

DOI 10.15826/qr.2017.1.209

УДК 656.1(09)+656.121+331.1

ДИЛИЖАНСЫ НА ДОРОГАХ РОССИИ XIX в.: ОТ ЗАМЫСЛА – К ПРАКТИКЕ ВОПЛОЩЕНИЯ*

Александра Бекасова

Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
Санкт-Петербург, Россия

STAGECOACHES ON RUSSIAN ROADS IN THE 19TH CENTURY: FROM DESIGN TO PRODUCTION**

Aleksandra Bekasova

National Research University
Higher School of Economics,
St Petersburg, Russia

Long-distance public transportation via regular stagecoach services between the cities of the Russian Empire from the 1820s to the 1850s is studied as a social institution that structured people's everyday lives, forming a set of rules, practices, and models of behaviour. In contrast with the traditional view that transport services and 'passengers' as a socio-cultural phenomenon came into being with the development of railway communication and urban public transport, this article presents a different point of view. An analysis of a variety of materials reflecting the operations of transportation companies (regulations, schedules, bureaucratic correspondence, etc.), along with periodicals, memoirs, diaries, private correspondence, and works of fiction, has helped us to reconstruct how public transport came into being in Russia in the first half of the 19th century and how the public became accustomed to the new service.

Keywords: history of mobility and public transport; private companies; regular transportation of passengers in stagecoaches; 19th-century Russia.

* Статья подготовлена в рамках работы по коллективному проекту, поддержанному программой фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2014–2015 гг.

** *Citation:* Bekasova, A. (2017). Stagecoaches on Russian Roads in the 19th Century: From Design to Production. In *Quaestio Rossica*. Vol. 5, № 1, p. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209.

Цитирование: Bekasova A. Stagecoaches on Russian Roads in the 19th Century: From Design to Production // *Quaestio Rossica*. Vol. 5. 2017. № 1. P. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209 / Бекасова А. Дилижансы на дорогах России XIX в.: от замысла – к практике воплощения // *Quaestio Rossica*. Т. 5. 2017. № 1. С. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209.

Организация регулярных перевозок пассажиров в рейсовых дилижансах на протяженных маршрутах между городами Российской империи в 1820–1850-х гг. рассматривается как социальный институт, который структурировал повседневную жизнь людей, способствуя формированию нового ансамбля правил, практик и моделей поведения. Такой подход отличает исследование автора от ряда предшествовавших, где выражены традиционные представления о возникновении транспортных услуг и появлении пассажира как социокультурного феномена и где главная роль отводилась исключительно развитию железнодорожных коммуникаций или городского транспорта. Анализ разнообразного комплекса материалов – документов, отложившихся в результате деятельности транспортных компаний (уставов, бюрократической переписки, а также правил, расписаний и пр.), публикаций в периодической печати, воспоминаний, дневников, частных писем, произведений художественной литературы – позволил реконструировать, как возникала система общественного транспорта в России первой половины XIX в. и как современники к ней приспосабливались.

Ключевые слова: история мобильности и общественного транспорта; частное предпринимательство; регулярные перевозки пассажиров в дилижансах; Россия XIX в.

Современные исследования функционирования сети транспортных коммуникаций – больших технологических систем – находятся на пересечении истории мобильности и истории транспортных технологий. Переосмысление подобных подходов смещает акценты с социально-экономической истории на изучение социальной организации движения и соответствующих культурных практик. Рассматривая конфликты, противоречия, неравенство, столкновения интересов между различными акторами на локальном, региональном, национальном уровнях, исследователи стремятся понять, что определяло режимы мобильности в разные исторические периоды¹.

Внимание исследователей транспортной системы России XIX в. преимущественно касалось изучения железных дорог и речного судоходства, создание и функционирование которых рассматривались в контексте социально-экономической истории². Исследователями была основательно изучена правительственная политика в области акционерного предпринимательства. Сюжетам истории почтовых сообщений и дорожного строительства были посвящены лишь отдель-

¹ Обзор основных тенденций в современных исследованиях «больших технологических систем» см.: [Vleuten]. О современных направлениях исследований мобильности и транспорта см.: [Merriman, Jones, Cresswell et al.; Mom, Divall, Lyth; Divall, Revill; Mom].

² О развитии транспортной системы и водных коммуникаций имперской России см., например: [Истомина, 1982; Истомина, 2013]. О строительстве и функционировании железнодорожной сети см., например: [История железнодорожного транспорта...; Schenk; Marks; Haywood].

ные исследования [Базилевич; Кудрявцев]. История возникновения общественного транспорта, связанная с зарождением как частного, так и государственного предпринимательства в России XIX в., пока не становилась предметом специального рассмотрения, а отдельные ее страницы освещались фрагментарно [Векасова; Лизунов, 2012].

Система транспортных коммуникаций в XVIII – первой половине XIX в.

Идеи завести регулярное пассажирское сообщение в России возникли еще в конце XVIII в., но попытки, предпринятые в царствование Екатерины II, были неудачны. До 1820 г. в России не было ни государственных, ни частных (или, как их тогда называли, партикулярных) транспортных компаний по перевозке путешественников. Поездки на большие расстояния на почтовых лошадях обходились дорого и были доступны только дворянской элите. Время, требуемое на совершение поездки по конкретному маршруту, было неопределенным и могло значительно варьироваться в зависимости от времени года и самых разных дорожных обстоятельств. В известной степени быстрое передвижение по почтовым трактам было привилегией, которой пользовались члены императорской семьи и близкий к ним круг лиц, знатные сановники, военная элита, курьерские службы. Именно высокопоставленные путешественники и курьеры имели право получать лучших лошадей на станциях вне очереди, сразу по прибытии. Большинство путешественников, хотя и ездили в основном по служебным надобностям, пользуясь так называемыми «казенными» подорожными (которые оплачивались государственными ведомствами), часто вынуждены были подолгу задерживаться на станциях в ожидании лошадей. За поездки по частным надобностям приходилось платить «поверстные деньги» из собственного кармана³. Рассчитать затраты на поездку по выбранному маршруту можно было с помощью «Дорожника» – справочной книги, в которой были обозначены почтовые тракты, расстояния между станциями, а также другие важные для путешественников сведения. За основу расчетов бралась стоимость использования одной лошади, проезжающей одну версту⁴. Чтобы сократить время ожидания на станциях, пассажиры пользовались услугами вольных ямщиков или фурманов⁵, стоимость найма которых на больших трактах могла мало отли-

³ Об истории почтовых коммуникаций в Российской империи и о системе почтовых трактов см.: [Базилевич]. О подорожных грамотах см.: [Бажитнова].

⁴ Первые «дорожники» были составлены и подготовлены к печати В. Г. Рубаном. См., например: [Дорожник чужеземный и российский; Рубан]. В дальнейшем они переиздавались, а справочная информация обновлялась.

⁵ Фурман (*нем.* Fuhrmann) – владелец большой конной повозки (фуры). Так называли извозчиков, промышлявших извозом на почтовых трактах на своих лошадях в западных провинциях Российской империи в XVIII–XIX вв.

чатая от стоимости услуг государственных ямщиков. По почтовым трактам были возможны поездки на собственных лошадях, что было дешевле, но они требовали значительно большего времени, поэтому и назывались «на долгих».

Первая половина XIX в. была периодом интенсивного развития разветвленной сети сухопутных и водных транспортных сообщений, системы почтовой связи и возникновения телеграфной коммуникации в Российской империи. Создание системы быстрых и дешевых сообщений современники рассматривали как важнейший вопрос. Как писал В. П. Гурьев, талантливый изобретатель и инженер, но не очень удачливый предприниматель: «Главная животворная мысль, которая одушевляет эту эпоху, состоит в том, чтобы связать деятельность и трудолюбие обществ, обитающих в разных точках данного пространства, самыми... быстрыми и дешевыми средствами взаимного сообщения, чтобы тем придать их производительной силе все могущество совокупного действия многих миллионов рук и умов, трудящихся дружно и вместе» [Гурьев]⁶.

Проектирование и строительство сети дорожных коммуникаций нового типа стало делом профессионалов – инженеров и техников, которых готовили в Институте корпуса инженеров путей сообщения и Военно-строительной школе путей сообщения. Планомерное создание дорожной сети коммуникаций началось в 1817 г. в период царствования императора Александра I с возведения шоссе между Санкт-Петербургом и Москвой. Строительство дороги протяженностью более 700 км (которая получила название Московского шоссе) продолжалось 17 лет. Она было полностью готова в 1834 г., в царствование Николая I. После продолжительных экспериментов предпочтение было отдано дешевой и практичной технике укладки дорожного покрытия из битого камня – методу Джона МакАдама, известного шотландского предпринимателя и инженера. Такие шоссе с искусственным дорожным покрытием в России стали называть «битыми дорогами».

