиональные интересы, но и упорядочить повседневную жизнь, быт и досуг. Важным примером такого самоорганизующегося сообщества стало «Собрание мастеровых», возникшее как форма объединения железнодорожных рабочих, ориентированная на укрепление трудовой дисциплины, поддержание трезвого образа жизни и развитие культурных форм общения. Подобные организации отражали стремление работников к внутренней солидарности и к созданию более устойчивой социальной среды в условиях сложного и зачастую тяжелого железнодорожного труда.

Таким образом железная дорога предстает как пространство, где производственные, образовательные и социальные практики были тесно взаимосвязаны и совместно обеспечивали развитие транспортной системы Российской империи. В результате возникла особая социальная группа — железнодорожники, объединявшая рабочих, служащих, техников, мастеров, путевых обходчиков, телеграфистов, кондукторов, машинистов, чиновников и других представителей железнодорожного ведомства.

И. Т. Сулейманов

Путешествия по России в эпистолярном наследии Императрицы Марии Александровны *

Императрица Мария Александровна оставила богатое эпистолярное наследие. Особое место в этом, малоизученном и в значительной степени не введенном в научный оборот материале занимают наблюдения Императрицы за своей обретенной Родиной. Письма и путевые заметки позволяют реконструировать процесс интериоризации России как «обретенной» Родины, формированию ее «русскости».

Отечественные (прежде всего, Государственный архив Российской Федерации) и зарубежные архивы (в частности, Гессенский государственный архив Дармштадта) хранят, письма Высоконареченной невесты Российского Престолонаследника, Принцессы Марии Гессенской и Прирейнской во время ее первого путешествия в таинственную для нее Россию, где ей однажды предстояло стать Государыней. Этот вояж в Российскую империю из Дармштадта, когда Принцесса Мария Гессенская и Прирейнская впервые ступит на русскую землю, отражен, в частности, в корпусах переписки будущей Императрицы с отцом, Великим герцогом Людвигом II Гессенским и Прирейнским, а также со старшей подругой и родственницей, Принцессой Матильдой Баварской (супругой старшего обрата, Наследного Великого герцога Людвига): «…взгляд мой упал на русскую землю, и я подумала, что теперь только начинается труднейшая часть моей жизни, и просила у Бога Его святой помощи», – напишет Высоконареченная невеста Цесаревича 3 сентября 1840 г. из Калиша отцу в Дармштадт (Цит. и перевод по: *Арсеньев Д.С.* Жизнеописание императрицы Марии Александровны. 1838–1854. Москва: Кучково поле; Воевода, 2018. С. 89).

* Исследование выполнено при грантовой поддержке Русского географического общества.

Стоит отметить, что будущая Императрица варьирует ракурсы рассмотрения и трансляции образа своей новой Родины в зависимости от адресата: если отцу Цесаревна сообщает о России в официально-деловой проекции, то старшей подруге в более «фривольном» ключе, к примеру, обращая внимание на красоту представителей российского воинства: «Меня очень интересовали разнообразные формы солдат, в особенности дикий народ, черкесы, грузины очень красивые, со своими остроконечными папахами и богато вышитыми мундирами, не говоря уже о фигуре…», – пишет Принцесса своей старшей подруге и родственнице уже по прибытии в Царское Село 4/16 сентября 1840 г. (Цит. и перевод по: Арсеньев Д.С., с. 92–93).

В первую очередь Принцесса познакомится с западной часть Российской империи (к примеру, она сообщит отцу о ночлегах «в Ломже, Сувалках, Вилькомтре, Динабурге, Острове и Городце (Луге)» (Цит. по Арсеньев Д.С., с. 94). Именно с Северо-Западным регионом будут связаны и первые путешествия Цесаревны: Санкт-Петербург и прилежащие Царские резиденции. При этом мерилом новой географической реальности для Принцессы остается ее родной Дармштадт: «воздух был восхитительный, ароматный и напоминал мне воздух в Дармштадте…» (Цит. по Арсеньев Д.С., с. 127).

