

АННА ТЕРКЕЛЬ

---

**Как путешествовали  
по Российской империи  
в XIX веке**



**Анна Теркель**  
**Как путешествовали**  
**по Российской**  
**империи в XIX веке**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=68043944](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68043944)  
ISBN 9785005696274*

**Аннотация**

Нам трудно представить себе, насколько сильно путешествия в позапрошлом веке отличались от современных. Другим было практически все: транспортные средства, покрытие дорог, гостиницы, дорожные вещи, карты. От комаров спасались дымом и травами, а фари работали на обыкновенных свечках... Эта книга – попытка погрузиться в быт путешественника XIX века.

# Содержание

Предисловие	5
Глава 1. Дорога и вокруг нее	7
Езда «на почтовых» и подорожные	7
Почтовые станции	12
От телеги до дормеза	21
«С почтами» и на дилижансах: регулярный общественный транспорт	31
Щебеночные шоссе, грунтовые дороги и проселки	35
Дорожная инфраструктура: от застав до верстовых столбов	44
Глава 2. Поезда и пароходы	52
Новая эра	52
Вокзалы	58
Конец ознакомительного фрагмента.	60

# Как путешествовали по Российской империи в XIX веке

**Анна Теркель**

*Редактор* Татьяна Трофимова

© Анна Теркель, 2022

ISBN 978-5-0056-9627-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

# Предисловие

Читая литературу XIX века, мы часто сталкиваемся с героями, которые куда-нибудь едут, но нам трудно представить, насколько любое, даже самое маленькое путешествие в те годы отличалось от современного. Разница между бричкой Чичикова из «Мертвых душ» и коляской Аркадия Кирсанова из «Отцов и детей» для нас туманна, а гостиница из «Тарантаса» Соллогуба, в которой нет даже кроватей, ставит в тупик. Даже обычный маршрут из Санкт-Петербурга в Москву, занимающий сейчас несколько часов, еще в середине XIX века мог стать целым приключением, которое запоминалось на всю оставшуюся жизнь. В общем-то, отличалось в те времена практически все: транспортные средства, покрытие дорог, гостиницы, список вещей, которые необходимо было взять с собой, путеводители, карты.

Некоторые детали быта, на которые мы сейчас не обращаем внимания, для путешественника прошлого играли большую роль: к примеру, для того, чтобы снабдить свой экипаж «фарами» и хоть что-то разглядеть в темное время суток, приходилось везти с собой огромное количество свечей, а обыкновенные комары, от которых спасались лишь дымом и травами, могли, по свидетельству Чехова, свести путника с ума. Путешествия в холода были настоящим испытанием для любого: экипажи не отапливались, и люди зарывались

в ворохи шуб, тулупов, одеял, пуховиков и прочего тряпья; в поездах отопление тоже появилось далеко не сразу. Словом, многое из того, что мы сейчас считаем само собой разумеющимся, раньше оказывалось непреодолимым препятствием. Долгое время в вагонах поездов даже не было туалетов!

Я надеюсь, что эта книга поможет современному человеку погрузиться в дорожный быт XIX столетия, прочувствовать все то, что испытывали путешественники прошлого, и немного иначе взглянуть на классическую русскую литературу. Ведь на самом деле те, кто решался на поездки по России, проходили через невообразимые испытания (и, надо сказать, в глазах многих были просто сумасшедшими): они вытаскивали коней, по колено застревавших в грязи плохих дорог и в снегу, часами и днями ожидали лошадей на почтовых станциях, ночевали на кишасих клопами постоялых дворах, преодолевая мизерные, по современным меркам, расстояния, – и эти недели и месяцы в пути были в каком-то смысле настоящим подвигом.

# Глава 1. Дорога и вокруг нее

## Езда «на почтовых» и подорожные

Конный экипаж долгое время оставался самым популярным способом передвижения по России – пароходы и поезда стали обычным делом только во второй половине XIX века, да и маршруты их пролегали не везде. Обычно путешествовали не на своих лошадях, а на почтовых: вдоль больших дорог были разбросаны почтовые станции, где уставших животных меняли на свежих, после чего продолжали путь. Расстояние между станциями называлось прогонами, и за каждый прогон устанавливалась определенная плата. Точно так же перевозили корреспонденцию, поэтому слово «почтовый» приставлялось вообще ко всему: почтовый тракт, почтовые лошади, почтовые станции.

Если нужно было добраться туда, где почтовый тракт не проходил, то ехали «на вольных» – договаривались с местными крестьянами, которые занимались частным извозом. Нередко они работали и на почтовых трактах, составляя здоровую конкуренцию «официальным» ямщикам, – стоимость такого способа передвижения зависела от места: например, в Сибири ехать «на вольных» часто было дешевле (к тому же, частники, берегущие своих личных лошадей, ездят

ли аккуратнее, чем лихие сибирские ямщики), а в европейской России на тех станциях, где почтовых лошадей было мало, крестьяне, наоборот, заламывали цены, и путникам приходилось на них соглашаться от безысходности. Типичную ситуацию описывает чиновник и литератор П. И. Сумароков, которому пришлось заплатить за проезд вдвое больше, чем предполагалось: «На второй станции положено по штату только 4 лошади, мы не нашли ни одной, и надлежало ждать часов пять. Я с досадою расхаживал по пустынному, с разбитыми стеклами почтовому дому, побежали в деревню, привели вольных за двойные прогоны и закричали: извольте садиться»<sup>1</sup>.

Другим способом была езда «на долгих», собственных лошадей, что было экономнее, потому что не нужно было платить за прогоны. Но, как видно из названия, это занимало гораздо больше времени: лошади должны были в дороге есть и отдыхать. Такая ситуация описывается в «Евгении Онегине»:

К несчастью, Ларина тащилась,  
Боясь прогонов дорогих,  
Не на почтовых, на своих,  
И наша дева насладилась  
Дорожной скукою вполне:  
Семь суток ехали оне.

---

<sup>1</sup> Сумароков П. И. Прогулка по 12-ти губерниям с историческими и статистическими замечаниями в 1838 году. СПб.: Тип. А. Сычева, 1839.

Поэтому, если финансы позволяли, люди все же ездили на почтовых – тем более что запрягать разрешалось как арендованный на станции экипаж (отсюда выражение «на перекладных» – багаж приходилось перекладывать при каждой перемене лошадей), так и свой собственный. Иногда, чтобы сэкономить, брали в личный экипаж попутчиков, с которыми делили расходы – таким образом на бричке, принадлежавшей практически незнакомым купцам, отправился из Елисаветграда в Москву летом 1856 года брат писателя Федора Достоевского Андрей. Скорость почтовых лошадей была приблизительно 8—10 верст в час летом и 12 – зимой, когда укатанный снег выравнивал плохие дороги – то есть всего в два раза выше средней скорости пешехода.

Чтобы проехать по почтовому тракту, сперва нужно было получить подорожную – документ, который предъявлялся на каждой почтовой станции смотрителю. В ней указывался маршрут, уклоняться от которого было нельзя, и чин путешественника. От него зависело количество лошадей, на которое мог претендовать путник: представителям первого класса Табели о рангах полагалось двадцать лошадей, обладателям третьего – двенадцать, «нижним чинам и служителям» – только две. Подорожную можно было получить для поездки в личных целях и «по казенным делам»: в первом случае путешественник все расходы оплачивал сам, во втором – они ложились на государство.

Без подорожной путешествовать было практически невоз-

можно. Во-первых, формально на почтовой станции без этого документа вообще не имели право давать лошадей: «Проезжающие непременно должны иметь подорожные по установленной форме; без оных же отнюдь никому лошадей не давать»<sup>2</sup>. В реальности за определенную сумму станционный смотритель, скорее всего, проблему бы решил (другой вариант – поехать «на вольных»), но все это было нервно и дорого. Во-вторых, человека без подорожной могли задержать еще на выезде из города, на заставе. «Отец кое-как успокоил маменьку. Оказалось, что он позабыл дома свой вид, или подорожную, и что, подъехав к Рогожской заставе, не был пропущен через нее за неимением вида», – вспоминал Андрей Достоевский о поездке своего отца из Москвы в Тульскую губернию, где тот хотел купить имение<sup>3</sup>.