Современники с энтузиазмом приветствовали введение в эксплуатацию новых шоссе, построенных с использованием техники МакАдама. В то же время истовое рвение губернаторов не всегда сразу приводило к желаемым результатам.

Слишком сорок тысяч народу приведено в движение для починки дорог, а выходит, что их не чинят, а только копают (а теперь земля так тверда, что топор и лом не берут, а заступы все ломаются),

– писал очевидец о дорожных работах в Московской губернии в конце сентября 1823 г. Он поинтересовался у мужиков, зачем их пригнали.

⁶ О В. П. Гурьеве см.: [Василий Петрович Гурьев].

Да вот, батюшка, мы здесь шестой день живем без дела, никто нам ничего не указывает, и мы не знаем, зачем нас выслали; а говорят, что будем канавки копать да делать бурдевалы (бульвары. – А. Б.)⁷.

В другом письме описывалась поездка в ноябре 1825 г. из Пушкино (села на пути между Москвой и Троице-Сергиевой Лаврой) в Москву, во время которой путешественники чуть не утонули в грязи⁸.

Несмотря на трудности, создание дорог нового типа, которые имели важнейшее государственное значение, продолжалось, и к 1850 г. сеть шоссе с щебеночным покрытием протянулась на 10 тыс. км преимущественно по территории центральных районов и западных губерний Российской империи. Благодаря организации системы контроля их со временем научились поддерживать в надлежащем состоянии. Проезд по таким шоссе был платным (сборы взимались с проезжающих на специально учрежденных заставах), но существовала гибкая система льгот для разных категорий путешественников.

Перевозка путешествующих частными транспортными компаниями

Экономический и общественный подъем, наступивший после завершения наполеоновских войн, развитие промышленности и торговли, быстро растущие бюрократические нужды требовали учреждения регулярных транспортных сообщений для более широкого круга потребителей, чем это было раньше. Первое транспортное предприятие, целью которого была перевозка путешествующих по тракту между Санкт-Петербургом и Москвой, возникло в 1820 г. Оно было негосударственным и по форме организации являлось акционерной компанией. Один из активных его учредителей К. Я. Булгаков, санкт-петербургский почт-директор, в письмах к брату называл его «публичным предприятием», так как оно появилось на свет благодаря общественной инициативе.

Идея организации частного коммерческого предприятия с целью наладить регулярную перевозку «недостаточных» людей, которые «захотят пользоваться дешевым проездом», родилась в круговороте общественной жизни Санкт-Петербурга. Она возникла в среде деятельной военной элиты, а также служащих дипломатического корпуса и аристократической молодежи, только

⁷ А. Я. Булгаков – К. Я. Булгакову, 21 сент. 1823 г., Семердино [РА, 1900, № 12, с. 581–582].

⁸ А. Я. Булгаков – К. Я. Булгакову, 21 ноября 1825 г., Москва [РА, 1901, № 6, с. 220–222].

вступающей на служебное поприще. Эта полезная инициатива получила поддержку у ряда влиятельных сановников, имевших связи и достаточный вес для того, чтобы помочь быстро добиться высочайшего соизволения на организацию предприятия и получить выгодную привилегию. Осваивая со временем новые маршруты, «Общество учреждения почтовой коляски», позднее получившее известность как «Общество первоначального в России заведения дилижансов» (далее – Общество), оказалось весьма успешным.

Инициаторами создания Общества современники называли двух персон – М. С. Воронцова и К. Я. Булгакова. Оба они были ровесниками, родились в семьях известных российских дипломатов. К началу 1820-х гг. и тот, и другой уже успели приобрести немалый служебный опыт, были на пике жизненных сил и карьеры. Дома Воронцова и Булгакова в Петербурге, где устраивались приемы, были значимыми центрами общественной жизни. Булгаков в письме брату упоминал, что мысль о создании транспортного предприятия возникла во время обедов у Воронцова⁹. Принимал гостей и Булгаков, которого П. А. Вяземский, хорошо его знавший, в одном из писем охарактеризовал так: «...он так многим служил посредником ходатаем по всем делам; по связям своим со всеми, он и сам был связью всем» [Остафьевский архив князей Вяземских, т. 2, с. 274].

Непосредственной организацией предприятия и учреждением Общества, разработкой документов, поиском влиятельных покровителей занимался К. Я. Булгаков, который был переведен из Москвы в Санкт-Петербург в 1819 г. Именно в доме санкт-петербургского почт-директора состоялось первое заседание комитета учреждаемого Общества. Открытие регулярного пассажирского сообщения между столицами (наряду с целым рядом других полезных нововведений по почтовой части) стало для Булгакова, только что вступившего в должность, способом проявить свои деловые качества¹⁰. По настоянию крупных петербургских купцов, которые согласились приобрести акции предприятия, ему было предложено возглавить комитет Общества¹¹. С момента основания этого предприятия и на протяжении нескольких десятилетий успешной деятельности его делами управлял Ф. Д. Серапин, опыт-

⁹ К. Я. Булгаков – А. Я. Булгакову, 30 апреля 1820 г., Санкт-Петербург [РА, 1902, № 11, с. 363].

¹⁰ В частности, К. Я. Булгаков писал брату: «Мне очень хочется успеть в сем подлинно полезном предприятии. Во что ни станет, а будут с одобрением вспоминать о моем почт-директорстве. Все, что только полезно, буду стараться ввести. Нессельрод [К. В. Нессельроде] писал к министрам в чужие края, чтоб они старались получить и прислали все почтовые положения для меня. Прусское и французское я уже получил. Можно будет извлечь из них и приспособить к нашим почтам, что хорошее» [РА, 1902, № 11, с. 367].

¹¹ Об этом см.: К. Я. Булгаков – А. Я. Булгакову, 21 мая 1820 г., Санкт-Петербург [РА, 1902, № 11, с. 370].

ный чиновник почтового ведомства¹². Многие из учредителей, а также члены их семей приобрели его акции. Владельцами акций (или билетов, как их называли) стали такие известные купцы как М. Ф. Андерсон, А. М. Пестряков, А. Х. Таль, А. Г. Марк, а также банкир Л. И. Штиглиц и некоторые другие лица¹³. Вначале было решено выпустить 60 билетов по одной тысяче рублей ассигнациями. В дальнейшем акции еще допечатывали и распространяли, и к 1840 г. держателями 69 акций являлись 45 персон, из которых было 11 дам. Им принадлежало 22 акции от общего числа всех выпущенных билетов¹⁴.

Как было указано в привилегии, выданной 30 августа 1820 г.,

...общество некоторых особ... одушевляясь патриотическим желанием доставить соотечественникам легчайший способ путешествия в России, предприняло учредить посредством акций (каждая в тысячу рублей) по тракту от Санкт-Петербурга до Москвы и обратно почтовые коляски наподобие дилижансов [Высочайше утвержденное положение Комитета министров, с. 252–255].

Пользуясь покровительством руководства почтового ведомства, инициаторы создания Общества добились монопольного права осуществлять пассажирские перевозки по главному тракту империи в течение десятилетнего периода, имея выгодную привилегию. В частности, предприятие было освобождено от платежа так называемых поверстных денег: получая подорожные, оно не платило в казну за пользование казенными лошадьми на почтовых станциях [Там же, с. 252–253].

Есть основания считать, что эта привилегия была выдана на основании «Манифеста о привилегиях на разные изобретения и открытия в художествах и ремеслах» 1812 г. (далее – Манифест). По мнению исследователей, автором Манифеста, призванного регулировать отношения между «частной выгодой», изобретателями и «общественной пользой», был М. М. Сперанский, который при его составлении использовал текст французского закона о патентах 1791 г. Привилегия удостоверяла право собственности на изобретение, которое «предъявлено правительству». Желающий получить привилегию (это могло быть частное лицо или компания) должен был представить подробное описание изобретения или открытия,

¹² Ф. Д. Серапин управлял делами нескольких частных транспортных компаний, которым покровительствовал почтовый департамент. Он выступал с рядом полезных коммерческих инициатив, которые получили развитие (например, это создание небольшой гостиницы в Петербурге). Подробнее см.: [Лизунов, 2014, с. 117].

¹³ О роли Л. И. Штиглица на разных этапах деятельности Общества подробнее см.: [Лизунов, 2014].

¹⁴ Список акционеров Общества см.: По письму Общества первоначального в России заведения дилижансов о дозволении оному продолжать действия свои еще на 10 лет по случаю истечения второго десятилетия существованию онаго [РГИА. Ф. 1286. Оп. 7. Д. 506. Л. 15–16].