Настоящим открытием для Марии Александровны станет знакомство с Москвой в ходе путешествия 1841 г., но особенно в 1849 г. – на освящение Большого Кремлевского Дворца. О своих ярких впечатлениях от древней столицы Цесаревна пишет брату, Принцу Карлу Гессенскому и Прирейнскому: «Я пишу тебе при ясном солнечном свете, под звуки величественного праздничного перезвона колоколов и радостного ликования толпы…» (Цит. по Арсеньев Д.С., с. 347).

Судя по эпистоляриям Императрицы, вояжи по России в бытность Цесаревной сформируют ее предпочтения в программе своих путешествий по Российской империи. К примеру, в конце 40-х – начале 50-х годов она побывает в Ревеле, Гапсале и др. местах Северо-Запада России. Однако, впечатление Цесаревны об этом уголке Империи будет весьма сдержанным: «Гапсаль – малое, отвратное местечко, большая деревня на плоской песчаной местности, единственным убежищем для нас

являются близлежащие леса», – такую нелестную характеристику даст Мария Александровна в письме к брату летом 1852 г. (ГА РФ Ф. 728 Оп. 1. Ч. 2. Д. 3213. Л. 54).

Принципиальна отраженная в эпистоляриях динамика восприятия путешествий и ее сцепка с функционально-ролевым перерождением гессенской Принцессы в российскую Государыню: если первые вояжи Цесаревны носили для нее, прежде всего, просветительский характер (разумеется, не умаляя репрезентативный и иной функционал), то вояжи Марии Александровны в статусе Императрицы органично и осознанно воспринимаются ею как путешествия по родной стране. Так, непосредственно после Священного коронования Императрица напишет Принцессе Цецилии Баденской (будущей супруге Великого князя Михаила Николаевича, Великой княгине Ольге Фёдоровне): «Надеюсь, что однажды Ты полюбишь *нашу* Москву так, как мы все любим ее…» (ГАРФ. Ф. 674. Оп. 1. Д. 120. Л. 3.). Мария Александровна не перестанет знакомить родственников с новой Родиной, сама продолжая открывать ее для себя, в немалой степени благодаря путешествиям.

В силу ряда обстоятельств, прежде всего связанных с хрупким здоровьем и необходимостью его укрепления на курортах, Императрица станет одной из наиболее часто путешествующих монарших особ. Так, начиная с 1861 г. регулярными станут ее поездки в Крым, верность которому она сохранит вплоть до самой смерти. Особенным станет ее вояж в Крым 1863 г., когда Государыня проделает значительную часть пути по Волге. Во время этой одиссеи Императрица сделает лаконичные путевые заметки, отражая маршрут и остановки в поволжских городах: Казань, Симбирск, Саратов… В настоящее время выявлены лишь две записных книжки с путевыми заметками Императрицы – первая из них посвящена именно этому единственному в своем роде путешествию 1863 г., а вторая – заграничному путешествию 1864 г.

Эпистолярное наследие Императрицы свидетельствует о том, что она активно «продвигала» отечественные курорты (прежде всего, Крым). К примеру, Король Баварии Людвиг II всерьез рассматривал возможность «переезда» в Крым с его Черным морем, которое, как писала Государыня, «должно скорее назы-

ваться „голубым“, так как этим своим цветом оно ничуть не уступает Средиземному» (Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA) GHA Kabinettsakten König Ludwigs II. 41.).

Отдельная часть эпистолярий путевой биографии Императрицы Марии Александровны – ее паломничества, мечты и чаяния о путешествиях, которым так и не суждено было реализоваться, к примеру на Святую Землю. Примечательно и то, что Государыня мечтала побывать на Кавказе, о котором она слышала с самых первых лет жизни в России, как от мужа, так и от брата, Принца Александра Гессенского: «...как бы я хотела провести зиму у вас, если б были железные дороги!», – пишет Государыня Великой княгине Ольге Фёдоровне, супругу Кавказского наместника (ГА РФ. Ф. 674. Оп. 1. Д. 121. Л. 3). А будучи основательницей Российского общества Красного креста, Государыня во время Русско-турецкой войны будет мечтать увидеть места сосредоточения опекаемых ею госпиталей и лазаретов…

По признанию современников, Императрица Мария Александровна станет настоящей матерью русского народа, всем сердцем полюбившей родное Отечество. Немаловажную роль в этом сыграли ее путешествия по Российской империи, ставшие немаловажным фактором для преобразования осторожного взгляда урожденной Гессенской Принцессы на чужую и таинственную страну в преданность российской Государыни обретенной Родине.