Впрочем, такое ограничение свободы передвижения относится по большей части к первой трети XIX века, и постепенно жесткий контроль за путешествующими сходил на нет: во второй четверти столетия начали упразднять городские заставы, а во второй половине XIX века на территории почти всей европейской России отменили подорожные (их продолжали требовать только в некоторых отдаленных губерниях), достаточно было просто сказать смотри-

---

<sup>2</sup> Почтовый дорожник Российской империи. СПб., 1852

<sup>3</sup> Достоевский А. М. Воспоминания. Цит. по: Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010.

телю, кто ты и куда едешь. Действующие правила проезда по почтовым трактам публиковались в почтовых дорожниках, издававшихся раз в несколько лет: там рассказывалось, куда обращаться за подорожной, какие нужны документы, на какой вид подорожной сколько штемпелей ставится – все до мельчайших подробностей.

## Почтовые станции

Почтовые станции – самая большая головная боль путешественников прошлого. Формально все выглядело замечательно: подавай свою подорожную станцииному смотрителю, пей чай и кофий в общем зале и мчи себе дальше. Но на деле оказывалось иначе. Лошадей вечно не хватало: утром по казенной надобности мог проехать генерал, которому отдали всех животных, что были на станции (и он имел на это вполне законное право), или же лошадей в принципе было мало, а человек, приехавший после тебя, дал взятку смотрителю и уехал первым – в итоге бывали случаи, когда путнику приходилось проводить на станции больше суток. Долгое ожидание лошадей описывается едва ли не в каждом литературном произведении первой половины XIX века, где герой куда-то едет: например, учитель-француз, которого встретил на почтовой станции Дубровский, ожидал лошадей пять часов – а для Дубровского, не имевшего подорожной вообще, но наводящего страх на всю округу, лошади тут же нашлись.



Почтовая станция в селе Звоны Псковской области. Конец 1840-х – начало 1850-х. Фото автора, 2020 г.



Почтовая станция в деревне Заречье Псковской области. Первая половина 1850-х. Фото автора, 2020 г.

Иногда путешественникам приходилось ночевать на станции, что тоже было испытанием. Во-первых, далеко не на всех станциях можно было поужинать, в большинстве случаев единственное, что светило путнику, – это чай. Во-вторых, «на станциях клопы да блохи/заснуть минуты не дают»<sup>4</sup> – и это совсем не преувеличение, насекомые были од-

---

<sup>4</sup> Пушкин А. С. Евгений Онегин // Пушкин А. С. Собрание сочинений: в 3 т. Том II. М.: Художественная литература, 1986.

ной из главных напастей путешественника и преследовали буквально везде, не было их только в самых дорогих гостиницах. В общем, как место ночлега станции не отличались комфортом, – бывало, что люди спали даже на полу: «Немногие жесткие как камни диваны или деревянные скамейки зачастую бывают заняты проезжающими, прибывшими ранее, так что после подъехавшим, хотя бы и не имеющим даже матрацов, ничего не остается, как только растянуться на полу, когда непредвиденные обстоятельства вынуждают заночевать на станции»<sup>5</sup>.

Если дорога была долгой, то экипаж периодически нуждался в обслуживании – старинные брички, кибитки и коляски регулярно ломались. Для этого на почтовых станциях существовал своеобразный «автосервис»: практически везде можно было попросить смазать колеса, а на тех станциях, где имелась кузница, – сделать полноценный ремонт. На часть услуг была установлена фиксированная цена, действующая на территории всей страны: например, в середине XIX века смазка колес у кибиток и телег стоила 6 копеек, а у всех остальных экипажей – 12. Те, кто не имел собственного экипажа, могли арендовать на станции телегу (более приличные повозки там держали редко), цена за прокат тоже была везде одинакова.

Человек, прибывший сменить лошадей, должен был сле-

---

<sup>5</sup> Финш О. Путешествие в Западную Сибирь. М.: Типография М. Н. Лаврова и К., 1882.

довать определенным правилам, которые публиковались в дорожниках и вывешивались на стенах станций. В большинстве своем они были довольно скучные, но некоторые удивительно характеризуют эпоху: например, отдельным пунктом оговаривается, что «путешествующим строго запрещается чинить станционным зрителям притеснения и оскорбления, или почтарям побои», и устанавливается штраф за такие действия. Еще один пункт посвящен ситуации, когда проезжающие отказываются платить или берут лошадей «усильным образом» – этому, по словам авторов правил, «доселе были многие примеры». Станционный зритель вряд ли мог как-то противостоять агрессивно настроенному путешественнику, особенно если тот ехал не один, поэтому в таких случаях полагалось не пытаться помешать, а доносить на злоумышленников почтовому начальству, чтобы дальше разбирались «с преступившими установленные правила по законам»<sup>6</sup>.

Управлять станцией мог, в принципе, кто угодно: примерно до середины XIX века проводились торги на содержание почтовых станций, выигрывал тот, кто заплатит в казну больший выкуп. При этом почтовым дворам выделялись от государства фуражные деньги на корм лошадям и содержание станции. Почтосодержатели могли нанимать на службу почтарами кого хотели, включая даже крепостных – для этого нужен был только паспорт и бумага от помещика, подтвер-

---

<sup>6</sup> Почтовый дорожник Российской империи. СПб., 1852.

ждающая, что он отпускает крепостного на оброк. Выгода от содержания станции зависела по большей части от ее расположения и количества проезжающих: доход складывался из прогонных денег и платы за сопутствующие услуги – еду, алкоголь, ночлег, ремонт экипажа. Небольшая часть выручки шла в казну.

Помимо государственных, существовали вольные почты – по сути, частные предприятия, никак не контролируемые и не финансируемые государством. Формально государство гарантировало им полную монополию (никто другой не имел права перевозить людей там, где есть вольные почты), плата за прогон устанавливалась более высокая, чем на обычной станции, и не нужно было отдавать ничего в казну. Но в реальности очень часто доходы вольных почт не покрывали расходов. Содержатель государственной станции в таких случаях получал «приплату» из казны (вне зависимости от выручки), а владелец собственной – просто разорялся. Во многом поэтому вольных почт в Российской империи было очень мало.



Правительство постоянно утверждало новые типовые проекты станционных домов, часть их предназначалась для конкретных шоссе, поэтому постройки отличались некоторым разнообразием. Хотя Теофиль Готье, например, этого не заметил: «Мы прибыли к почтовой станции, которую сразу узнаешь по белому фасаду и портику с колоннами. Все почтовые станции одинаковы и построены от одного края империи до другого по одному и тому же установленному образцу»<sup>7</sup>. Правда, дороги из Петербурга в Москву или от Пскова до прусской границы, по которым он проезжал, вряд ли можно считать территорией «от одного края империи до другого». В целом в XIX веке было три типа станционных домов: в крупных населенных пунктах – первого разряда, в промежуточных – второго и третьего. На самых маленьких станциях, третьего разряда, можно было разве что выпить стакан чая, а на крупных – отремонтировать экипаж, переночевать в гостинице и даже помыться в бане. Рядом с большими станциями, в общем, как и сейчас на вокзалах, торговали всякой всячиной местные жители. Конечно, вся эта история с почтовыми станциями не касалась царственных особ, для которых строились путевые дворцы.

Некоторые почтовые станции сохранились до наших дней.

---

<sup>7</sup> Готье Т. Путешествие в Россию. М.: Мысль, 1988.

Самая известная из них находится в деревне Выра Ленинградской области, сейчас там музей «Дом станционного смотрителя» с отличной коллекцией предметов дорожного быта пушкинской эпохи. Здание бывшей почтовой станции в подмосковном Ногинске тоже можно посмотреть внутри, в нем разместился краеведческий музей. Какие-то станции совсем заброшены и разрушаются, в других находятся магазины, разные учреждения, даже жилые дома, а некоторые по-прежнему служат по назначению – в них расположена «Почта России» (например, в Звенигороде и Вышнем Волочке)<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Список сохранившихся почтовых станций с описаниями и фотографиями можно посмотреть на сайте «Дороги Российской империи». Каталог дорожной инфраструктуры Российской империи: [road.globeofrussia.ru](http://road.globeofrussia.ru)

## От телеги до дормеза

Экипажи XIX века условно делились на легкие городские и более массивные дорожные, в которых можно было разместить багаж, а иногда даже поспать. Последних существовало несколько видов. Самым простым транспортным средством была обычная телега, «дно и боковые стенки которой делают ее похожей на большое корыто на колесах»<sup>9</sup> – ею периодически пользовались путешественники, которые ехали на перекладных, так как на почтовой станции или в деревне не всегда можно было арендовать что-то другое. Впрочем, иногда и можно было, но все равно норовили подсунуть телегу: «Я быстро соглашаюсь, и потому мне приходилось ездить на черт знает чем, платить иногда вдвое, ждать по целым часам... Стал я не соглашаться и не верить – и бокам моим стало легче. Например, запрягут не возок, а простую, тряскую телегу. Откажешься ехать на телеге, упрешься, и непременно явится возок, хотя раньше уверяли, что во всей деревне нет возка», – писал А. П. Чехов<sup>10</sup>. В общем, телегой пользовались в крайних случаях – транспорт хоть и надежный (корыто на четырех колесах в случае чего починить гораздо

---

<sup>9</sup> Готье Т. Путешествие в Россию. М.: Мысль, 1988.