сопроводив его необходимыми рисунками и чертежами, а также заплатить соответствующую пошлину. В документе особо оговаривалось, что привилегии могли выдаваться на изобретения (или открытия), которые были сделаны в других государствах, но не были еще описаны и «не введены в употребление в России». В то же время подчеркивалось, что привилегии не выдаются «на те предметы, кои не только государству, но и частным людям никакой пользы не приносят или еще и во вред обратиться могут». В тексте Манифеста определялись порядок выдачи привилегий и особый формуляр этого документа [Манифест о привилегиях на разные изобретения и открытия в художествах и ремеслах]¹⁵.

Хотя проект об учреждении регулярных перевозок проезжающих в дилижансах не являлся ни изобретением, ни открытием в художествах или ремеслах, что было очевидно и для современников, все же и члены Комитета министров, и князь Голицын, и сами авторы проекта определенно на него ориентировались. Об этом можно судить на основании того, что при подготовке документов к заседанию Комитета министров, на котором рассматривалось дело о заведении дилижансов и учреждении Общества, князю Голицыну был «представлен на благоусмотрение... манифест о привилегиях»¹⁶. Что касается учредителей Общества, то они подготовили подробный план, в котором были тщательно обоснованы общественная полезность и новизна предлагаемого учреждения, а также прописаны организационные, финансовые и технические детали. К нему был приложен рисунок коляски¹⁷. Все эти детали дают основание полагать, что авторы старались следовать предписаниям, которые содержались в тексте манифеста. В то же время от платежа пошлины, которая должна была взиматься с авторов проектов, Общество в результате было освобождено. По этому поводу в тексте проекта привилегии чиновником была сделана следующая пометка:

Главнначальствующий [над Почтовым департаментом, то есть князь Голицын] утвердил проект сей, приказав, впрочем... пошлины не брать, так как привилегия сия совершенно особенного рода от других, кои даются на искусства, а о прекращении оной ничего не говорить, ибо то временем само собою случится [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 24].

¹⁵ О манифесте 1812 г. и патентовании изобретений в России в XIX в. см.: [Ревинский; Аер; Плужник]. Об истории получения привилегий на строительство паровых судов см.: [Гузевич Д. Ю., Гузевич И. Д.].

¹⁶ См.: Записка Н. Д. Жулковского на имя кн. А. Н. Голицына, 21 мая 1820 г. [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 16 об.].

¹⁷ Рисунок коляски см.: План учреждения в России почтовой коляски, 20 мая 1820 г., подписанный Д. П. Татищевым, гр. М. С. Воронцовым, гр. С. С. Потоцким, гр. И. И. Воронцовым-Дашковым, гр. А. Д. Гурьевым, гр. Л. С. Потоцким, лейб-гвардии гусарского полка поручиком кн. Голицыным, лейб-гвардии Измайловского полка поручиком гр. Бутурлиным [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 23].

Другим исключением было то, что этот проект рассматривался не в Государственном совете, как определялось в тексте Манифеста, а в Совете министров.

Размер ущерба, который несла в результате реализации этого коммерческого проекта государственная казна, был подсчитан. Согласно данным, указанным в записке Н. Д. Жулковского, в 1820-е гг. служившего директором почтового департамента, он равнялся 113 тыс. 334 руб. ассигнациями, которые Обществу было разрешено не уплачивать за подорожные в течение десяти лет [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 13]. Хотя учредители рассчитывали на получение коммерческих выгод, публично они всячески подчеркивали, что менее всего имеют целью частную прибыль, но прежде всего «общую пользу и желание завести в России вещь полезную и доселе не употребительную» [Там же].

На протяжении первого десятилетия деятельности компании ее учредители несколько раз обращались в почтовое ведомство с предложениями организовать регулярные перевозки и на других востребованных маршрутах. Среди них были как пригородные (из Санкт-Петербурга до Царского Села и Павловска), так и более протяженные сообщения (из Москвы до Киева через Тулу и Орел). Время от времени представления Общества рассматривались на заседаниях Комитета министров. При их обсуждении уже рекомендовалось вносить плату за почтовых лошадей (если они содержались от казны) или использовать вольнонаемных лошадей там, где почтовые станции содержались за счет земских повинностей. Кроме того, в резолюции князя А. Н. Голицына от 29 апреля 1821 г. всячески подчеркивалось, что «учреждение... дилижанса не может препятствовать обыкновенному промыслу извозчиков» [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 77]. Учредителям постоянно напоминали, что в дилижансах Общества категорически запрещается перевозить письма и деньги.

Руководство почтового ведомства не забывало блюсти государственный интерес и тщательно следило, чтобы монополия на перевозку почты и ценностей не нарушалась. В то же время коммерческая организация регулярной перевозки пассажиров заставила проводить более гибкую политику в отношении почтовой корреспонденции. Проверки пассажиров, отправляющихся в первых дилижансах, выявили, что все «имеют при себе письма, адресованные разным лицам». Как все уверяли, письма были «рекомендательные, и что им без них и ехать невозможно». Как писал в своем представлении Санкт-Петербургский почт-директор, «побуждение посылать письма с почтовой коляской столь велико, что иногда купцы готовы платить и десять, и двадцать пять рублей за одно письмо, лишь бы было дозволено взять оное». По мнению Булгакова, это служило доказательством, что «не избежание платежа весовых денег побуждает купцов возить тайно письма... но интерес скорейшего достав-

ления». В результате запрет на перевозку личных писем пассажирами был снят, а контору дилижансов снабдили специальной книгой, в которую стали «вписывать все предъявляемые конверты и заплаченные за них деньги», а на письмах ставился особый штампель [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 59–60].

Воодушевленное успехами первого транспортного предприятия и сориентированное на опыт организации пассажирских перевозок в других государствах, руководство Почтового департамента во второй половине 1820-х гг. предприняло попытку открыть свое заведение, пустив почт-дилижансы по тракту от Санкт-Петербурга до местечка Радзивилов, где на границе с Австрией находилась пограничная таможня. В записке на имя князя Голицына от 5 марта 1827 г. Булгаков так обосновывал необходимость его создания:

Умножение способов к сообщениям и переездам неоспоримо удовлетворяет одной из первейших надобностей в государстве. Польза дилижансов доказана опытом... В иных государствах предоставляется заведение их частным лицам или Обществам, в других правительство само их учреждает на свой счет, например, в Австрии, где число сих заведений простирается до ста сорока семи...

По мнению автора записки, открытие подобного предприятия должно было стать частью общего плана развития пассажирских перевозок, в котором особое внимание уделялось организации сообщений на трактах, ведущих к таможенно-пограничным пунктам, чтобы

...соединить... дилижансы с иностранными и доставить для путешественников постоянное, дешевое и легчайшее средство переезжать как в Россию, так и из оной в другие государства, не имея нужды в собственных экипажах. <...> Сии пограничные пункты суть Поланген, Ковно, Брест-Литовский и Радзивилов... Из трактов, где еще нет дилижансов, нужнейшим представляется следующий в Радзивилов яко идущий в Австрийские владения, а чрез оные во всю полуденную часть Европы и проходящий через Витебск, Могилев, где находится главная квартира Первой армии, Чернигов, Киев, Житомир, где сообщение с соседственными польскими и австрийскими провинциями бывает значительно¹⁸.

Было решено в качестве эксперимента производить в одних экипажах перевозку и пассажиров, и почты. Определенную роль в выборе тракта на Радзивилов сыграло и то обстоятельство, что в этом направлении существовало регулярное почтовое сообщение: каждую неделю туда отправлялись, кроме экстрапочты, две обычные, одну из которых и предполагалось заменить почт-дилижансом.

¹⁸ По записке Санкт-Петербургского почт-директора об учреждении почт-дилижанса между Санкт-Петербургом и Радзивиловым. Начато 1827 г. – решено 25 февр. 1830 г. [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 384. Л. 1–4].

Другим экспериментальным направлением стал маршрут между Санкт-Петербургом в Ревелем (Таллином), который был востребован в период с начала мая и в летние месяцы, когда из столицы на Балтийское побережье устремлялись дачники на морские купания¹⁹. С этим предложением также выступил Булгаков, а непосредственной реализацией проектов занимался Серапин, который имел значительный опыт по организации как грузовых, так и пассажирских перевозок, управляя делами нескольких частных транспортных компаний. Перевозки по указанным маршрутам продолжались недолго, всего несколько месяцев, и были прекращены. Столкнувшись с рядом трудностей организационно-финансового порядка и оценив риски, руководство почтового ведомства решило не вкладываться на этом этапе в развитие коммерческих пассажирских перевозок, уступив инициативу созданному ранее Обществу и продолжая оказывать ему покровительство. Среди факторов, затруднявших развитие регулярного сообщения на этих маршрутах, была жесткая конкуренция со стороны многочисленных фурманов, которые традиционно промышляли там извозом. Песчаные дороги и протяженные расстояния между станциями требовали припрягать большее число лошадей (по восемь, десять, а иногда и по 12), чтобы везти тяжелый экипаж с пассажирами и почтой. В результате содержатели почтовых станций оказались в трудном положении, так как казенных лошадей не хватало для других проезжающих. Будучи недовольны, они не предпринимали необходимых усилий к тому, чтобы движение дилижансов стало регулярным. Серьезным препятствием были также и изменчивые погодные условия в районе российско-австрийской границы, которые не позволяли организовать непрерывное движение экипажей в зимний период²⁰.

