

Научная статья
УДК 656.12(47+57)''18''
doi: 10.17223/15617793/512/16

Дороги, средства транспорта и особенности путешествия по Российской империи в XIX в. (на материале путевых заметок немецкоговорящих ученых и путешественников)

Владимир Алексеевич Морев¹, Анастасия Владимировна Морева²

^{1, 2} Национальный исследовательский Томский государственный университет, Томск, Россия

¹ morev.vladimir52@mail.ru

² stasija@mail.ru

Аннотация. На основе непереведенных или частично переведенных на русский язык путевых заметок немецкоговорящих авторов рассматриваются состояние дорог, русские средства передвижения, специфика езды русских ямщиков и их навыки, а также особенности путешествия по разным регионам Российской империи в XIX в. Делается вывод о том, что состояние дорог в Российской империи, средства передвижения и особенности езды русских ямщиков вызывали неоднозначную реакцию иностранцев. Общим местом в использованных в статье путевых заметках является восхищение иностранцев высокой скоростью, с которой ездили русские ямщики.

Ключевые слова: путевые заметки, немецкоговорящие путешественники, гужевой транспорт, дороги, почтовые станции, ямщики, Российская империя

Для цитирования: Морев В.А., Морева А.В. Дороги, средства транспорта и особенности путешествия по Российской империи в XIX в. (на материале путевых заметок немецкоговорящих ученых и путешественников) // Вестник Томского государственного университета. 2025. № 512. С. 149–157. doi: 10.17223/15617793/512/16

Original article
doi: 10.17223/15617793/512/16

Roads, means of transport, and features of travel around the Russian Empire in the 19th century (based on travel notes of German-speaking scientists and travelers)

Vladimir A. Morev¹, Anastasiya V. Moreva²

^{1, 2} National Research Tomsk State University, Tomsk, Russian Federation

¹ morev.vladimir52@mail.ru

² stasija@mail.ru

Abstract. German-speaking authors' travel notes, untranslated or partially translated into Russian, are used in the article to examine the condition of roads, Russian means of transportation, the specifics of Russian coachmen's driving and their skills, as well as the peculiarities of travel across different regions of the Russian Empire in the 19th century. Some of the most famous works about 19th-century Russia written by foreigners are those of the Frenchmen A. de Custine and T. Gautier, the books of the American G. Kennan, and others. The book *Russia of the First Half of the 19th Century through the Eyes of Foreigners*, compiled by Yu.A. Limonov, contains memoirs and travel notes by Baroness J. de Staël, A. de Custine, F.B. von Gagem, and others. To this day, there remain travel notes by German-speaking authors that are of significant scientific interest but have not been translated or have only been partially translated into Russian. This article focuses precisely on such German-language travel notes that are little known in Russia. The aim of this article is to summarize the facts noted in the travel notes of four German-speaking Western European scholars and travelers concerning the condition of roads, peculiarities of means of transportation, specifics of travel across Russia, conditions for rest, and the availability of horses at post stations in the 19th-century Russian Empire. The sources for the article were travel notes in German, namely the writings of Johann Heinrich Blasius and Edmund Heiking (Heyking), who wrote about their own impressions and experiences; the travel diaries of the Englishman Alexander Michie, revised and published by the German scientist Richard Andrée; as well as the notes of Johann von Blaramberg (known in Russian service as Ivan Fedorovich Blaramberg), which were reproduced by Emil von Sydow. The structure of the main body of the article is as follows: (1) assessments of the condition of roads in the 19th-century Russian Empire by the aforementioned German-speaking authors; (2) their description of Russian means of transportation and harnesses; (3) the peculiarities of Russian coachmen's driving and their skills; (4) the specific Russian conditions for rest at post stations, as well as the problem of the availability or lack of horses at the stations according to these four authors. The authors came to the following conclusions. The condition of roads in the Russian Empire, the means of transportation, and the peculiarities of Russian coachmen's driving

evoked an ambiguous reaction from foreigners. They were largely correct in criticizing Russian roads and the rest conditions at post stations. At the same time, the authors of the travel notes sought to explain to themselves and their readers why the means of transportation in Russia were somewhat different from those in their homelands. A common theme in the travel notes used in the article is the foreigners' admiration for the high speed at which Russian coachmen drove.