<sup>10</sup> Чехов А. П. Письмо Чеховым, 14—17 мая 1890 г. Красный Яр – Томск // Чехов А. П. Полное собрание сочинений и писем: В 30 т. Письма: В 12 т./ АН СССР. Ин-т мировой лит. им. А. М. Горького. М.: Наука, 1974—1983.

проще, чем навороченную карету), но очень неудобный.

Больше всего среди людей небольшого и среднего достатка были распространены разной степени удобства кибитки, тарантасы и брички. Кибитка представляла собой, по сути, телегу, над которой на дугах натянута кожа или ткань (изначально «кибиткой» называлась только получающаяся сверху палатка, а не все транспортное средство). Кибитка могла быть обита войлоком, а внутри – выстлана пуховиками<sup>11</sup>, мехом, одеялами или соломой, на которых валялся пассажир; поскольку эти экипажи обычно делались безрессорными<sup>12</sup>, куча чего-нибудь мягкого была обязательным условием, иначе можно было отбить себе на бревенчатых дорогах все части тела. Именно в таком экипаже отправился в путь герой «Капитанской дочки» Петр Гринев: «На другой день поутру подвезена была к крыльцу дорожная кибитка; уложили в нее чемодан, погребец с чайным прибором и узлы с булками и пирогами, последними знаками домашнего баловства»<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Пуховиками называли пуховые перины или тюфяки.

<sup>12</sup> Рессора (от французского *ressort* – пружина) – часть подвески транспортного средства, за счет которой меньше чувствуется тряска.

<sup>13</sup> Пушкин А. С. Капитанская дочка//Пушкин А. С. Полное собрание сочинений: В 10 т. Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1977—1979. Т. 6. Художественная проза. – 1978. – С. 258—370.



В. А. Соллогуб. Тарантас. Рисунок с обложки книги. Издание 1845 г.

«Чем-то средним между стрекозой и кибиткой» очень точно В. А. Соллогуб назвал тарантас – безрессорную повозку, обычно напоминающую небольшую палатку (правда, иногда с окошками), стоящую на длинных дрогах<sup>14</sup>. Похожий образ рисует и Льюис Кэрролл: он пишет, что этот экипаж «имеет такую форму, которую приняло бы старое ландо, если бы почти в два раза удлинить его корпус и убрать рессо-

<sup>14</sup> Дроги – телега без кузова на длинных продольных брусках.

ры»<sup>15</sup>. Сидений в тарантасе, как и в кибитке, не было, а дно его выстилали соломой или укрывали пуховиками:

«Да бишь, скажи, что под тебя подложить, перину или тюфяк?»

– Как? – с ужасом спросил Иван Васильевич.

– Я у тебя спрашиваю, что ты больше любишь, тюфяк или перину?»

Иван Васильевич готов был бежать и с отчаянием поглядывал со стороны на сторону. Ему казалось, что вся Европа увидит его в тулупе, в перине и в тарантасе»<sup>16</sup>.

На тарантасе пробирался через Сибирь ехавший на Сахалин Чехов – причем, на самом примитивном, не крытом, под проливным дождем и снегом.

Бричка<sup>17</sup> (или «брика») отличалась от кибитки и тарантаса тем, что там ехали сидя. Она могла быть открытой, но чаще встречались полузакрытые модели, кузов которых выглядел, как правило, довольно солидно: верх (плетеный, деревянный, кожаный) мог быть с окошечками «определенными на рассматривание дорожных видов»<sup>18</sup> или даже откидным. Брички бывали как с рессорами, так и без них (знаменитая бричка героя «Мертвых душ» Чичикова, например, была

---

<sup>15</sup> Кэрролл Л. Дневник путешествия в Россию в 1867 году, или русский дневник. СПб.: Крига, 2013.

<sup>16</sup> Соллогуб В. А. Тарантас. М.: Азбука, 2012.

<sup>17</sup> Можно встретить написание «брик» или «брика».

<sup>18</sup> Гоголь Н. В. Мертвые души. М.: Государственное издательство художественной литературы, 1961.

рессорной). Вообще модельный ряд этого экипажа был бесконечен, вариантов исполнения – множество, поэтому бричкой могли назвать все постатуснее кибитки, но попроще кареты. В общем-то, путешествовать в хорошей бричке не считалось дурным тоном – даже в именитом семействе Толстых. «Снова поданы два экипажа к крыльцу петровского дома: один – карета, в которую садятся Мими, Катенька, Любочка, горничная и сам приказчик Яков, на козлах; другой – бричка, в которой едем мы с Володей и недавно взятый с оброка лакей Василий»<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Толстой Л. Н. Отрочество // Толстой Л. Н. Полное собрание сочинений: В 100 т. Художественные произведения: В 18 т. Т. 1: 1850—1856. М.: Наука, 2000.

Новѣйшіе экипажи, дѣлаемые въ экипажномъ заведеніи

НЕЛЛИСА

ВЪ С. ПЕТЕРБУРГѢ

Въ Эрмитажѣ, на переулкѣ въ собственномъ дворѣ № 2 <sup>1855</sup>/<sub>12</sub>.



Двухколесная коляска на лямках и стальной рессорѣ.



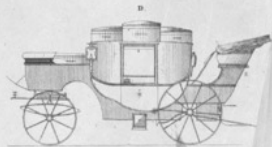
Полноразмерная коляска на лямках и стальной рессорѣ.

По первому изобрѣтенію въ  
каждой колясцѣ Неллиса съединены  
въ одно съединеніе 4 колеса экипажа и  
присоединены пружинныя рессоры, по  
каждой колесной оси. Изобрѣтеніе это  
сабымъ совершеннымъ для путешествій,  
такъ Неллиса пріобрѣтъ много, когда  
дочери императора путешествовали съ императоромъ, присоединены же къ каждой  
раздѣльной рессорѣ. Зрѣныя же на  
раздѣльныхъ рессорахъ.

Пружина эти, съюзы свои  
имѣютъ, и пружина при лямкахъ въ  
своемъ положеніи.



Двухколесная карета на лямкахъ и стальной рессорѣ.



Четырехколесная карета на лямкахъ въ рессорѣ, въ два экипажа и в  
коляскахъ.

Экипажи Неллиса. Под буквой D – четырехместная дорожная карета. Реклама в журнале Отечественные записки. 1855 г.

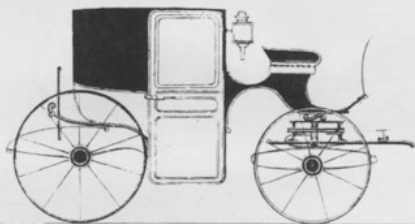
Коляской называли рессорный легкий экипаж с откидным верхом, в котором ехали сидя. Коляски могли быть как простыми и сравнительно недорогими, так и очень витиеватыми, украшенными драгоценными камнями – такие коляски, принадлежавшие царственным особам, хранятся в собрании экипажей Оружейной Палаты в Москве и в Эрмитаже в Пе-

тербурге.

Самым дорогим, комфортным, но в то же время достаточно громоздким видом экипажа была карета. С рессорами, закрытая со всех сторон, с окнами и дверцами, она обычно вмещала от двух до шести пассажиров. Каретные мастера изоощрялись, как только могли, чтобы сделать жизнь путешественника лучше – рекламные описания всех удобств новых карет, производимых на фабрике Неллиса в Петербурге, занимали в номере журнала «Отечественные записки» до страницы текста мелким шрифтом. Каждая модель обязательно отличалась каким-нибудь удивительным новшеством: например, к выпущенным в 1855 году новым восьми-рессорным каретам г-н Неллис «придельывает невидимые механические ступеньки или подножки, которые выступают из-под низа кареты только в то время, когда отворяется дверца, и исчезают, когда дверца захлопывается». По заверению автора текста, «это придает наружному виду кареты еще больше красоты, тогда как прежние ступеньки только безобразили контур всего экипажа»<sup>20</sup>. В дальнюю дорогу часто отправлялись в каретах, называемых «дормезами» (от французского *dormir*), в которых можно было спать.