В 1830–1840-х гг. делами Общества активно занимались уже другие персоны – кроме Штиглица и Андерсона, это были граф Ю. П. Литта, обер-камергер и член Государственного совета, Н. М. Лонгинов, статс-секретарь управления принятия прошений, граф А. Г. Кушелев-Безбородко, камергер, член Главного правления училищ. Именно они разрабатывали и представляли на утверждение императора и Правительствующего Сената новый устав Общества в 1831 г., вели переписку с руководством министерства внутренних дел, отстаивая интересы компании, увеличили число акций с 60 до 70. В этот период Общество организовывало регулярные перевозки пассажиров на новых трактах и ввело в употребление новую услугу – страхование

¹⁹ Об организации и функционировании «ревельского дилижанса» см.: По записке Санкт-Петербургского почт-директора об учреждении дилижанса между Санкт-Петербургом и Ревелем. 21 апр. 1827 – 8 окт. 1830 гг. [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 387].

²⁰ О почт-дилижансах, учрежденных между Санкт-Петербургом и Радзивиловым, см.: [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 384. Л. 182–193 об.]. См. также мнения почтмейстеров и других чиновников почтового ведомства, специально собранные по этому вопросу: [Там же. Л. 129–170].

багажа [Устав]²¹. Среди освоенных к тому времени, кроме упоминавшихся ранее, можно назвать маршруты из Санкт-Петербурга до Ковно, Радзивилова и Ревеля, из Москвы до Киева и некоторые другие. Конторы предприятия были открыты не только в Санкт-Петербурге и Москве, но также в Киеве, Риге, Одессе, Харькове, Туле и в Нижнем Новгороде во время ярмарок.

Особое внимание учредители уделяли организации и усовершенствованию технической части предприятия. Для перевозки пассажиров использовались почтовые экипажи нескольких типов, имевшие при этом стандартные оси, колеса и пр., что облегчало их ремонт. В ряде пунктов по маршрутам следования карет были открыты специальные мастерские и помещения для размещения экипажей, а также необходимых к ним запасных частей. Центральные мастерские находились в Санкт-Петербурге²².

Осуществление коммерческого проекта по заведению в России регулярного дилижансного сообщения рассматривалось почтовыми чиновниками как важный социально-экономический эксперимент. Об этом прямо писал Н. Д. Жулковский:

Могло бы и правительство завести их, но пожертвование важных сумм на начальное заведение, неудачные опыты, кои были даваемы уже в прошедшее время, и неизвестность о выгодах, могут ли оные быть, останавливают всякое по предмету сему от казны предприятие. Итак, остается только покровительствовать частное по оному устройению... Ежели проект пойдет хорошо, то по прошествии привилегии можно будет из сей статьи составить особый доход государству [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 16–16 об.].

Эта идея была с успехом реализована позднее, спустя почти два десятилетия. В 1839 г. почтовое ведомство организовало «Отделение почтовых карет и брик» для перевозки пассажиров и страховой корреспонденции, которое быстро расширилось и заметно потеснило конкурентов на рынке транспортных услуг.

Вторая четверть XIX в. стала временем расцвета частного дилижансного транспортного предпринимательства. Если в первое десятилетие таких компаний было всего две – кроме Общества, о котором подробно шла речь выше, было еще одно небольшое предприятие, которое осуществляло перевозки от Санкт-Петербурга по Рижскому тракту до Полангена (Паланги), а также от Митавы (Елгавы) до Ковно (Каунаса) и Вильно (Вильнюса), то к середине 1840-х гг. насчитыва-

²¹ См. также: По письму Общества первоначального в России заведения дилижансов о дозволении оному продолжить действия свои еще на 10 лет по случаю истечения второго десятилетия существованию онаго (2 ноября 1840 – 9 марта, 1843 г.) [РГИА. Ф. 1286. Оп. 7. Д. 506].

²² См. об этом: План учреждения в России почтовой коляски... [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 7–8]. См. также упоминание о мастерских в Петербурге в разделе «О мастерских заведениях» в уставе Общества 1831 г. [Устав, § 13–14].



Изображение рейсового дилижанса, который использовался одной из транспортных компаний в России в 1830–1840-х гг. [Архив СПб ИИ РАН. Ф. 36 (Воронцовы). Оп. 2. Д. 141. Л. 4]

A stagecoach used by a transport company operating in Russia between the 1830s and 1840s [Arkhirv SPb II RAN, fond 36 (Vorontsovy), opis' 2, delo 141]

лось уже более 20 таких компаний, которые конкурировали между собой за привлечение пассажиров²³. Учредители предприятий готовили пакеты документов и обращались в Почтовый департамент или в Министерство внутренних дел за разрешением их открыть. Все они старались получить привилегии, которые бы облегчили их деятельность на первом этапе, и творчески использовали опыт Общества²⁴.

Транспортные услуги, пассажиры и новые дорожные практики

Реагируя на возрастающий спрос потребителей на регулярное, надежное и доступное по цене транспортное сообщение, авторы проекта предлагали потенциальным клиентам гарантированный пакет услуг. Плата за удобства и услуги, которые предоставлялись во время поездки, была высока и доступна лишь довольно состоятельным путешественникам. К этому кругу принадлежали учредители и держатели акций предприятия. А. Я. Булгаков писал брату, имея в виду в том числе и себя:

²³ Список частных транспортных компаний того времени см.: [Материалы по истории связи в России, с. 209–211].

²⁴ См., например: По отношению управляющего Министерством внутренних дел предприимчивом тульском помещиком губернским секретарем Мясновым учреждении дилижансов между Москвой и Тулой. 17 мая 1824 – 9 марта 1927 гг. [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 355].

Для бедняка не шутка ехать в Петербург скоро, да и на рессорах. Иной и без нужды раза два в год съездит... Во-первых, дешево, во-вторых, спокойно, а, в-третьих, безопасно, в-четвертых, скоро, в-пятых, в компании, faites diligence et faites des diligences!²⁵

Пакет услуг включал фиксированное время отправления рейсовых экипажей по конкретным маршрутам и определенную продолжительность поездки, измеряемую в днях. Например, Общество гарантировало своим клиентам доставку из Санкт-Петербурга до Москвы в течение четырех или четырех с половиной суток. Оговаривалось, при каких условиях время в пути могло увеличиваться (например, во время распутицы). Перевозка осуществлялась в удобных экипажах, в которых могли ехать или сразу несколько человек, или один заказчик. Сведения, которые могли быть полезны потенциальным пассажирам, публиковались в периодической печати. В частности, уточнялось, как это будет организовано: «Каждая почтовая коляска сопровождается особым надзирателем для порядка и надзора». Подробный перечень того, что именно должен делать надзиратель (или проводник), сопровождавший дорожный экипаж, содержался в девяти пунктах проекта²⁶. Годовое жалование надзирателей составляло 600 руб. ассигнациями, так же как писарей, при этом управляющие конторами в городах получали 1000 руб., а сторожа – 400 руб. Кроме того, надзиратели снабжались форменной одеждой на сумму в размере 300 руб. и оружием стоимостью 100 руб. [РГИА. Ф. 1239. Оп. 1. Д. 304. Л. 9–9 об.].

Таким образом, рейсовые экипажи, курсирующие по определенному маршруту, обслуживались специальным персоналом, от усилий которого в значительной степени и зависел успех предприятия. Предполагалось, что это должны быть люди толковые, грамотные и аккуратные, организованные, дисциплинированные и ответственные, умеющие работать с документами и считать деньги, конечно, непьющие и воздерживающиеся от азартных игр. От них ожидали предприимчивости и способности действовать по обстоятельствам. Они должны были быть физически выносливы, хладнокровны и владеть оружием. Помимо всего прочего, они умели быстро починить экипаж в пути в случае необходимости. При этом они должны были быть галантны, вежливы, предупредительны и обходительны по отношению к пассажирам. Судя по тому, что первое транспортное предприятие быстро встало на ноги и смогло значительно расширить сферу своей деятельности, таких служащих удалось подготовить. Первыми надзирателями дорожных экипажей стали отставные военные офицеры²⁷.