В. В. Ткаченко

Паломник на дорогах Империи: хожение Герасима Скопина на фоне Таврического путешествия Екатерины II в 1787 г. *

Таврическому путешествию Екатерины II посвящено много исследований (Г.В. Ибнеева, Н.В. Бессарабова и др.). Традиционно оно воспринимается как часть имперской политики Екатерины II, опыт её взаимодействия с государственным пространством, его «освоения» и утверждения своей власти.

В рамках доклада предлагается дополнить сложившуюся картину, обратившись к малоизученному источнику – поденным запискам саратовского дьячка Герасима Скопина, который летом 1787 г. совершал хожение из Саратова к киевским святыням. Маршрут Скопина хронологически и пространственно пересекся с движением императорского поезда, а его кульминацией стала встреча паломника с Екатериной II в Курске (14–15 июня 1787 г.). Дневник саратовского богомольца позволяет проследить, каким образом элементы формируемого в ходе таврического вояжа «пространства власти» и имперского церемониала оказались вовлечены в традиционную христианскую практику паломничества.

Записки Герасима Скопина были опубликованы В.П. Соколовым в «Саратовском историческом сборнике» в 1891 г. (Саратовский исторический сборник. Т. 1. Саратов, 1891. С. I–VIII, 41–74). Однако, в контексте изучения таврического путешествия Екатерины II они ранее исследователями не привлекались.

В описании пути Скопина четко прослеживается два уровня восприятия пространства России: сакральный и имперский.

Сакральный уровень раскрывается в главной цели путешествия – паломничестве к святыням, движении «от храма к храму», описании богослужений. Скопин начинает записки с молитвенного славословия, связывая свое отправление в путь с

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 25-28-03127 «Религия как элемент политического дискурса в эпоху Просвещения: опыт России и Запада»).

помощью Бога, Пресвятой Богородицы и заступничеством киево-печерских чудотворцев. Пешее путешествие само по себе представляло значительный физический и духовный труд. Достаточно сказать, что за время пути от Саратова до Киева Скопин сносил три пары лаптей. В дороге его ждали комары, мошка, проливные дожди, необходимость вброд переходить через реки и ручьи, нехватка питьевой воды из-за отсутствия родников на отдельных участках маршрута… Дорожные сложности для путешественника скрашивали красота пейзажей, пение жаворонков и соловьев. В пути он молился, читал Евангелие, а в случае опасностей – уповал на Божью милость. Почти ежедневно паломник посещал церковные службы, ночевал в домах священников, питался в основном подаяниями и стремился увидеть местные святыни. Особое место среди них занимала чудотворная Курская икона Божией Матери.

Вместе с тем, имперский дискурс оказывается в его записках не менее заметным. Он проявляется прежде всего в постоянном внимании Скопина к элементам «регулярного устройства» государственного пространства – верстовых столбов, караульных будок, застав. Примечательно наблюдение Скопина о том, что на дороге, по которой следовала императрица, верстовые столбы были каменными, тогда как за пределами благоустроенных участков – деревянными, «старыми», а многие даже «попадали». За время пути у паломника не менее шести раз проверяли паспорт. Особое внимание Скопин обращал на перестройку городов по «регулярному плану». Проходя через Тамбов и Ливны, он отметил, что города «переломаны», поскольку «строются по форме», тогда как Елец и Курск уже выстроены «по форме». Эти преобразования вызывали у него скорее одобрение, чем настороженность.

Помимо храмов, Скопин интересовался присутственными местами, количеством каменных зданий и общим устройством городов. В Курске и Киеве он целенаправленно осматривал триумфальные арки, сооруженные к приезду императрицы. Скопин называл их красивыми, не выразив религиозного неприятия к изображению на них языческих богов.

Наконец, особое место в путешествии Скопина заняла непосредственная встреча с Екатериной II. Богомолец специально

остался в Курске, чтобы увидеть императрицу, и прождал ее приезда несколько дней. Он подробно описал приготовления города к торжественному событию: дороги дважды посыпали песком, устилали травой, расстилали красные дорожки. Ожидание встречи настолько захватило Скопина, что он впервые с начала паломничества сознательно «прогулял обедню», чтобы пойти смотреть на развод войск.