---

<sup>20</sup> Журнал «Отечественные записки». Год семнадцатый, №1 (январь) – 2 (февраль). СПб., 1855.



Полуторные сани орехового дерева и двухместная карета. Рисунки новейших С.-Петербургских экипажей. 1850 г.

Когда наступала зима, варианта у путешественника было два: поехать в зимнем экипаже или «поставить на зимний ход» колесный летний. Более экономным способом считался второй – обычно он заключался в том, что к кибитке, бричке или карете спереди и сзади крепились «полозки» – приспособления, похожие на укороченные санки. А исключительно зимними экипажами были разного вида сани. Устройство русских саней подробно описал Теофиль Готье: «Представьте себе железные отполированные полозья, передние концы которых загибаются наподобие носков китайских туфель. На этих полозьях при помощи легкого металлического устройства крепится сиденье кучера и кузов саней, куда садится ездок. Кузов обычно покрашен в цвет красного дерева. Нечто вроде выгибающегося, словно грудь лебедя, щитка придает изящество саням и защищает извозчика и седока от снега, серебряной пеной взметающегося перед ними от легкого и быстрого бега упряжки»<sup>21</sup>.

Самый дорогой вариант саней – возок, по сути, карета на полозьях, самый простой – розвальни, крестьянские деревянные сани без сиденья, сужающиеся к переду. Также были распространены пошевни, или обшевни – обшитые лубом или тесом сани со скамеечкой, часто резные или рас-

---

<sup>21</sup> Готье Т. Путешествие в Россию. М.: Мысль, 1988.

писные, зимние кибитки, сани с откидным (как у коляски) верхом, «беговые» легкие сани с кузовом из камыша (такие почему-то особо любили архимандриты и игумены)<sup>22</sup>, сани четырехместные, парные, полуторные, орехового и красного дерева, обитые сукном, кожей, бархатом или «холстиною и парусиною». В общем, все, что не являлось возками, часто называли просто санями, особо не вдаваясь в подробности, в том числе не различая, открытые они или закрытые.

Поездка на санях зимой была гораздо быстрее путешествия летом и тем более в распутицу. Снег сглаживал все неровности дороги, не было жидкой грязи, тряских фашин<sup>23</sup> и бревен – практически ровная дорога, по которой экипаж передвигался плавно и быстро. Зимой можно было запрягать меньше лошадей, чем осенью или весной: «...не сосчитать, какую экономию лошадиной силы представляет собою санная езда. Одна лошадь без труда и с удвоенной скоростью передвигает груз, в три раза больший, чем тот, который она могла сдвинуть в обычных условиях. В России в течение шести месяцев в году снег – это универсальная железная дорога, белые рельсы которой тянутся во всех направлениях и позволяют ехать куда хочешь»<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Васильев М. И. Русские сани: историко-этнографическое исследование. Великий Новгород: НовГУ им. Ярослава Мудрого, 2007.

<sup>23</sup> Фашины – связки хвороста, прутьев.

<sup>24</sup> Готье Т. Путешествие в Россию. М.: Мысль, 1988.

## **«С почтами» и на дилижансах: регулярный общественный транспорт**

В начале XIX века по всей Европе уже разъезжали дилижансы – многоместные кареты, по расписанию перевозящие пассажиров из точки А в точку Б. В первой трети столетия они появились и в России, хотя идея для того времени выглядела смело: несколько человек, вне зависимости от чина и пола, едут вместе в одном экипаже на протяжении нескольких дней! Тем не менее, основанное в 1820 году Общество первоначального заведения дилижансов (между прочим, первое в России транспортное акционерное общество) ждал успех, дилижансы людям понравились: во-первых, не нужно было часами дожидаться лошадей на станции, и дорога занимала в разы меньше времени, во-вторых, все хлопоты в пути ложились на сопровождающего: «Я записался в конторе поспешных дилижансов (которые показались мне спокойнее прежних почтовых карет) и 15 октября в десять часов утра выехал из Тверской заставы. Катясь по гладкому шоссе, в спокойном экипаже, не заботясь ни о его прочности, ни о прогонах, ни о лошадях, я вспомнил о последнем своем путешествии в Петербург, по старой дороге. Не решившись скакать на перекладных, я купил тогда дешевую коляску и с одним слугою отправился в путь. Не знаю, кто из нас, Иван или я, согрешил перед выездом, но путеше-

ствие наше было неблагоприятно. Проклятая коляска требовала поминутно починки. Кузнецы меня притесняли, рытвины и местами деревянная мостовая совершенно измучили. Целые шесть дней тащился я по несносной дороге и приехал в Петербург полумертвый», – писал А. С. Пушкин о своих путешествиях из Петербурга в Москву<sup>25</sup>. В общем, успех нового транспортного средства был несомненным – к 1840 году существовало уже шесть компаний дилижансов, перевозивших пассажиров между Москвой и Петербургом, и девять – между другими городами.

Чтобы совершить поездку на дилижансе, сначала, минимум за две недели до путешествия, покупали билет – для этого требовался паспорт и справка из полиции о том, что «к выезду нет препятствия» (если человек ехал по казенной надобности, достаточно было бумаги от начальства). Затем в назначенный день все приходили к месту отправления, причем без опозданий, ибо «кто опоздает, того не дожидают, и в дома за пассажирами не заезжают»<sup>26</sup>, и занимали указанные в билетах места. Дилижансы обычно были небольшими: летние – карета с четырьмя местами внутри и двумя снаружи, зимние – только четыре места внутри. По правилам, ди-

---

<sup>25</sup> Пушкин А. С. Путешествие из Москвы в Петербург. Беловая редакция // Пушкин А. С. Полное собрание сочинений: В 16 т. Т. 11. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1937—1959.

<sup>26</sup> Почтовый дорожник, или Описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей. СПб.: Типография Карла Крайя, 1829.

лижанс ехал днем и ночью, с остановками лишь для перемены лошадей и на завтрак-обед-ужин, но, если все пассажиры были единодушны в желании где-то переночевать, это разрешалось – ведь всю дорогу приходилось проводить в сидячем положении, что было нелегко, в народе дилижансы даже прозвали «нележанцами». Время в пути между Москвой и Петербургом в 1820-е составляло около четырех-пяти суток, а позже, когда состояние дороги стало лучше, – трое суток. До открытия в 1834 году нового шоссе, соединяющего столицы, поездка на собственном экипаже с переменной лошадей занимала около недели.

## РОССИЯНИЕ

ДИЛИЖАНС, СОСТАВЛЯЮЩИЕ СЪ ВЪСТАВКЪ И ПАССАЖИРАМЪ.

Дни отъезда.	Идетъ въ одну часть.		Идетъ въ другую часть.	
	Въ субботу и въ воскресенье.	Въ пятницу и въ субботу.	Въ субботу и въ воскресенье.	Въ пятницу и въ субботу.
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И ВАРШАВОЮ.</b> Изъ С.-Петербургъ по Новгородскому, Петербургскому и Сибирскому, а изъ Варшавы по Новгородскому, Среднему и Петербургскому . . . . .	18	—	20	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И КОВОНОМЪ.</b> Изъ С.-Петербургъ по Новгородскому, Среднему и Петербургскому, а изъ Ковно по Новгородскому, Второму и Четвертому . . . . .	23	—	25	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И ТАУРГОВИКОМЪ.</b> Съ двумя экипажами: изъ С.-Петербургъ по Новгородскому, а изъ Таурговики по Среднему . . . . . Съ однимъ экипажемъ: изъ С.-Петербургъ по Новгородскому, а изъ Таурговики по Новгородскому . . . . .	20	—	20	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И РИГОВОЮ.</b> Съ двумя экипажами: изъ С.-Петербургъ по Петербургскому, а изъ Ригу по Новгородскому . . . . . Съ однимъ экипажемъ: изъ С.-Петербургъ по Новгородскому, а изъ Ригу по Петербургскому . . . . . Полностью: экипажи или отдельные экипажи Ригу и Таурговики съ экипажемъ или на одной лошади . . . . .	22	—	17	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И НАРВОЮ.</b> Изъ С.-Петербургъ по Среднему и Сибирскому, а изъ Нарвы по Новгородскому и Четвертому . . . . .	5	—	3	—
<b>МЕЖДУ НАРВОЮ И ДЕРПТОМЪ.</b> Изъ Нарвы по Четвертому, а изъ Дерпта по Второму . . . . .	5	—	3	—
<b>МЕЖДУ ДЕРПТОМЪ И РИГОВОЮ.</b> Въ одинъ экипажъ по Новгородскому и Петербургскому . . . . .	8	—	6	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И НОВГОРОДОМЪ.</b> Ежедневно впрямь Новгородска . . . . .	5	—	3	—

## ДНИ ОТЪЕЗДА.

Идетъ въ одну часть.