²⁵ А. Я. Булгаков – К. Я. Булгакову, 1 июня 1820 г., Семердино [РА, 1900, № 11, с. 363–364].

²⁶ Круг обязанностей надзирателей был определен в документах «План учреждения в России почтовой коляски...» [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 304. Л. 3–12 об.] и «Правила дилижанса в пути от 12 сентября 1823 г.» [Архив СПб ИИ РАН. Ф. 36. Оп. 2. Д. 141. Л. 6].

²⁷ См. об этом: К. Я. Булгаков – А. Я. Булгакову, 22 окт. 1820 г., Санкт-Петербург [РА, 1900, № 11, с. 389].

Изначально их было всего 12 человек, в дальнейшем число постоянно росло. Компании, которые стали возникать позднее, тоже стали нанимать особых проводников для сопровождения экипажей.

Путешествующие были заключены в тесное пространство купе в компании других пассажиров, которые часто не были знакомы друг с другом. Сущность изменения в способе перевозки людей по российской территории состояла в том, что до места назначения путешественники ехали сидя, а не лежа, как при ямской гоньбе. За экипажами закрепилось меткое название «нележансов», подчеркивавшее их радикальное отличие от других транспортных средств, которыми издавна привыкли пользоваться (см., например: [Вигель, ч. 6, с. 28]). Расписания, билеты, гостиничные и ресторанные прејскуранты, сувениры и гостинцы, купленные в дороге, книги, путеводители стали значимыми атрибутами нового способа путешествия. Освобожденные от утомительных дорожных хлопот, связанных с проверкой документов, выбиванием лошадей, наймом ямщиков и оплатой дорожных пошлин во время поездки, которые были возложены на надзирателей, сопровождавших экипажи, пассажиры могли посвятить свой дорожный досуг светскому общению, размышлениям, чтению и созерцанию ландшафтов.

Общество ввело систему проездных билетов, которая до этого времени в России не существовала. Билет, который необходимо было заказать заранее в конторе дилижансов, давал право занять конкретное место во время поездки. В нем содержалась информация о номере занимаемого пассажиром места, его стоимости, маршруте следования, а также дне и времени отправления дилижанса. Эти разделы заполнялись чиновником от руки. Каждый билет подписывался управляющим транспортной конторой, а сведения о заказе заносились в специальную книгу, причем в первое время проезжающих просили также сообщить о том, по какому адресу он/она предполагали остановиться. По прибытии на место назначения пассажир должен был вернуть билет надзирателю дилижанса, а ему возвращали документ, удостоверяющий личность, который забирался на время поездки.

Места внутри кареты стоили дороже (как правило, купе было рассчитано на четверых), а места на запятках дилижанса или рядом с кучером – дешевле. В течение десяти первых лет, пока компаний было мало, и каждая из них пользовалась монопольным правом на организацию перевозки пассажиров на конкретных маршрутах, цены на билеты были довольно высокими. Так, например, Общество назначало следующие цены на билеты на маршруте Санкт-Петербург – Москва: внутри кареты места стоили в зимний сезон по 95 руб. ассигнациями, снаружи – по 55 руб., а в летний сезон – по 120 и 60 руб. соответственно. Перевозка путешествующих в дилижансах получила признание, спрос на транспортные услуги заметно рос. На востребованных маршрутах конкурирующие компании вынуждены были снижать цены на проезд, которые становились доступнее все более широкому кругу потребителей.

Формуляр билета печатался на большом листе бумаги, значительную часть которого занимал перечень основных правил для пассажиров на русском и немецком языках. В первом пункте перечислялись документы, которые должны были представить те, кто покупали билеты на дилижанс, – паспорт и свидетельство от полиции, подтверждающее, что выезд из города разрешен. Другие пункты касались ограничений веса багажа, а также деталей путевого распорядка. Пассажирам напоминали, что дилижансы отправляются в конкретный день недели и в конкретное время, и предупреждали, что нельзя рассчитывать на то, что экипаж будет за ними заезжать домой или дожидаться тех, кто опаздывает. Строго запрещалось перевозить письма и посылки без уплаты особой почтовой пошлины. Кроме того, указывалось, что нельзя провозить в багаже различные жидкости и взрывчатые вещества.

Рекламируя новый способ транспортировки и культивируя новые путевые практики, коммерческие компании совместно с руководством почтового ведомства разрабатывали регламентирующие документы, среди которых были более подробные правила для пассажиров. В одном из параграфов правил декларировалось: «В дилижансе могут ехать люди всякого звания, возраста и обоих полов» [Устав, § 19; Правила заведения летних дилижансов, § 4]. Правила печатались в виде отдельных брошюр, а также публиковались в специальных дорожниках и в газетных заметках.

Время отправления почтовой коляски в субботу назначается ровно в девять часов утра, – сообщалось в газете «Русский инвалид» от 25 ноября 1820 г. – Кто из записавшихся не явится к сему часу, того почтовая коляска ни под каким видом дожидаться не станет, и неявившийся потеряет свои деньги и право полученного билета [Внутренние известия].

Новый вид транспорта пришелся по вкусу дамам. Удобные экипажи, надежные и услужливые проводники, которые всегда сопровождали дилижансы, заботились о безопасности проезжающих и оказывали им всяческое содействие, быстро были оценены ими по достоинству. Путешествуя в дилижансах, часто нанимая экипажи целиком, влиятельные дамы немало способствовали популяризации дилижансного сообщения. Руководство Общества старалось учесть разнообразные пожелания состоятельных путешественниц²⁸. В своих записках Ф. Ф. Вигель описал одну из поездок в дилижансе из Петербурга в Москву в 1820-е гг. Купив билет, он оказался в одном купе с двумя попутчицами, одна из которых ехала вместе со служанкой. Дамы считали себя обязанными поддерживать светскую беседу во

²⁸ О влиятельных дамах, которые активно начали пользоваться услугами первой транспортной компании, и о том, с какими трудностями руководству компании приходилось сталкиваться, см., например: А. Я. Булгаков – К. Я. Булгакову, 25 мая 1823 г., Москва [РА, 1901, № 4, с. 545–546].

время путешествия, но одна из них говорила только по-французски, другая – только по-русски. Вигель имел неосторожность предложить свои услуги в качестве переводчика, о чем потом пожалел. Он правдиво описал разнообразный спектр чувств, которые ему пришлось испытать, когда, зажатый в угол купе полной и неопрятной служанкой, он старался оставаться галантным и предупредительным к попутчицам [Вигель, ч. 6, с. 73–74]. По воспоминаниям Д. В. Григоровича, именно во время поездки в дилижансе из Москвы в Петербург его матери и ее разговора со случайными попутчицами была окончательно определена его будущая инженерная карьера [Григорович, с. 35].

Используя модель Вольфганга Шивельбуша, можно рассматривать совместное путешествие пассажиров в купе дилижанса (как позднее и железнодорожное путешествие) как пестрое мозаичное полотно, в котором причудливо переплетались разнообразные судьбы, положения, характеры, манеры, обычаи и привычки попутчиков, принадлежавших к различным социальным, профессиональным и гендерным группам [Schivelbusch]²⁹. Длительная поездка в дилижансе способствовала складыванию особых отношений между пассажирами. Путешествуя вместе в карете на протяжении трех-четырёх суток, спутники успевали ближе познакомиться и пообщаться. Они учились уступать и договариваться. Сближаясь, они становились членами особой путевой общности, которую один из литераторов XIX в. назвал «обществом дорожных мудрецов» [Новиков, с. 55]. Описывая это сообщество, автор повести щедро использовал «республиканские» метафоры. Весьма показательны типажы пассажиров дилижанса, которые создал автор. Среди персонажей, едущих из Санкт-Петербурга в Москву, были услужливый кондуктор; только что получивший отставку офицер, который вел путевой дневник; уроженец Твери, которого спутники прозвали историком за его эрудицию; торговый агент из Гамбурга, который ехал навестить своих родственников; архитектор-москвич, возвращающийся домой; фабрикант из старообрядцев; купец из Лифляндии; гувернантка из Твери, служащая там в одной из аристократических семей. Непродолжительное время пассажирами дилижанса также были пожилой лифляндский помещик и его молодая спутница. Автор подробно описал разнообразные ситуации, которые возникали в пути, как в самом купе дилижанса, так и в ресторанах, трактирах, закусочных, лавках, где пассажиры тоже оказывались вместе.

Специально разработанные правила определяли новый характер взаимоотношений как между пассажирами, так и между теми, кто должны были их обслуживать. В соответствии с ними пассажиры должны были вести себя так, чтобы не причинять беспокойство друг другу. В частности, курить в купе дилижанса разрешалось только в том случае, если никто из других путешествующих не возражал. Не разрешалось брать с собой в поездку собак и других домашних животных. Что касается детей, то каждый взрослый мог взять с собой бесплатно

²⁹ О книге Вольфганга Шивельбуша и ее заметном влиянии на историографию транспорта и мобильности см.: [Revill].