Вдоль пути следования императорского поезда жителей расставляли в соответствии с их социальным положением. Самого же паломника, одетого в простой серый зипун, отогнали солдаты. Страх так и не увидеть Государыню после столь долгого ожидания привел его в отчаяние. Но даже только услышав звуки благовеста и пушечной пальбы, знаменующие прибытие Императрицы, он, по его словам, одновременно «испугался и обрадовался, так что из глаз потекли слезы».

Впоследствии Скопину все-таки удалось увидеть Екатерину II вблизи. Примечательно, что для этого он направился ждать ее к храму. Проезжая рядом с ним, Екатерина «изволила приложиться из кареты в окошко». Так прилегающее к храму пространство стало для паломника точкой пересечения религиозных и гражданских переживаний.

Встреча с Императрицей оказалась для Скопина событием, по эмоциональной значимости сопоставимым с главной целью его паломничества – посещением киевских святынь. В ожидании и присутствии Екатерины II в Курске он провел 12 дней, тогда как в Киеве – 17 дней. Таким образом, две эти точки маршрута оказались почти равнозначными в структуре его повествования.

Итак, записки Герасима Скопина позволяют увидеть русскую дорогу 1787 г. как пространство пересечения и сосуществования религиозного и государственного дискурсов, а также служат дополнительным свидетельством успешности политики Екатерины II по конструированию образа императрицы как «Матери Отечества» – важного для далекого от придворных кругов провинциального богомольца. Показательно и название которое впоследствии Скопин дал своему путевому дневнику: «Дневная записка пешеходца – Саратовского церковника из Саратова до Киева по разным городам и сёлам». Оно отражает восприятие

путешествия не только как движения к сакральной цели, но и как последовательного знакомства с пространством Империи, состоящего из «разных городов».

С. А. Трифонова

Кавказские вояжи князя Д.М. Волконского

Дневники первой трети XIX в., создававшиеся образованными сословиями, представляли собой жанровую контаминацию: поденных записей, путевого дневника, записных книжек и пр. Каждый диарист вел его по-своему, но ни один из них не оставлял без внимания свои поездки, даже если это было краткое путешествие в соседний город или ближайшее имение. В случае дальнего вояжа дневник за весь его период становился, по сути, путевыми записками, в которых автор фиксировал все мельчайшие подробности своего пути, пребывания в различных населенных пунктах, впечатления от всего увиденного вокруг. Особенно интересно для исследования, когда поездки повторялись со значительными временными интервалами или посещались различные территории одного и того же региона. В этом отношении дневник князя Дмитрия Михайловича Волконского представляет собой бесценный источник – на протяжении 30 лет ведения поденных записей, его автор несколько раз совершал поездки на Кавказ, различные по своему конечному пункту назначения, продолжительности, цели, статусу путешественника. При сравнительном анализе этих записей видно, как меняется его отношение к тому, что он видит вокруг, что считает необходимым записать, а что «оставляет за кадром», т.е. меняется отношение к повседневному быту путешественника, восприятие тех мест, которые посещает и пр.

Первая поездка князя Д.М. Волконского на Кавказ состоялась в 1804 г. и была связана со служебной необходимостью. 4 сентября 1803 г. он был «определен Командиром войск, находящихся в Грузии» (РГВИА. Ф. 489. Оп. 1. Д. 7062. Л. 332а) и правителем по гражданской части. Следующая деловая поездка состоялась 1820 г. в Таганрог для проведения сенаторской ревизии Таганрогского градоначальства, а затем в Кавказские минеральные воды и Железноводск (ОР РНБ. Ф. 775. Д. 4860). Остальные – это партикулярные вояжи, которые Волконский предпринимал для лечения на водах. Т.е., в территориальном

отношении только однажды он был в Закавказье и несколько раз посещал Северный Кавказ.