Идетъ въ другую часть.

Дни отъезда.	Идетъ въ одну часть.		Идетъ въ другую часть.	
	Въ субботу и въ воскресенье.	Въ пятницу и въ субботу.	Въ субботу и въ воскресенье.	Въ пятницу и въ субботу.
<b>МЕЖДУ НОВГОРОДОМЪ И ЧУДОВОМЪ.</b> Ежедневно . . . . .	2	—	1	—
<b>МЕЖДУ НОВГОРОДОМЪ И СТАРОУРГСКОЮ.</b> Въ шесть разъ въ неделю . . . . .	3	—	2	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И МОГИЛЕВОМЪ.</b> Изъ С.-Петербургъ по Среднему и Сибирскому, а изъ Могилы по Второму и Четвертому . . . . .	10	—	25	—
<b>МЕЖДУ МОГИЛЕВОМЪ И БОБРОВИКОМЪ.</b> Изъ Могилы по Второму и Среднему, а изъ Бобровка по Второму и Четвертому . . . . .	6	—	4	—
<b>МЕЖДУ БОБРОВИКОМЪ И ВРЕСТОМЪ-ЛОТОВСКИМЪ.</b> Изъ Бобровка по Новгородскому и Петербургскому, а изъ Вресты по Среднему и Сибирскому . . . . .	11	10	6	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И РЕВЕЛЕМЪ.</b> Въ одинъ экипажъ: Изъ С.-Петербургъ по Второму и Петербургскому, а изъ Ревеля по Среднему и Сибирскому . . . . .	10	—	10	—
<b>МЕЖДУ РЕВЕЛЕМЪ И ГАНГАЛЕМЪ.</b> Только въ одинъ экипажъ: Изъ Ревеля по Четвертому и Второму, а изъ Гангала по Второму и Петербургскому . . . . .	3	—	4	—
<b>МЕЖДУ С.-ПЕТЕРБУРГОМЪ И КРАСНЫМЪ-СЕЛОМЪ.</b> Въ одинъ экипажъ: Изъ Ревеля по Четвертому и Второму, а изъ Гангала по Второму и Петербургскому . . . . .	1	—	—	60
<b>МЕЖДУ МОСКОВОЮ И ВЕНЕЖЕМЪ НОВГОРОДОМЪ.</b> Съ двумя экипажами: изъ Москвы по Среднему и Сибирскому, а изъ Венгежа-Новгорода по Новгородскому и Петербургскому . . . . . Съ однимъ экипажемъ: изъ Москвы и изъ Венгежа-Новгорода въ одинъ экипажъ по Новгородскому и Петербургскому . . . . . Ежедневно, по утрамъ отправляются изъ Москвы Новгородск. экипажи . . . . .	16	—	13	—
	—	—	12	—

Расписание экипажам, отправляемым с почтами и пассажирами. Почтовый дорожник, 1852 г.

Альтернативным дилижансу «общественным транспортом» с 1840-х стала езда «с почтами», то есть в экипаже, в котором перевозили корреспонденцию и посылки. Принцип был примерно тот же, но правила немного другие – самое большое отличие заключалось в том, что у почтовых экипажей существовало расписание остановок для приема-сдачи корреспонденции, перерывов на обед и так далее: «... тут пассажир отрывается от своей свободы и подчиняется вполне правилам езды. Заболел ли кто из пассажиров, кондуктору нет дела, он мчит карету с тою же скоростью, лишь бы в назначенное время поспеть к известному месту»<sup>27</sup>. У дилижансов четким было только время отправления, а где и когда остановиться, например, пообедать, могли сообща решать сами пассажиры. Почтовые экипажи были разными: «тяжелые почты» (большие посылки, тюки) возили на бриках, «легкие» (небольшие посылки, письма) – в каретах, экстра-почты (скоростные) – в кабриолетах или колясках. С последними пассажирам разрешалось ездить только налегке, с небольшим чемоданчиком. Часто почтовые экипажи были довольно большими, и в них впрягали до девяти лошадей.

---

<sup>27</sup> Достоевский А. М. Воспоминания. М., 1999. Цит. по: Борисов Н. С. Повесть о жизни русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010.

# Щебеночные шоссе, грунтовые дороги и проселки

Большую часть дорог первой четверти XIX века в наши дни сочли бы просто непроезжей. Тогда на них не было вообще никакого твердого покрытия, по сути, они представляли собой широкую тропу, иногда в особо топких местах мощенную бревнами или фашинами. После дождей все это размывало так, что лошади и экипажи застревали намертво, бывало, что их приходилось вытаскивать по несколько часов. В сухую погоду грязь, наоборот, застывала, образуя неровную поверхность с кочками и ямами, из-за которых постоянно ломались экипажи. Бревенчатые мостовые путешественники тоже вспоминали как страшный сон – на них трясло так, что тело «болело, словно после порки»<sup>28</sup>. Именно таким образом были устроены некоторые болотистые участки дороги Санкт-Петербург – Москва (они встречались на пути между Петербургом и Вышним Волочком). Учитывая, какой ужас наводила на путников эта главная в государстве дорога, которую в распутицу, по утверждению А. С. Пушкина, периодически приходилось объезжать по полям<sup>29</sup>, нетрудно

---

<sup>28</sup> Миранда Ф. де. Путешествие по Российской империи. М.: Наука, 2001. Цит. по: Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010.

<sup>29</sup> Пушкин А. С. Путешествие из Москвы в Петербург. Беловая редакция //

себе представить, как выглядели остальные пути: «Если что и может меня утешить, то это мудрость, с которой проложены дороги отсюда до Москвы: представьте себе насыпи с обеих сторон, – ни канавы, ни стока для воды, отчего дорога становится ящиком с грязью», – иронизировал А. С. Пушкин, пытавшийся прорваться во время карантина из Болдина в охваченную холерой Москву к Наталье Гончаровой<sup>30</sup>.



---

Пушкин А. С. Полное собрание сочинений: В 16 т. Т. 11. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1937—1959.

<sup>30</sup> Пушкин А. С. Полное собрание сочинений: В 16 т. Т. 14. Переписка, 1828—1831. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1937—1959.

Нынешний вид старинного гужевого тракта из Петербурга в Москву. Фото автора, 2017 г.

Это не значит, что дорогами вообще не занимались: начиная с петровских времен периодически выходили указы, в которых было расписано, как именно стоит строить ту или иную дорогу. Например, в указе Елизаветы Петровны от 1741 года, посвященному починке пути из Петербурга в Москву, объяснялось, что дорогу нужно «приподнять» над землей, сделав ее середину выше, чем края, чтобы вода стекала в выкопанные по обе стороны канавки. Но всех этих мер хватало ненадолго. Начиная с середины XVIII столетия на дороге из Петербурга в Нарву и из Петербурга в Москву начали появляться небольшие участки, мощеные камнем – причем сделано это было в обход указа, предписывающего использовать фашины и песок. Генерал-майор П. Н. Григорьев, увидев их в 1861 году, сделал вывод, что «оная стилка камнем для прочности вперед удобнее и гнилости не подвержена»<sup>31</sup>, и Сенат решил и впредь мостить камнем те участки, где этот материал реально достать. Через двадцать пять лет были изданы указы Екатерины II, предполагающие массовое строительство каменных дорог, и даже утвержден первый типовой проект каменного дорожного покрытия из булыжников и гравия – но дело особо не продвинулось и по-

---

<sup>31</sup> Цит. по: Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. М.: Транспорт, 1988.

прежнему оставалось скорее на стадии эксперимента.



Валунный мост на тракте Петербург-Москва в деревне Паника. Архитектор Н. А. Львов. Фото автора, 2017 г.