только одного ребенка не старше семи-десяти лет, причем во время путешествия ребенок должен был сидеть между двумя взрослыми, вести себя благовоспитанно и не мешать другим пассажирам [Устав, § 19–38]. Хотя едущие в дилижансе не могли понуждать ямщика ехать быстрее или медленнее, а также изменять правила путевого распорядка, контроль над исполнением которых лежал на проводниках, в отдельных случаях они все же могли вносить коррективы, принимая коллективные решения. Например, они могли решить остановиться ночью на ночлег в гостинице или продолжить путешествие. В случае, когда кто-то из пассажиров нарушал общественный порядок, надзиратель имел полномочия его высадить, заручившись согласием путешествующих, которые должны были подписать специальный документ [Правила заведения летних дилижансов, § 21].

Ограничив 20 фунтами (примерно восемь килограммами) вес ручного багажа, который пассажирам разрешалось взять с собой без взимания дополнительной платы, и установив высокую дополнительную плату за вес багажа, превышающего эти ограничения, путешествующих отучали от старой доброй привычки брать с собой в дорогу все, что только может понадобиться, включая значительные запасы провизии и постельные принадлежности. Постепенно их приучали более активно пользоваться теми услугами, которые предоставлялись им в пути. Переписка братьев Булгаковых, воспоминания С. Т. Аксакова, в которых он описал свое путешествие в дилижансе вместе с Н. В. Гоголем из Москвы в Петербург, а также целый ряд литературных произведений 1820–1850-х гг. содержат интересные подробности о том, с какими трудностями сталкивались путешествующие и как им приходилось приспособливаться к новым условиям транспортировки. Постепенно они осваивались с новой ролью рациональных потребителей услуг³⁰. Насколько трудно им это порой давалось, можно представить, познакомившись с книгой «Москва и москвичи» М. Загоскина, современника происходивших перемен. В частности, он описывал случай, произошедший в конторе дилижансов в Москве с одним незадачливым пассажиром, который никак не мог расстаться с многочисленными вещами, тяжелыми и громоздкими, но близкими его сердцу, и оставить их дома, возмущаясь при этом, что должен заплатить за превышение веса багажа больше, чем он уже отдал за билет на дилижанс [Загоскин, с. 58–59].

* * *

Возникновение общественного транспорта в России было связано с началом дилижансного сообщения между городами. Это случилось позднее, чем в других странах, в то же время новый способ перевозок

³⁰ Забавный рассказ о том, как пассажиры дилижанса во время остановки в Торжке в три часа утра подкреплялись котлетами, которые оказались начинены белокуройми волосами, см.: [Аксаков, т. 3, с. 20–21]. Характерные зарисовки поведения пассажиров, выбирающих дорожные сувениры, см.: [Новиков, с. 121–123, 148–151].

быстро завоевал популярность и пользовался спросом на протяжении нескольких десятилетий XIX в. Интенсивное строительство новых дорог, существенное улучшение дорожных покрытий на трактах первостепенного государственного значения, начало регулярных перевозок пассажиров в специальных экипажах – все это привело к тому, что российские подданные стали ездить внутри страны чаще и с гораздо большими удобствами, чем раньше. Организация перевозок людей стала выгодной сферой вложений частных капиталов. Первым компаниям удалось приобрести выгодные привилегии, что в конечном счете способствовало получению немалых прибылей. С увеличением спроса на транспортные услуги число предприятий стало расти – к середине 1850-х гг. их было уже около двух десятков. Конкуренция между ними за привлечение пассажиров заставляла постепенно снижать цены на билеты, расширять спектр услуг и повышать качество обслуживания.

Услуги транспортных контор пользовались спросом среди отставных офицеров, чиновников, купцов, приказчиков, небогатых помещиков и членов их семей. Это объяснялось тем, что, отправляясь в дорогу, обычный путешественник вынужден был тратить гораздо большую сумму денег. Невозможность подолгу получить лошадей на почтовых станциях вынуждала их нанимать вольных ямщиков и фурманов. Не случайно именно последние видели в дилижансах своих главных конкурентов и старались помешать налаживанию регулярного пассажирского сообщения на некоторых маршрутах.

К концу 1850-х гг. транспортными пассажирскими компаниями было освоено в общей сложности более 30 маршрутов. Перед тем, как сообщение посредством дилижансов было окончательно вытеснено железнодорожными коммуникациями в 1860-х гг., в Европейской части России сложилась разветвленная сеть сухопутных транспортных сообщений [Анучин, с. 15–41].

Как и в странах Европы и Америки, учреждение регулярного сообщения в России оказалось в центре общественного внимания и стало предметом острых дискуссий. Современники быстро уловили тесную связь между эгалитарными настроениями российской публики и учреждением регулярного сообщения посредством дилижансов. «Одна просвещенная часть влечет за собой другую: дилижансы ввели к нам понятия о равенстве; надобно надеяться, что езда по железной дороге еще более разовьет их», – писал Ф. Ф. Вигель [Вигель, ч. 6, с. 28]. Он выражал, по-видимому, популярную точку зрения людей своего круга на те социальные и культурные изменения, которые были связаны с распространением нового способа перевозки³¹. Путешествующие приветствовали заметное облегчение дорожных тягот, но им не импонировала перспектива превращения в «живую кладь», которую

³¹ См. также: [Свиньин]. По мнению П. П. Свиньи́на, учреждение регулярного сообщения связывалось с понятиями о равенстве граждан и с практикой равного перераспределения общественных благ.

транспортируют. Возможно, проявлением негативной реакции на рационализацию и коммерциализацию путешествий было то, что многие российские литераторы (которые активно пользовались услугами контор дилижансов, как и другие их современники), предпочитали писать о лихой езде на тройке, нежели о размеренных поездках в дилижансах, увековечивая тем самым ее романтический образ [Сазонова].

Процесс освоения новой модели поведения пассажира общественного транспорта был сложным и даже временами болезненным, но к началу функционирования железных дорог в России был отработан набор правил и вошли в употребление новые социокультурные практики, которые получили дальнейшее развитие в изменившихся условиях.

Список литературы

Аксаков С. Т. История моего знакомства с Гоголем, 1832–1843 // Аксаков С. Т. Собр. соч. : в 3 т. М. : Худож. лит., 1986. Т. 3. С. 5–248.

Анучин Д. Н. Объяснение к карте сообщений европейской России. СПб. : Тип. торг. С. Струговщикова, Г. Похитонова, Н. Водова и К^о, 1859. 113 с.

Архив СПб ИИ РАН. Ф. 36 (Воронцовы). Оп. 2. Д. 141.

Бажитнова Л. И. Подорожные грамоты // Почтовая связь : Техника и технологии. 2005. № 10. С. 5–19.

Базилевич К. В. Почта в России в XIX веке : в 2 ч. М. : Связь, 1927. 176 с.

Таненбаум А. С. Василий Петрович Гурьев и его идеи о дорогах для автомобилей : Историческая справка о первенстве изобретений В. П. Гурьева в связи с современным состоянием вопроса о постройке автомобильных дорог, составленная А. С. Таненбаумом. СПб. : Тип. М-ва путей сообщения, 1902. 46 с.

Вигель Ф. Ф. Записки : в 7 ч. М. : Университет. тип., 1892. Ч. 6. 196 с.

Внутренние известия // Русский инвалид. 1820. 25 нояб.

Высочайше утвержденное положение Комитета министров : Об учреждении по Московскому тракту почтовых колясок наподобие иностранных дилижансов с приложением привилегии, выданной обществу, для сего учредившемуся, 15 июня 1820 г. // СЗУП : в 6 т. СПб. : Привилегиров. тип. Фишера, 1847. 1801–1826. Т. 3. С. 252–255.

Григорович Д. В. Литературные воспоминания. М. : Худож. лит., 1987. 335 с.

Гузевич Д. Ю., Гузевич И. Д. О первых патентах на паровые суда в России // Вопросы истории естествознания и техники. 2006. № 1. С. 73–85.

Гурьев В. П. Учреждение торцевых дорог и сухопутных пароходов в России посредством компании. СПб. : Тип. Э. Праца и К^о, 1836. 92 с.

Дорожник чужеземный и российский и поверстная книга Российского государства : С приобщением известия о почтах и щета вестовых за письма денег, так же списка почтмейстерам и других нужных сведений, для пользы гонцов и путешественников / Собраны и напечатаны на иждивении Императорского Санктпетербургского почтамта под смотрением Василья Григорьевича Рубана, господина коллежского асессора и Вольного Российского собрания, при Императорском Московском университете члена. СПб. : Тип. Вейтбрехта и Шнора, 1777. XXIV + 224 с.