Keywords: travel notes, German-speaking travelers, horse-drawn transport, roads, postal stations, coachmen, Russian Empire

For citation: Morev, V.A. & Moreva, A.V. (2025) Roads, means of transport, and features of travel around the Russian Empire in the 19th century (based on travel notes of German-speaking scientists and travelers). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 512. pp. 149–157. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/512/16

Введение

Путешествие через всю Российскую империю в XIX в. порой занимало целые месяцы. Помимо огромных расстояний, другими трудностями, которые переносил путешествовавший по России, являлись: суровый климат, пересеченная местность, необходимость подолгу находиться в пути (в том числе не только днем, но и ночью), вероятность нападения разбойников в глухих местах и т.п. Особенно ощутимыми российские расстояния казались иностранцам, приехавшим из Западной Европы. Они попадали в совершенно другой мир, лишенный того комфорта, к которому многие из них привыкли, мир, насыщенный каждодневными трудностями и иногда опасностями, но вместе с тем по-своему интересный, дававший незабываемый жизненный опыт длительного путешествия.

Среди тех, кто посещал Россию, были австрийцы, англичане, немцы, французы, шведы, швейцарцы и др. Мнения и оценки иностранных путешественников, безусловно, субъективны. Тем не менее внешний взгляд на Россию крайне важен для более полного, всестороннего представления о ней. Так, в предисловии к книге М.П. Алексева, посвященной известиям западноевропейских путешественников и писателей о Сибири, есть такое верное, на наш взгляд, замечание: «эти известия важны для нас еще и потому, что исходят от наблюдателей, поставленных в непривычные для них условия (это, естественно, должно было обострять их внимание)» [1. С. VII]. Историк В.Я. Курбатов, написавший вступительную статью к книге Ж. де Местра «Религия и нравы русских», отметил: «Иностранец в России – тема отдельная, часто болезненная для национального самосознания. На всякую критику родных устоев сердце ошестивается и торопится сказать поперек. Между тем иногда только чужими глазами можно увидеть себя в настоящем виде» [2. С. 5].

С одной стороны, иностранные путешественники являлись представителями своей культуры в России, а с другой – они же в какой-то мере влияли на формирование имиджа Российской империи в Европе. В свою очередь, это оказывало воздействие на принятие политических и экономических решений [3]. Хрестоматийным примером в этом смысле является книга А. де Кюстина «Россия в 1839 году» [4]. В ней сделан акцент в основном на некоторых отрицательных сторонах жизни в Российской империи во время правления Николая I, за что ряд исследователей не без оснований считает эту книгу русофобской.

Вместе с тем иностранные путешественники пытались объяснить себе и своим читателям многие вещи, которые в России им казались непонятными. Вероятно, через нахождение отличий своего народа от нашего и через дальнейшее объяснение причин этих отличий они лучше узнавали себя, свой народ. Здесь нельзя не согласиться с историком Н.П. Таньшиной, которая пишет: «Ведь изучение “Другого” – это, в том числе, исследование самих себя, это попытка, изучая “Другого”, понять свой собственный народ» [5. С. 21].

Путешествуя по России, иностранцы сталкивались с новыми для них особенностями длительного путешествия по стране с иной историей, языком и культурой, нежели их родина. Так, западноевропейский путешественник XIX в., приехав в Российскую империю, не мог не замечать принципиальных различий в процессе перевозки пассажиров и грузов у себя на родине и в России. Эти различия, в частности, были связаны с более суровым климатом, огромными расстояниями между почтовыми станциями (в особенности в Сибири). Свою лепту вносили и иные, нежели на родине авторов, исторические условия развития России, а также этнические и географические особенности. Образ России на Западе складывался во многом под влиянием побывавших у нас западноевропейских путешественников, ученых и писателей.

Многие явления и процессы, происходившие в России в течение XIX в., нашли отражение в путевых заметках западноевропейских путешественников. В частности, эти люди имели возможность на своем опыте узнать, что значит – путешествовать по российским дорогам, своими глазами увидеть и оценить особенности средств передвижения, труд русских ямщиков, а также сравнить все это с тем, что было на их родине [6. Р. 325].

Одними из самых известных работ, написанных иностранцами о России в XIX в., являются труды француз А. де Кюстина [4] и Т. Готье [7], книги американца Дж. Кеннана [8, 9] и др. В книге «Россия первой половины XIX в. глазами иностранцев», составленной Ю.А. Лимоновым, приведены воспоминания и путевые заметки баронессы Ж. де Сталь, А. де Кюстина, Ф.Б. Гагерна и др. [10]

У иностранцев XIX в. состояние российских дорог в основном вызывало отрицательные эмоции. Особенности езды в России, русские средства передвижения, наличие или отсутствие нормальных в представлении западноевропейского путешественника условий для отдыха, имеющихся вдоль российских дорог, – вся эта информация имела большое зна-

чение для иностранца, посещавшего Российскую империю. Как правило, все выше перечисленное имело свою специфику, и иностранный путешественник XIX в. не преминул бы отметить ряд особенностей, которые могут оказаться интересными и для современного читателя.