А в реальности новые дороги начали появляться только во времена правления Николая I. Скорее всего, этому поспособствовало то, что император сам много путешествовал по России – и, несмотря на то, что перед его проездом все старались привести в порядок, русские дороги его порядочно раздражали. Ему доводилось выпадать из коляски, про-

валиваться под лед, идти пешком до ближайшего города из-за сломавшегося экипажа, а однажды хлипкий мост рухнул сразу после того, как по нему проехал государь<sup>32</sup>.

В 1816 году его братом, Александром I, был учрежден Комитет о построении и содержании больших дорог в империи, который занимался вопросом «о сооружении в России, по примеру заграничных, насыпных, каменных шоссе». Первым таким шоссе должна была стать многострадальная дорога из Москвы в Петербург, где к тому времени дела обстояли уже совсем худо: участок до Твери был «в почти безпроездном состоянии», а ближе к Петербургу дороги «затоплялись до такой степени, что вода доходила до самых домов»<sup>33</sup>. Строительство продвигалось очень медленно, не в последнюю очередь потому, что директора путей сообщения постоянно сменялись, и каждый в первую очередь считал своим долгом что-нибудь учредить, переформировать и реорганизовать, а потом появлялся следующий руководитель, и все начиналось по новой. К тому же, в это время больше внимания уделялось водным путям – из крупных дорог сооружались только новый тракт от Москвы до Петербурга и невероятно сложная Военно-Грузинская дорога с мостами, плотинами и подпорными стенами.

---

<sup>32</sup> Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010.

<sup>33</sup> Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования. СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1898.

С приходом к власти Николая I ситуация изменилась, по документам видно, что состояние дорог его очень волновало буквально с первого года правления: например, план нового шоссе Санкт-Петербург – Ковно (ныне г. Каунас на территории Литвы) император в 1826 году правил собственноручно<sup>34</sup>. А шоссе из Петербурга в Москву, которое к моменту восшествия на престол Николая I было достроено только до Новгорода и по плану должно было быть окончено лишь к 1846 году, открылось в 1834 году – на двенадцать лет раньше! – потому что император изволил «даровать способы к ускорению работ»<sup>35</sup>. После 25 лет правления Николая I было открыто в общей сложности 4841 верст шоссейных дорог. Среди них – шоссе от Москвы до Брест-Литовска, от Москвы до Орла, от Москвы до Нижнего Новгорода, от Москвы до Ярославля.

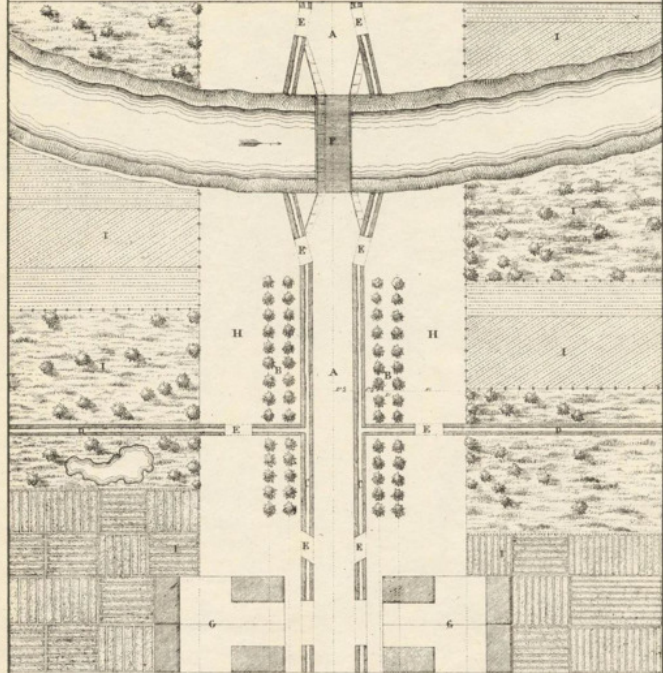
---

<sup>34</sup> Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования. СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1898.

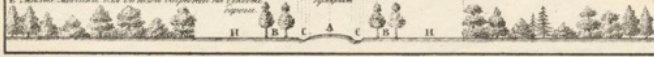
<sup>35</sup> Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 98: Материалы и черты к биографии императора Николая I и к истории его царствования / Изданы под редакцией Н. Ф. Дубровина. СПб.: Типография И. Н. Скороходова, 1896.

Рисование undertaken  
9. Мая 1819. года.

Примерный чертеж для руководства при  
постройки города съ аллеей (S)



- A Колонна города
- B Аллея
- C Дворы
- D Рядовые дома для жилья воле изъ  
ограды, парковые аллеи
- E Вали, аллея для озеленения на  
стороне города
- F Аллея усадьбы
- G Дворы
- H Здания для торговых судов и  
иных судов
- I Различные дворовые, церковные и  
административные строения



Примерный чертеж для руководства при построении до-

рог с аллеями. Свод законов Российской империи. Чертежи и рисунки, принадлежащие к 1-му Полному собранию законов. 1843 г.

Как правило, это были так называемые щебеночные шоссе, технология строительства которых все время совершенствовалась: менялись толщина слоев и конструкция дорожных одежд, способы отвода воды, изучалась зависимость разрушения дорог от свойств грунта, применялись новые технологии (в частности, в последней трети XIX века появились паровые катки). Но суть оставалась той же: это были дороги в несколько слоев из как следует укатанного щебня – а в тех краях, где с камнем были проблемы, использовали в качестве материала чугунную руду, болотную железную руду или искусственный щебень из битого кирпича. Наибольшее впечатление на путешественников даже спустя годы после открытия производило первое построенное таким образом шоссе Москва – Петербург – гладкое, красивое, с высаженными по краям деревьями, гранитными мостами с литыми перилами, аккуратными домиками, выстроенными по одному проекту специально для дорожных рабочих. Дорога была платной, периодически на ней встречались заставы для сбора денег с проезжающих, но это того стоило: «Подлинно не жаль заплатить за проезд по шоссе – по этой покойной для езды и приятной для глаз дороге, гладкой, как

бульвар»<sup>36</sup>.

К 1860 годам щебеночные шоссе уже перестали строить с таким энтузиазмом – основной заботой ведомства путей сообщения стал железнодорожный транспорт. Так что, несмотря на появление в николаевскую эпоху шоссе между многими крупными городами, основную часть дорог по-прежнему составляли грунтовки и проселки, на которых путешественники сталкивались все с теми же проблемами, что и сто лет назад.

---

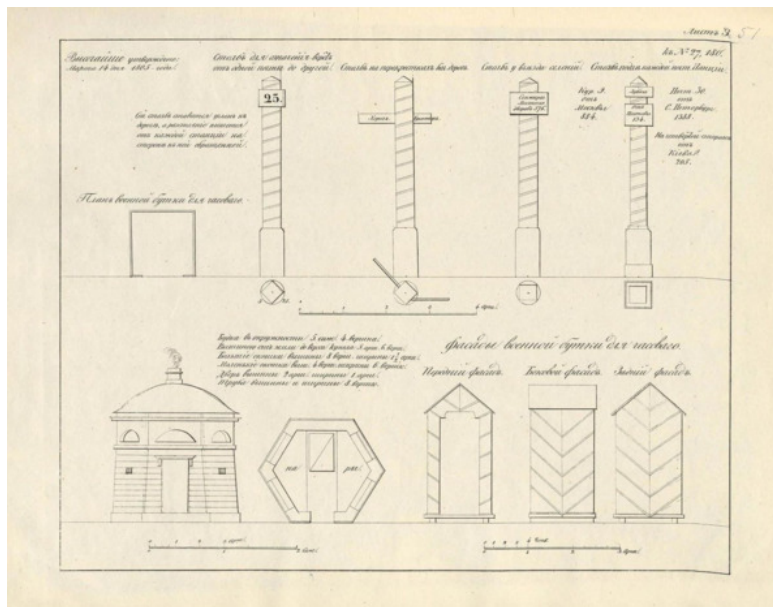
<sup>36</sup> Несколько суток в дороге от С. Петербурга к Симбирску. СПб., 1840. Цит. по: Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010.

# Дорожная инфраструктура: от застав до верстовых столбов

Мелькающие за окном елки и сосны, заправки, разноцветные деревенские домики, церкви, дорожные знаки, рекламные щиты, указатели, разметка на асфальте – все это создает в нашей голове некий обобщенный образ дороги. Понятно, что в XIX веке путешественник видел вокруг себя по большей части совсем другие вещи – нас с ним роднят только леса, небо и чудом сохранившиеся храмы. А что окружало шоссе пару столетий назад, мы представляем очень смутно, хотя именно из этого складывалось то ощущение дороги, которое испытывал путник прошлого, выглядывая из окошка своей брички.