Загоскин М. Москва и москвичи : Записки Богдана Ильича Бельского. М. : Тип. Николая Степанова, 1842. 336 с.

Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX в. М. : Наука, 1982. 238 с.

Истомина Э. Г. Пути сообщения и транспорт в России в XVI – начале XX в. // Историческая география России начало века: территория, население, экономика : очерки. М. : Ин-т рос. истории РАН, 2013. С. 166–229.

История железнодорожного транспорта России : в 2 т. / под ред. Е. А. Красковского, М. М. Уздина. СПб. ; М. : Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 1994. Т. 1. 1836–1917 гг. 336 с.

Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР : в 2 ч. М. : Дориздат, 1951. Ч. 1. Дооктябрьский период. 332 с.

Лизунов П. В. Общество первоначального заведения дилижансов: первая акционерная транспортная компания в России // *Вестн. Рос. ун-та дружбы народов.* 2012. Сер. История России. № 4. С. 80–93.

Лизунов П. В. Петербургские купцы, фабриканты и банкиры Штиглицы. СПб. : Алетей, 2014. 603 с.

Манифест о привилегиях на разные изобретения и открытия в художествах и ремеслах // ПСЗ РИ. Собр. 1. СПб. : Тип. 2-го отд. собств. Е. И. В. канцелярии, 1830. Т. 32. С. 355–356.

Материалы по истории связи в России. XVIII – начало XX в. : Обзор документальных материалов / под ред. Н. Мальцевой. Л. : Главполитграфпром СССР, 1966. 335 с.

Новиков Д. И. Дилижанс, или Наблюдатель отечественных нравов. М. : Тип. Н. Степанова при императ. театре, 1829. 197 с.

Остафьевский архив князей Вяземских : в 5 т. / под ред. и с примеч. В. И. Саитова. СПб. : Шереметев, 1899. Т. 2. Переписка князя П. А. Вяземского с А. И. Тургеневым. 1820–1823. 371 с.

Плужник А. И. История развития патентования в государственных учреждениях России : (Зарождение патентного дела до его буржуазной реформы 1870 года) : дис. ... канд. ист. наук. М. : Моск. гос. ист.-архив. ин-т, 1969. 21 с.

Правила заведения летних дилижансов. СПб. : Тип. К. Крайя, 1835. 22 с.

Русский архив. 1900. № 11, 12. 1901. № 4, 6. 1902. № 11.

РГИА. Ф. 1286 (Департамент полиции исполнительной Министерства внутренних дел). Оп. 7. Д. 506; Ф. 1289 (Главное управление почт и телеграфов). Оп. 1. Д. 304, 315, 355, 384, 387.

Ревинский Д. О. Патентование изобретений в России (1812–1870 гг.) // *Экономическая история : Ежегодник 2001.* М. : Росспэн, 2002. С. 339–376.

Рубан В. Г. Всеобщий и совершенный гонец и путеказатель, или Полный повсеместный российский и повсюдный европейский дорожник : Исправно и верно показующий по нынешнему разделению на губернии и области всей Российской империи и прочих европейских держав почтовые пути... : в 2 ч. СПб. : Изданием В. С[опикова] [Тип. Сытина], 1791. Ч. 1. 209 с.

Сазонова Л. И. Литературная родословная гоголевской птицы-тройки // *Изв. Акад. наук. Сер. литературы и языка.* 2000. Т. 59. № 2. С. 23–30.

Свиный П. П. Современные петербургские летописи : Новое учреждение в России почтовых экипажей на образец известных дилижансов // *Отеч. зап.* 1820. Т. 3. С. 118–119.

Устав первоначального в России заведения дилижансов. 18 дек. 1830 г. СПб. : [Б. и.], 1831. 13 с.

Aer A. Patents in Imperial Russia : A History of the Russian Institution of Inventions on Privileges under the Old Regime. Helsinki : Suomalainen Tiedeakatemia, 1995. 231 p.

Bekasova A. The Making of Passengers in the Russian Empire : Coach-Transport Companies, Guidebooks, and National Identity in Russia, 1820–1860s // *Russia in Motion : Cultures of Human Mobility since 1850* / eds. J. Randolph, E. M. Avrutin. Urbana ; Chicago : Illinois Univ. Press, 2012. P. 199–217.

Divall C., Revill G. Cultures of Transport : Representation, Practice and Technology // *The J. of Transport History.* 2005. Vol. 26. № 1. P. 99–111.

Haywood R. M. The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835–1842. Durham : Duke Univ. Press, 1969. 270 p.

Marks S. G. Road to Power : The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca ; N. Y. : Cornell Univ. Press, 1991.

Merriman P., Jones R., Cresswell T. et al. Mobility : Geographies, Histories, Sociologies // *Transfers : Interdisciplinary J. of Mobility Studies.* 2013. Vol. 3. № 1. P. 147–165.

Mom G. What Kind of Transport History Did We Get? Half a Century of STH and the Future of the Field // *The J. of Transport History.* 2004. Vol. 24. P. 121–138.

Mom G., Divall C., Lyth P. Towards a Paradigm Shift? A Decade of Transport and Mobility History // *Mobility and History : The State of Art in the History of Transport, Traffic and Mobility* / eds. G. Mom, G. Pirie, L. Tissot. Neuchâtel : Ed. Alphil, 2009. P. 13–40.

Revill G. Perception, Reception and Representation: Wolfgang Schivelbusch and the Cultural History of Travel and Transport // *Mobility in History : Rev. and Reflections.* Intern. Ass. for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M). Yearbook 2012 / eds. P. Norton, G. Mom and others. Alphil-Presses Univ. Suisses, 2011. P. 31–47.

Schenk F. B. *Russlands Fahrt in Die Moderne : Mobilitat Und Sozialer Raum Im Eisenbahnzeitalter*. Stuttgart : Steiner, 2014. 456 s.

Schivelbusch W. *The Railway Journey : The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. N. Y. : Berg, 1986. 229 p.

Vleuten E., van der. *Understanding Network Societies : Two Decades of Large Technical System Studies // Networking Europe Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000* / ed. E. van der Vleuten, A. Kajiser. Sagamore Beach : Science History Publ., 2006. P. 279–314.

References

Aer, A. (1995). *Patents in Imperial Russia: A History of the Russian Institution of Inventions on Privileges under the Old Regime*. 231 p. Helsinki, Suomalainen Tiedeakatemia.

Aksakov, S. T. (1986). *Istoriia moego znakomstva s Gogolem, 1832–1843* [The Story of My Acquaintance with Gogol]. In *Sobranie sochinenii : v 3 tomakh* [Complete Works in 3 Volumes]. Moscow, Hudozhestvennaia literatura, 3, pp. 5–248.

Anuchin, D. (1859). *Ob'iasneniie k karte soobshchenii evropeiskoi Rossii* [An Explanation of the Map of Communications in the European Part of Russia]. 133 p. St Petersburg, Tipografiia torgovogo dela S. Strugovshchikova, G. Pokhitonova, N. Vodova i K^o.

Arkhiv SPb II RAN [The Archives of the St Petersburg Institute for History, Russian Academy of Sciences], fond 36 (Vorontsovy), opis' 2, delo 141.

Bashchitnova, L. I. (2005). *Podorojnye gramoti* [Postal Road Travel Charters]. In *Pochtovaia sviaz'. Tekhnika i tekhnologii* [Postal Communication: Equipment and Technologies], 10, pp. 5–19.

Bazilevich, K. V. (1927). *Pochta v Rossii v 19 veke : v 2 chastiakh* [Postal Communication in Russia in the 19th Century, 2 Parts]. 176 p. Moscow, Sviaz'.

Bekasova, A. (2012). *The Making of Passengers in the Russian Empire: Coach-Transport Companies, Guidebooks, and National Identity in Russia, 1820–1860s*. In *Russia in Motion: Cultures of Human Mobility since 1850*. Ed. J. Randolph and E. M. Avrutin. Urbana, pp. 199–217. Chicago, Univ. of Illinois Press.

Divall, C., Revill, G. (2005). *Cultures of Transport. Representation, Practice and Technology*. In *The J. of Transport History*, 26/1, pp. 99–111.

Guryev, V. P. (1836). *Uchrezhdenie tortsevykh dorog i sukhoputnykh parohodov v Rossii* [The Emergence of Wooden Roads and Steam Locomotives in Russia]. 92 p. St Petersburg, Tipografiya E. Pratsa i C^o.

Guzevich, D. IU., Guzevich, I. D. (2006). *O pervih patentakh na parovye suda v Rossii* [On the First Patents for Steamships in Russia]. In *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki* [Questions of the History of Science and Technology], 1, pp. 73–85.