Все путешествия Д.М. Волконского, по сути, начинаются из Москвы и проходят по определенному маршруту: Москва, Тула, Воронеж, земли Войска Донского и далее к месту назначения. В 1804 г. местом назначения был Тифлис. Т.к. эта поездка была первая, она должна была содержать самые подробные описания, однако в силу возраста и явно большого количества знакомых, перечисленных в тексте, диарист делал краткие заметки, сводящиеся иногда просто к статистическим данным, почерпнутым им из справочников или данных местных чиновников (РГАЛИ. Ф. 1337. Оп. 2. Д. 9). И только после того, как позади остались многочисленные встречи, балы, катание с дамами, т.е. оказавшись в дороге, он меняет и стиль описания вояжа.

Партикулярные поездки для лечения на водах согласно сохранившимся частям дневника начинаются в 1810 г. Первая была предпринята еще холостым Д.М. Волконским в Константиногорск, поэтому описание отличается от последующих (ОР РНБ. Ф. 775. Д. 4860) обилием встреч, поездок в гости и пр. Второе путешествие для лечения минеральными водами и горячими ваннами произошло через 15 лет в 1825 г., выглядит описание совсем иначе как по интонации, так и по тематике записей (АРАН. Ф. 646. Оп. 1. Д. 349). Вояж 1825 г. отличается также и выбором дорог, в этот год путь меняется, теперь это - Москва, Рязань, Тамбов, Черкасск и уже затем к Горячим водам. Так же, как и в предыдущие поездки, Д.М. Волконский описывает свой путь со всеми остановками и посещением его местными чиновниками. Однако с возрастом все подробнее становятся описания снятых квартир, хозяйства проезжаемых им населенных пунктов и имений, цен на сельскохозяйственную продукцию и количества населения в том или ином селении. Т.е., со сменой интересов диариста меняются и описательные объекты в поденных записях, которые он вел во время своих поездок на Кавказ.

В. В. Федорук

Постройки Константина Тона и Рудольфа Желязевича для Николаевской железной дороги: вокзалы и пристанционные постройки от столицы до Москвы

Санкт-Петербурго-Московская железная дорога, с 1855 года называвшаяся Николаевской, строилась в 1842–1851 годах и была открыта для движения поездов 1 ноября 1851 года. Это первая в России двухпутная магистраль большой протяжённости, которая составила около 645 км. Она соединила Москву и Санкт-Петербург, и прошла через Санкт-Петербургскую, Новгородскую, Тверскую и Московскую губернии. Для Российской Империи проект стал особенным. До него на всём пространстве между столицами не существовало железнодорожных сооружений, а Царскосельская дорога 1837 года была короткой пригородной линией и не могла служить образцом для магистрали. Поэтому вся застройка Николаевской дороги проектировалась «с нуля». Архитекторы не имели ни отечественной типологии, ни нормативов, ни опыта эксплуатации подобных зданий в местных условиях, и это делает комплекс уникальным явлением для своего времени.

Работа над архитектурной частью дороги была разделена между двумя зодчими. Константин Андреевич Тон (1794 - 1881), один из ведущих архитекторов николаевской эпохи, автор храма Христа Спасителя и Большого Кремлёвского дворца, спроектировал два главных вокзала: Петербургский и Московский. Рудольф Андреевич Желязевич (годы жизни), создал проекты типовых вокзалов промежуточных станций, а также казарм, паровозных депо и платформ. Тон определил репрезентативный облик магистрали в обеих столицах, а Желязевич разработал ту систему сооружений, которая обеспечивала её повседневную работу на всём протяжении пути.

Выбор мест для главных вокзалов во многом определил их последующую роль в жизни городов. В Петербурге вокзал построили на Знаменской площади, у пересечения Невского проспекта с Лиговским каналом. Одновременно вокзал оказывался

на главной магистрали города и был непосредственно связан с его парадным центром. Важность выбора места вокзала также связана и с возможностью создания привокзального пространства и площади для будущей регулировки транспортных потоков. В Москве для вокзала выбрали Каланчёвское поле на северо-восточной окраине, за Садовым кольцом. Обширная незастроенная территория позволила разместить станционное хозяйство без сносов и удобно ввести пути с северо-западного направления. Впоследствии именно здесь сформировалась площадь, где сосредоточились вокзалы нескольких дорог. Тем самым выбор, сделанный при строительстве Николаевской дороги в середине XIX века, задал транспортную структуру Москвы на десятилетия вперёд.