Основную часть пути он видел пролетающие один за другим верстовые столбы – пушкинское «только версты полосаты попадаются одне» вполне описывает монотонную езду по безлюдной местности. Столбы, которые устанавливались через каждую версту, были деревянными, в черно-белую полоску (с конца 1850-х позволялось делать их из старых железнодорожных рельсов) и до наших дней не сохранились. На тех же верстовых столбах в начале века часто крепились доски с массой разной информации: расстоянием от столицы, от губернского города, до ближайшей почтовой станции и так далее. В 1817 году Александр I наказал «означать число

верст только от одной станции до другой, и то одними крупными цифрами, а расстояния до городов и других надписей, одну лишь пестроту составляющих, вовсе на них не делать»<sup>37</sup>.



Виды дорожных столбов. 1805 г. Свод законов Российской империи. Собрание 1-е (1649—1825): Чертежи и рисунки к собранию

<sup>37</sup> Полное собрание законов Российской Империи с 1649 года. Собрание 1649—1825. Том XXXIV. 1817. №27. 180. СПб.: Типография II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830.

После этого вся остальная информация стала даваться на «указательных» столбах: на перекрестках дорог были установлены столбы «с означением, куда ведет которая дорога», на границах уезда – столбы с прибитыми «по обеим сторонам круглыми досками, из коих на каждой должно быть крупными буквами написано: граница такого-то уезда», на границах губерний – столбы с досками, на «коих масляною краской должен быть написан герб Губернский с надписью: граница такой-то Губернии», на переправах и платных мостах (а таких было много) – столбы с «круглою доскою, на коей означается, какая за что положена плата», при въезде в селения – столбы с «доскою, показывающею, как селение сие называется, кому принадлежит, и какое имеет число душ», на почтовых станциях – «с надписью, означающею имя станции и число верст от города». Периодически императорскими указами вносились какие-то изменения, утверждались новые чертежи, но суть оставалась примерно той же – все дорожные указатели были преимущественно деревянными, с выкрашенными в черно-белую полосу столбами<sup>38</sup>.

Еще одной характерной особенностью дорог XIX столетия были деревья, которые высаживали вдоль обочин – от-

---

<sup>38</sup> Полное собрание законов Российской Империи с 1649 года. Собрание 1649—1825. Том XXXIV. 1817. №27. 180. СПб.: Типография II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830.

дельными указами объяснялось, какие породы и где нужно использовать, на каком расстоянии друг от друга должны быть саженцы. Функция этих деревьев была отнюдь не эстетической: во-первых, аллеи обозначали линию дороги, что было особенно ценно зимой – например, там, где по обе стороны раскидывались белоснежные поля, дорогу было просто не видно (надо сказать, в наше время таких аллей порой очень не хватает). Во-вторых, они защищали от наносимого ветром снега – или от самого ветра, который в иных краях запросто мог перевернуть экипаж. В зависимости от цели использовались разные породы деревьев: если место открытое, сажали ивы, которые лучше уберегали от ветра, если лесистое – липы, осины, березы. В степях, где нельзя было посадить деревья, для обозначения линии пути ставили знаки из чего придется: камня, глины, кучи земли<sup>39</sup>. Конечно, аллеи не только выполняли свою функцию, но и делали шоссе очень даже живописными. «Дорога прекрасная и преживописная. <...> она усажена почти вплоть до Романова березами, которые из молоденьких, жалких, казенных, поддерживаемых с боков двумя подпорками и возбуждавших остроумные замечания со стороны недовольных правительством, силою собственной жизни разрослись, окрепли и сделались чудными густолиственными березами», – вспоминал И. Ак-

---

<sup>39</sup> Полное собрание законов Российской Империи с 1649 года. Собрание 1649—1825. Том XXXVI. 1819. №27. 787; Том XXXIV. 1817. №27. 180. СПб.: Типография II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830.

саков дорогу от Ярославля до Романова (ныне часть города Тутаев)<sup>40</sup>.

Неотъемлемой частью образа дороги XIX века были заставы на въезде в город. Обычно они представляли собой два массивных каменных обелиска, увенчанных двуглавыми орлами, по обеим сторонам дороги. Путь преграждал шлагбаум, а рядом располагалось небольшое здание кордегардии<sup>41</sup>. Правила проезда через заставы постоянно менялись: при Екатерине «часовые никого из проезжающих через заставу не останавливали и ни о чем не спрашивали, шлагбаумов тогда не было, <...> каждый получал от губернатора подорожную во всякое время и без всякой платы и выезжал из города, когда хотел»<sup>42</sup>, при Павле I всех подряд останавливали и подвергали «длинному и томительному допросу», и проехать заставу без подорожной было нельзя, при Александре I все проезжающие должны были называть свои имена, которые часовой записывал в специальную книгу.

Долгое время ходил анекдот о том, чем это было чревато: «Одно время проказники сговорились проезжать часто чрез петербургские заставы и записываться там самыми причудливыми и смешными именами и фамилиями. Этот именной маскарад обратил внимание начальства. Приказано бы-

---

<sup>40</sup> Аксаков И. С. Письма к родным. 1849—1856. М.: Наука, 1994.

<sup>41</sup> Кордегардия – помещение для караула.

<sup>42</sup> Пыляев М. И. Старый Петербург. Рассказы из былой жизни столицы. СПб.: Типография А. С. Суворина, 1887.

ло задержать первого, кто подаст повод к подозрению в подобной шутке. Два дня после такого распоряжения проезжает через заставу государственный контролер Балтазар Балтазарович Кампенгаузен и речисто, во всеуслышание, провозглашает имя и звание свое. „Не кстати вздумали вы шутить, – говорит ему караульный, знаем вашу братию; извольте-ка здесь посидеть, и мы отправим вас к г-ну коменданту“. Так и было сделано»<sup>43</sup>.



Застава в Суздале. Фото Екатерины Михеевой, 2020 г.

---

<sup>43</sup> Русский литературный анекдот конца XVIII – начала XIX века / Сост. Е. Курганов, Н. Охотин. М.: Художественная литература, 1990.

Постепенно заставы упразднялись, и ко второй половине XIX века их уже практически не осталось. Тем не менее, они еще долго оставались символической границей, точкой, с которой начинается какая-то другая, отличная от городской жизнь. «Я ходил много и долго, так что уже совсем успел, по своему обыкновению, забыть, где я, как вдруг очутился у заставы. Вмиг мне стало весело, и я шагнул за шлагбаум, пошел между засеянных полей и лугов, не слышал усталости, но чувствовал только всем составом своим, что какое-то бремя спадает с души моей», – писал Ф. М. Достоевский<sup>44</sup>. Можно сказать, что постепенно заставы начали выполнять функцию своеобразных декоративных ворот в город. «Что за прелестный город Пермь, когда в него въезжаешь. Во-первых – застава: это два высокие столба, соединенные между собою чугуною цепью, под которой может пройти, не наклоняясь, сам Колосс Родосский. На вершинах этих столбов сидит по орлу, а у подножия стоит по медведю; чрезвычайно живописно!» – восхищался историк П. И. Небольсин<sup>45</sup>. Несколько старинных застав сохранилось до наших дней: Московская застава в Костроме, Петровская – в Касимове, Петербургская (от нее осталось только здание кордегардии) и Московская – в Новгороде, Владимирская и Юрьевская – в Суздале. Последние, суздальские, в своем роде уникальны: они

---

<sup>44</sup> Достоевский Ф. М. Белые ночи. М.: Художественная литература, 1973.

<sup>45</sup> Небольсин П. И. Заметки на пути из Петербурга в Барнаул. СПб.: Типография И. Глазунова и К, 1850.

и сейчас обозначают границы города, за столбиками застав нет ни единой постройки.

# Глава 2. Поезда и пароходы

## Новая эра

Поначалу строительство железных дорог многим виделось безумной авантюрой: несмотря на то, что, казалось бы, скоростной транспорт сулил только плюсы, нашлось много противников дорогого новшества. Даже вполне прогрессивный А. С. Пушкин воспринимал всю затею скорее как интересный, нужный, но все же эксперимент. В письме В. Ф. Одоевскому поэт говорил о том, что в целом он не против железных дорог, но правительство этим заниматься не должно, и «Россия не может бросить 3 000 000 на попытку» (кстати, в итоге строительство первой железной дороги обошлось даже в 5 миллионов), так как «дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопочут». Пушкин даже отказался печатать в своем журнале «Современник» статью профессора Института корпуса инженеров путей сообщения М. С. Волкова, защищавшего идею строительства железных дорог – хотя не спорил с тем, что она «дельно и умно написана и занимательна для всякого»<sup>46</sup>.