Haywood, R. M. (1969). *The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835–1842*. 270 p. Durham, Duke Univ. Press.

Istomina, E. G. (1982). *Vodnye puti Rossii vo vtoroy polovine 18 – nachale 19 vekov* [Russian Waterways from the Second Half of the 18th to the Early 19th Centuries]. 238 p. Moscow, Nauka.

Istomina, E. G. (2013). *Puti soobshcheniia i transport v Rossii v 16 – nachale 20 veka* [Communication Routes and Transport in Russia from the 16th to the Early 20th Centuries]. In *Istoricheskaia geografiia Rossii, 9th – nachalo 20th veka. Territorii. Naselenie. Ekonomika : ocherki*. Otv. red. K. A. Aver'ianov [Russian Historical Geography, 9th to the Early 20th Centuries. Territory, Population, Economy : Essays. K. A. Aver'ianov (ed.)]. Moscow, Institut rossiyskoy istorii Rossiyskoy akademii nauk, pp. 166–229.

Kraskovsky, E. A., Uzdin, M. M. (Eds.) (1994). *Istoriia zheleznodorozhchnogo transporta Rossii* [History of Railroad Transport in Russia], 1, 1836–1917. 336 p. St Petersburg-Moscow, Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniia.

Kudriavtsev, A. S. (1951). *Ocherki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR : v 2 chastiakh* [Essays on the History of Road Building in the USSR : 2 Parts. Part 1. The Period before the Revolution of 1917]. 332 p. Moscow, Dorizdat.

Lisunov, P. V. (2012). *Obshchestvo pervonachal'nogo zavedeniia dilizhansov: pervaya aktsionernaia kompaniia v Rossii* [The Company for the Introduction of Stagecoaches in Russia: The First Joint-Stock Transport Company in Russia]. In *Vestnik Rossiyskogo universiteta družby narodov*, seria Istoria Rossii, 4, pp. 80–93.

Lisunov, P. V. (2014). *Peterburgskie kuptsy, fabrikanty i bankiri Shtiglitsy* [Members of the Stieglitz Family – St Petersburg Merchants, Industrialists, and Bankers]. 603 p. St Petersburg, Aleteyia.

Maltseva, N. (Ed.) (1966). *Materialy po istorii svyazi v Rossii. 18 – nachalo 20 vekov : Sbornik dokumental'nykh materialov* [Materials on the History of Communication in Russia from the 18th to the Early 20th Centuries. A Collection of Essays and Printed Sources], 335 p. Leningrad, Glavpolitgrafprom SSSR.

Manifest o privilegiiakh na raznye izobreteniia i otkrytiia v khudozhestvakh i remeslakh [A Manifesto on Privileges for Various Inventions and Discoveries in the Arts and Crafts] (1830). In *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. Sobranie pervoe* [A Complete Collection of Laws of the Russian Empire. The First Collection]. St Petersburg, Tipografiia vtorogo otdeleniia Sobstvennoy Ego Imperatorskogo Velichestva kantseliarii, pp. 355–356.

Marks, S. G. (1991). *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917*. 240 p. Ithaca, N. Y., Cornell Univ. Press.

Merriman, P., Jones, R., Cresswell, T. et al. (2013). *Mobility: Geographies, Histories, Sociologies*. In *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 3 (1), pp. 147–165.

Mom, G. (2004). *What Kind of Transport History Did We Get? Half a Century of STH and the Future of the Field*. In *The Journal of Transport History*, 24, pp. 121–138.

Mom, G., Divall C., Lyth, P. (2009). *Towards a Paradigm Shift? A Decade of Transport and Mobility History*. In *Mobility and History: The State of Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*. Gijs Mom, Gordon Pirie and Laurent Tissot (eds.). Neuchâtel, Ed. Alphil, pp. 13–40.

Pluzhnik, A. I. (1969). *Istoriia razvitiia patentovedeniia v gosudarstvennikh uchrejdeniiakh Rossii (Zarodenie patentnogo dela do ego burzhuznoy reformy 1870 goda). Avtoreferat dissertatsii... k. i. n.* [The History of Patents in the State Institutions of Russia (The Origins of the Patent System before the Bourgeois Reform in 1870). PhD thesis abstract], 21 p. Moscow, Moskovskiy gosudarstvennyy istoriko-arkhivnyy institut.

Pravila zavedeniia letnikh dilizhansov [Regulations for Summer Stagecoaches] (1835). 22 p. St Petersburg, Tipografiia Krasnoyarskogo Kraia.

Revill, G. (2011). *Perception, Reception and Representation: Wolfsgang Schivelbusch and the Cultural History of Travel and Transport*. In *Mobility in History : Rev. and Reflections*. P. Norton, G. Mom and others. (Eds.) International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) Yearbook 2012. Alphil-Presses Universitaires Suisses, pp. 31–47.

Revinsky, D. O. (2002). *Patentovanie izobreteniy v Rossii (1812–1870)* [Patents for Inventions in Russia (1812–1870)]. In *Ekonomicheskaya istoria. Ezhegodnik 2001*. [Economic History. Yearbook 2001]. Moscow, Rosspen, pp. 339–376.

RGIA [The Russian State Historical Archives], fond 1286. Departament politzii ispolnitel'noy Ministerstva vnutrennikh del [Police Department, Ministry of Internal Affairs], opis' 1, delo 304, 315, 355, 384, 387.

RA [Journal Russian Archives] (1900). № 11, 12; (1901). № 4, 6; (1902). № 11.

Vnutrennie izvestiya. In *Russkiy invalid* (1820). 25 Nov.

Sazonova, L. I. (2000). *Literaturnaia rodoslovnaia gogolevskoy ptitsi-troiki* [The Literary Pedigree of Gogol's Troika-Bird]. In *Izvestiia Akademii nauk, Seria Literaturi i iazyka* [Proceedings of the Academy of Sciences. Series on Literature and Language, 59, 2, pp. 23–30.

Schenk, F. B. (2014). *Russlands Fahrt in Die Moderne: Mobilitat Und Sozialer Raum Im Eisenbahnzeitalter*. 456 s. Stuttgart, Steiner.

Svinyin, P. P. (1820). *Sovremennye peterburgskie letopisi: Novoe uchrezhdenie v Rossii pochtovikh ekipazhey na obrazets izvestnikh dilizhansov* [Modern St Petersburg Chronicle. The Establishment of Postal Crews in Russia on the Exemplar of Famous Stagecoaches]. In *Otechestvennie zapiski*, 3, pp. 118–119.

Tanenbaum, A. S. (1902). *Vasily Petrovich Gur'ev i ego idei o dorogakh dlia avtomobilye. Istoricheskaya spravka o pervenstve izobreteniy V. P. Gur'eva v svyazi s sovremennym sostoianiem voprosa o postroyke avtomobil'nykh dorog. Sostavil* [Vasily Petrovich Guriev and His Ideas about Roads for Cars. The Background of V. P. Guriev's Pioneering Inventions in Relation to the Current State of the Question of Highway Construction]. 46 p. St Petersburg, Tipografiya ministerstva putei soobshcheniia.

Ustav pervonachal'nogo v Rossii zavedeniia dilizhansov 18 dekabria 1830 [The Charter of the First Stagecoach Company in Russia, 18 December 1830]. 13 p. St Petersburg, 1831.

Vigel, F. F. (1892). *Zapiski* : v 7 *chastiakh* [Notes: 7 parts], chast' 6, 196 p. St Petersburg, Universitetskaia tipografiia.

Visochayshe utverzhdennoe polozhenie Komiteta ministrov : Ob uchrezhdenii po Moskovskomu traktu pochtovikh koliasok na podobie inostrannykh dilizhansov, s prilozheniem privilegii, vydannoy obshchestvu, dlia sego uchredivshemusia, 15 iunია 1820 goda [The Decision of the Committee of Ministers, approved by the Emperor, on the Introduction of Postal Carriages Similar to Stagecoaches Abroad on the Moscow Highway, with the Privilege Given to the Company, 15 June 1820] (1847). In *SZUP v 6 tomakh* [SZUP in 6 vols.]. Vol. 3. 1801–1826. St Petersburg, privelligirovannaia tipografiia Fishera.

Vleuten, E. van der (2006). *Understanding Network Societies: Two Decades of Large Technical System Studies Networking Europe Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000*. E. van der Vleuten and A. Kajiser (eds.). Sagamore Beach, Science History Publications, pp. 279–314.

Zagoskin, M. (1842). *Moskva i moskvichi* : *Zapiski Bogdana Il'icha Bel'skogo* [Moscow and Muscovites. Memoirs of Bogdan Ilyich Belsky]. 336 p. Moscow, tipografii Nikolaia Stepanova.

The article was submitted on 17.04.2016