Оба вокзала Константин Тон решил по сходной композиционной схеме и превратил их в парные «ворота» магистрали. Протяжённые двухэтажные корпуса с ордерной декорацией в духе итальянского Возрождения увенчаны центральной часовой башней. Башня отсылает к образу европейской ратуши и подчёркивает новый для того времени статус вокзала как общественного здания городского значения. Пассажир начинал и заканчивал путь в архитектурно узнаваемом пространстве, и дорога воспринималась как единое целое.

Интересно, что промежуточные станции делились на четыре класса в зависимости от значения пункта и объёма перевозок. Для каждого класса Желязевич разработал типовой проект. Крупные станции выделялись размерами зданий и более нарядным украшением фасадов, небольшие станции украшали скромнее. На наиболее значимых станциях, например в Бологое, расположенном на середине пути, применялся островной тип вокзала. Здание ставилось между главными путями, и пассажиры поездов обоих направлений могли пользоваться им одинаково удобно. Это одно из первых в отечественной практике последовательных применений типового проектирования в масштабе целой инфраструктурной системы. Оно позволяло строить быстро и единообразно, сохраняя при этом чёткую иерархию станций.

Не менее важной частью комплекса стали пристанционные постройки. Паровозные депо круглого типа представляли собой

ротонды с поворотным кругом в центре и радиально расположенными стойлами для локомотивов. Это рациональное и при этом выразительное решение. Казармы для служащих и охраны, платформы и другие служебные сооружения выполнены в едином стиле: кирпичные стены, сдержанная традиционная сдержанная обработка, повторяющиеся детали. Благодаря этому даже утилитарные постройки «читаются» как часть общего архитектурного замысла.

Интерес к Николаевской дороге в области изучения истории и архитектуры определяется прежде всего тем, что это был совершенно новый вид транспортной инфраструктуры. Он потребовал выработки новых типов зданий, которых прежде не существовало: вокзала, депо, станционной казармы, пассажирской платформы. Архитекторам пришлось одновременно решать функциональные задачи, новые для русской строительной и архитектурной практики, и искать для них художественный язык. Станции же стали центрами новых поселений и «точками роста» существующих. Бологое, Малая Вишера, Чудово, Окуловка во многом обязаны своим развитием именно дороге, так что её создание изменило пространственную структуру всей территории между Санкт-Петербургом и Москвой. Принципы, впервые выработанные Тоном и Желязевичем, впоследствии применялись при строительстве других российских магистралей: классификация станций, типовое проектирование, островные вокзалы, круглые депо, ансамблевое единство линии. Сохранившиеся объекты, прежде всего головные вокзалы, ряд станционных зданий и депо, являются ценными памятниками истории архитектуры и техники и заслуживают дальнейшего изучения и охраны.

И. Н. Юркин

Модернизация транспортной связи между Москвой и Воронежем как часть Азовского проекта Петра I

Воронеж занимает особое место в биографии молодого Петра I времени реализации им Азовского проекта. Возникшие по его инициативе судостроительные верфи сумели затянуть сюда вечно спешившего царя 14 раз. Всего он провел в Воронеже больше 520 дней. Одна половина поездок относится ко времени до начала Северной войны, другая – после.

Основной для Петра дорогой в Воронеж была та, которая выходила из Москвы. До начала XVIII в. из столицы ездили обычно через Тулу – эта дорога была самой короткой. Но для большинства поездок Петра точных его маршрутов не знаем. Лишь для 1700 и 1701 гг. точно известно, что он ехал тульской дорогой.

В начале XVIII в. ситуация изменяется: приступают к созданию новых путей – сухопутного и водного. Цель – обеспечить Воронеж устойчивой и по возможности дешевой транспортной связью со старообжитыми территориями центра Европейской части России. Воронеж местной промышленностью, способной обеспечить верфи, не обладал. М.П. Гагарин в 1702 г. прямо писал, что «припасы на Воронеже завозные».

Для запуска водной дороги, способной доставить припасы, требовалось найти средства передвижения и обустроить путь следования. Проблем с первым не возникало. Сложнее было с дорогами. В допетровскую эпоху за редчайшими исключения использовались только естественные водные пути. Перемещение грузов между бассейнами крупных рек осуществлялось посредством волоков. Теперь какие-то из них предстояло заменить каналами.