Тогда о новой затее вообще высказывались очень остро-

---

<sup>46</sup> Пушкин А. С. Собрание сочинений в 10 тт. Т. 10. М.: ГИХЛ, 1959—1962.

рожно: многие члены совета путей сообщения выступали против (даже генерал-лейтенант Корпуса инженеров путей сообщения М. Г. Дестрем, который очень скоро будет вынужден взять свои слова обратно и войдет в комитет по строительству железной дороги из Петербурга в Москву), и Пушкин, по всей видимости, счел статью Волкова слишком резкой и даже опасной для благополучия журнала: «...тон статьи вообще должен быть смягчен. Я бы желал, чтобы статья была напечатана особо или в другом журнале; тогда бы мы об ней представили выгодный отчет с обильными выписками»<sup>47</sup>. Polemika в журналах о том, нужны России железные дороги или нет, продолжалась с 1830 по 1836 год, пока Николай I не положил ей конец, издав указ о сооружении первой железной дороги – Царскосельской.



Станция «Царское село» Царскосельской железной доро-

<sup>47</sup> Пушкин А. С. Собрание сочинений в 10 тт. Т. 10. М.: ГИХЛ, 1959—1962.

ги. Альбом чертежей сооружений Российских железных дорог, 1872 г.

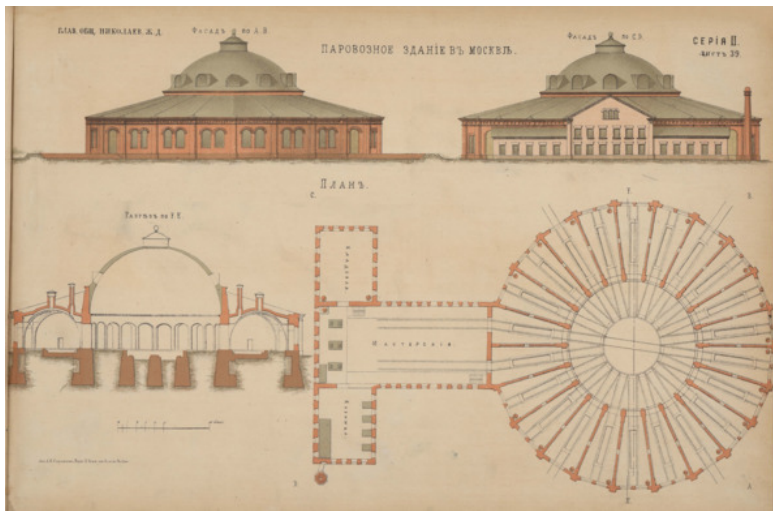
Год ее открытия можно считать началом новой эпохи в истории России. О том, как поезда повлияли на экономику, торговлю, военное дело, написано немало книг – когда товары, перевозившиеся месяцами, вдруг появляются в пункте назначения через неделю, а письма доходят в несколько раз быстрее даже самой скорой фельдъегерской почты, конечно, жизнь страны буквально переворачивается. Много исследований посвящено и технической стороне вопроса: устройству рельс, паровозов, вагонов, железнодорожной инфраструктуре и своеобразной архитектуре. Мы же остановимся на том, как появление нового транспорта сказалось на обычных путешественниках.

Долгое время оно сказывалось не слишком сильно. Во-первых, строились дороги медленно: в 1837 году официально открыли Царскосельскую дорогу (которая, надо сказать, воспринималась скорее как аттракцион, чем как способ передвижения), к 1840 году начали ходить поезда по первому участку Варшавско-Венской дороги, в 1851-м открыли Николаевскую железную дорогу из Петербурга в Москву, а бум железнодорожного строительства пришелся только на вторую половину XIX века. Во-вторых, билеты были очень дорогими: например, поездка из Москвы в Серпухов в 1868 году в третьем классе обошлась бы в 1 рубль 15 копеек – для

сравнения, пуд (16,2 кг) гречки в это время в Петербурге стоил около 85 копеек<sup>48</sup>. Так что передвигаться поездом даже в скромном третьем классе могли позволить себе далеко не все. Тем не менее, во второй половине столетия поезда постепенно начинают входить в жизнь простых путешественников – как правило, по железной дороге преодолевали какой-то большой отрезок пути, а затем пересаживались на привычный конный экипаж. Так возвращался во Францию в 1859 году Теофиль Готье – сперва на поезде до Пскова, а затем на почтовых до прусской границы; Антон Чехов проехал на поезде несколько отрезков пути, направляясь на Сахалин, а остальное время передвигался на пароходе и конных экипажах.

---

<sup>48</sup> Миронов Б. Н. Хлебные цены в России за два столетия (XVIII – XIX). Л.: Наука, 1985. С. 284—285.



Паровозное здание в Москве. Альбом чертежей сооружений Российских железных дорог, 1872 г.

К концу XIX века, когда сеть железных дорог охватила Российскую империю практически полностью, люди всех сословий уже однозначно предпочитали поезд – даже несмотря на то, что сборы на почтовых трактах, совпадающих по направлению с железными дорогами, сократились и проезд по ним сильно подешевел. На почтовых станциях уменьшилось количество лошадей, немногочисленные дожившие до эпохи железных дорог дилижансы окончательно сошли на нет, а почтовые кареты продолжали ездить в основном там, где не было поездов, конкурировать со скоростным

транспортом они не могли: старинные дилижансы 1820-х годов, некогда потрясавшие людей своей скоростью, проделывали путь из Петербурга в Москву за три-пять дней, а первый, еще не усовершенствованный, поезд, связавший столицы в 1850-е, – за 19 часов.

# Вокзалы

Само слово «вокзал», или, как писали в XIX веке, «воксал», изначально не обозначало большую станцию железной дороги – под ним подразумевалось что-то среднее между парком развлечений и культурным центром. К поездам это никакого отношения не имело. Сады с павильонами для увеселений были в Петербурге, Саратове, Астрахани, Казани и других больших городах. Большой «воксал» существовал в Москве, в Петровском парке: «В воксальном здании, имеющем 36 саж. в длину и 10 саж. в ширину, по возможности, сосредоточены все увеселения и необходимые занятия, без которых праздное время тянется медленно; для мужчин особые комнаты и занятия; для дам то же. <...> ...огромная танцевальная зала и боковые колоннады в гармонической симметрии, роскошны, опрятно омеблированы и украшены. <...> Напротив Театра воздушный цирк или манеж, <...> кегли, качели всех родов, рыцарские турниры – карусели, летние горы, камер-обскура...»<sup>49</sup>. Называли такие места «воксалами» по аналогии с лондонскими Vauxhall Gardens – «садами развлечений», куда стекался весь Лондон слушать музыку, смотреть на канатоходцев, воздушные шары и фейерверки.

Впервые слово «воксал» применили к большой железно-

---

<sup>49</sup> Дмитриев И. А. Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно. М.: Университетская типография, 1839.

дорожной станции в 1838 году, когда открылся единственный в своем роде «Павловский воксал» – конечный пункт первой, Царскосельской, железной дороги. Чтобы привлечь публику, вокруг станции разбили сады, а в самом здании, построенном по проекту А. И. Штакеншнейдера, были устроены просторный концертный зал и ресторан. В этом «воксале» стали регулярно давать концерты – причем такие, что о них наперебой писали все журналы того времени. Именно из Павловска в столицу начала приходить мода на ту или иную музыку: когда постоянным дирижером павловских концертов на протяжении пятнадцати лет был Иоганн Штраус-сын, в Петербурге увлекались вальсом, при дирижерах Иоанне Генгле и Йозефе Гунгле – полькой, при Иосифе Штраусе и Генрихе Фюрстною – галопом. В Павловске выступали Федор Шаляпин, Леонид Собинов и Сергей Прокофьев. Помимо концертов, здесь проходили балы, обеды, можно было даже посмотреть балет (с самыми знаменитыми артистами, включая Анну Павлову), а в конце столетия – кино. В 1875 году к зданию вокзала добавился еще и театр, построенный по проекту Н. Л. Бенуа. Снимать дачу в Павловске довольно скоро после открытия «воксала» стало считаться престижным, по сути, здесь проводил лето практически весь свет, и не только Петербурга.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.