Следы одной из попыток решить эту задачу сохранила запись 1701 г. в книге Монастырского приказа о выдаче 50 рублей некому старцу Иякову, который «признал от Москвы к Воронежу новыф водяной путь». Как должна была проходить его трасса –

источник не сообщает. Но обратим внимание на то, что точно в год выдачи награды началось строительство водного пути через водораздельное Иван-озеро, из которого вытекали две реки: Дон и Шат (последняя – Окского водного бассейна). Можно предположить, что именно этот путь на Воронеж и предлагал награжденный старец.

Водная дорога через Иван-озеро, если брать ее в целом, должна была начинаться в Москве или Коломне. От последней движение продолжалось по Оке, потом по Упе, дальше по Шату. Из Иван-озера суда входили в Дон. Участок по Упе (от Тулы), Шату и Дону решено было шлюзовать (в дальнейшем за ним закрепилось название Ивановский канал). Преодоление водораздела было осуществимо только весной, по большой воде. Т. о. создание водного пути с ограниченным сроком навигации по нему не отменяло необходимости в существовании постоянно действовавшего пути сухопутного. Полагаем, что, выбирая для него трассу, учитывали возможность ее сопряжения с водной дорогой. До пуска последней дорогу сухопутную можно было бы использовать для доставки материалов к месту строительства. После начала эксплуатации сухопутная дорога обеспечивала грузоперевозки между навигациями.

Сухопутная Тульская дорога с Доном пересекалась, но гораздо ниже канала. Более выгодное сопряжение обеспечивала дорога через Коломну. Первое ее соприкосновение с будущей водной дорогой происходило в районе Коломны. Кроме того имелась возможность осуществить южнее второй контакт, проложив по территории Веневского у. короткое ответвление к каналу от сухопутной дороги Москва–Воронеж.

К строительству Ивановского канала приступили в июле 1701 г. Сухопутная дорога в этом году тоже уже строилась. Как минимум с 1702 г. реализацией обоих проектов руководило одно лицо – стольник кн. М.П. Гагарин. Работы шли параллельно, но создание сухопутной дороги приближалось к завершению скорее. Вдоль нее в 1702 г. ставились дорожные столбы, высаживались деревья, строились станционные дома для проезжавших. На канале в это время возводились первые деревянные и каменные шлюзы.

Каждый из двух путей компенсировал недостатки другого. Это, а также совпадение начальной и конечной точек трассы, одновременность строительства и общее руководство работами свидетельствует, что перед нами предприятие, осознававшееся как единый проект.

Его реализация позволяет предположить причину, по которой не получил развития еще один водно-транспортный проект, который, как и Ивановский канал, мог решить задачу соединения Оки и Дона. Этот канал, называемый иногда Ряжским, изображен в Атласе К.И. Крюйса. Он должен был соединить реки Хупту (водный бассейн Оки) и Лесной Воронеж (бассейн Дона). Сведения о нем противоречивы: одни исследователи полагают, что он действовал, другие это отрицают. Прибавим к отмечаемым в историографии еще один очевидный его недостаток: отсутствие возможности транспортного соединения с какой-либо достаточно важной сухопутной дорогой, выходившей из центра.

Сказанное бросает новые свет на историю организации движения между Москвой и Воронежем. Среди связанных с этим проектов были вполне успешные (сухопутная дорога на Воронеж), были успешные не вполне (Ивановский канал, по которому суда прошли лишь однажды), были и такие, чье прошлое оставило след исключительно в местной истории (Ряжский канал). Но в совокупности все эти проекты, как нам кажется, можно рассмотреть как *масштабный инфраструктурный мегапроект*, призванный добавить к водной связи Воронежа с южными морями надежную и удобную транспортную его связь (в виде несколько веток, включая водные) со столицей государства. Такой подход позволяет расширить проблемное поле — гипотетически реконструировать прежде не учитывавшиеся элементы петровской программы развитие Воронежа. В таком контексте полнее раскрывается его существования как базы, обеспечивавшей реализацию политических планов Петра — продвижения России на юг в рамках Азовского проекта.

Сведения об авторах

Аверьянов Константин Александрович, доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения истории территории и населения России Института российской истории РАН (Москва)

Базарова Татьяна Анатольевна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН (Санкт-Петербург)

Бурнашева Наталия Ивановна, доктор исторических наук, главный научный сотрудник отдела истории Института гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера Сибирского отделения РАН (Якутск)

Вахтин Никита Андреевич, Центральный музей связи имени А.С. Попова (Санкт-Петербург)

Востров Алексей Владимирович, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (Санкт-Петербург)

Горская Наталья Ивановна, доктор исторических наук, профессор кафедры истории России Смоленского государственного университета (Смоленск)

Гостев Игорь Михайлович, главный научный сотрудник Архангельского краеведческого музея (Архангельск)

Грузнова Елена Борисовна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Федерального центра регионалистики «Вся Россия» Российской национальной библиотеки (Санкт-Петербург)

Дадыкина Маргарита Михайловна, кандидат исторических наук, доцент департамента истории Школы гуманитарных наук и искусств Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (Санкт-Петербург)

Джиоева Анна Рослановна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Библиотеки Российской академии наук (Санкт-Петербург)

Друзин Михаил Викторович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН (Санкт-Петербург)

Ермаченко Игорь Олегович, кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории Института истории и социальных

наук Российского государственного педагогического университета имени А.И. Герцена (Санкт-Петербург)

Ершова Галина Михайловна, специалист музейных и развивающих программ Всероссийского музея А.С. Пушкина (Санкт-Петербург).

Ефимов Андрей Александрович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН (Санкт-Петербург)

Зимин Игорь Викторович, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории Отечества Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета имени академика И.П. Павлова (Санкт-Петербург)

Ижболдина Юля Сергеевна, специалист по просветительской деятельности научно-методического сектора Центрального музея связи имени А.С. Попова (Санкт-Петербург)

Ковлеков Иван Иванович, доктор технических наук, профессор Горного института Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова (Якутск)

Колегов Святослав Сергеевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры зарубежного регионоведения Уральского гуманитарного института Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (Екатеринбург)

Комолов Николай Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Воронежского государственного университета (Воронеж)

Кротова Мария Владимировна, доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений и политологии Санкт-Петербургского государственного экономического университета, ведущий научный сотрудник Российского государственного педагогического университета имени А.И. Герцена (Санкт-Петербург)

Кубарева Ксения Алексеевна, учитель русского языка и литературы Школы комплексного развития детей и подростков с элементами углубленного изучения наук и технологий имени Марии Клавдиевны Тенишевой, ассистент кафедры литературы и журналистики Смоленского государственного университета (Смоленск)

Михеев Дмитрий Владимирович, кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории Российского государственного

педагогического университета имени А.И. Герцена (Санкт-Петербург)

Морозова Елена Николаевна, доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и историографии Саратовского национального исследовательского государственного университета (Саратов)

Нестерова Елена Ивановна, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и теории культуры факультета культурологии Российского государственного гуманитарного университета (Москва)

Никитина Наталья Владимировна, кандидат исторических наук, доцент Смоленского государственного университета (Смоленск)

Панченко Ирина Александровна, заведующая сектором исторической фотографии Государственного Русского музея (Санкт-Петербург)

Перхавко Валерий Борисович, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Института российской истории РАН (Москва)

Платэ Рената Зафаржановна, специалист по проектной деятельности отдела развития и культурно-выставочной деятельности Централизованной библиотечной системы Фрунзенского района Санкт-Петербурга (Санкт-Петербург)

Пыжиков Алексей Витальевич, специалист культурно-тематических программ Всероссийского музея А.С. Пушкина (Санкт-Петербург)

Семенов Олег Владимирович, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Уральского гуманитарного института Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (Екатеринбург)

Соляник Полина Андреевна, Саратовский государственный художественный музей имени А.Н. Радищева (Саратов)

Сулейманов Ирек Тавфикович, кандидат педагогических наук, доцент Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (Москва)

Ткаченко Виктория Владимировна, кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры истории России до начала XIX века Исторического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова (Москва)

Трифонова Светлана Александровна, старший научный сотрудник Архива Российской академии наук (Москва)

Федорук Владислав Витальевич, студент Российского университета транспорта (Москва)

Юркин Игорь Николаевич, доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института истории естествознания и техники имени С.И. Вавилова Российской академии наук (Москва)