В наше время еще остались путевые заметки немецкоязычных авторов, которые представляют значительный научный интерес, но при этом они не переведены или только частично переведены на русский язык. В данной статье нас будут интересовать именно такие путевые заметки на немецком языке, мало известные в России.

В связи с этим *цель настоящей статьи* заключается в обобщении отмеченных в путевых заметках четырьмя немецкоговорящими западноевропейскими учеными и путешественниками фактов, касающихся состояния дорог, особенностей средств передвижения, специфики езды по территории России, условий для отдыха и наличия лошадей на почтовых станциях в Российской империи XIX в.

Материалом для статьи послужили путевые заметки на немецком языке, а именно записи *Иоганна Генриха Блазиуса* [11] и *Эдмунда Хайкинга (Гейкинга)* [12], писавших о своих собственных впечатлениях и опыте; путевые дневники англичанина *Александра Мичи*, переработанные и опубликованные немецким ученым *Рихардом Андре* [13]; а также заметки *Иоганна фон Бларамберга* (известен на русской службе как *Иван Федорович Бларамберг*), которые воспроизвел *Эмиль фон Зидов* [14].

Эти авторы побывали в разных регионах Российской империи. При этом их заметки относятся к разным периодам XIX столетия. Так, воспоминания немца Иоганна фон Бларамберга, перешедшего в российское подданство в 1824 г., относятся в основном ко второй и частично к третьей четвертям XIX в. Э. фон Зидов составил эти воспоминания на основе дневников самого И.Ф. Бларамберга и опубликовал их в 1872 г. под названием «Воспоминания из жизни генерал-лейтенанта Российской Империи Иоганна фон Бларамберга. По его дневникам 1811–1871 гг.». Немецкий зоолог И.Г. Блазиус посетил Россию в 1840–1841 гг., о чем и написал в своей книге «Путешествие по Европейской России» (1844 г.). Путешествие А. Мичи по Дальнему Востоку и Сибири произошло в первой половине 1860-х гг. Р. Андре опубликовал его дневники в 1867 г. Заметки А. Мичи частично были переведены и опубликованы на русском языке в 1868 г. [15] Немецкий ученый Э. Хайкинг побывал на Кавказе в 1877 г.

Исследование и результаты

Структура основной части статьи выглядит следующим образом:

- 1) оценки состояния дорог в Российской империи XIX в. вышеперечисленными немецкоязычными авторами;
- 2) их описание русских средств передвижения и упряжи;
- 3) особенности езды русских ямщиков и их навыки;

4) российская специфика условий для отдыха на российских почтовых станциях, а также проблема наличия или отсутствия лошадей на станциях со слов этих четырех авторов.

1. Все названные авторы нередко отмечали неудовлетворительное *состояние дорог* в тех регионах Российской империи, по которым им довелось путешествовать. В целом скромные средства, отпускавшиеся на обустройство российских дорог, не могли радикально изменить в лучшую сторону их состояние. Исключением являлись лишь главные тракты и шоссе [16. С. 38].

И.Г. Блазиус дал очень образную характеристику российским дорогам: «...везде в России есть дороги, которые, насколько это возможно, соединяют главные пункты по кратчайшим отрезкам, через горы и долины, через болота и топи. Едешь вдоль отвесных склонов в долинах, где проехать можно только под громкие крики галопом, потом часами по шаткой бревенчатой дороге, что всецело завладевает твоим вниманием, и ни одному немцу не придет в голову доставать и читать взятую в путешествие книгу» [11. С. 24] (перевод здесь и далее наш. – В.М., А.М.). И. Бларамберг назвал дороги, по которым он ехал с товарищами от Херсона до Николаева, отвратительными. Кроме того, их маленькие почтовые телеги часто переворачивались, так что художник Дезарно – один из спутников И. Бларамберга – позже нарисовал карикатуру, где каждый из пассажиров был изображен в той позе, в какой находился во время переворачивания телеги [14. С. 85–86]. Э. Хайкинг, путешествовавший в сторону Александрополя (Армения), описывал дорогу, которая являла «собой безрадостную картину, и после первых пятидесяти верст путешествующий начинает опасаться, что погибнет от сильных толчков в телеге и от смертельной тоски...» [12. С. 69]. Р. Андре, описывая путешествие А. Мичи по забайкальскому тракту, восклицал: «Но что за дорога была перед ним! Со всех сторон лужи; каменные мосты разрушены потоками Селенги, а их обломки оказались разбросаны по соседним полям. После разлива дорога стала непроходимой. В спешке прокладывали боковые дороги, а на месте мостов перекидывали покрытые ветками стволы деревьев. Тарантасам приходилось по ним ехать, ямщики ругались, а лошади, оказываясь в воде по самое брюхо, глухо стонали» [13. С. 67].

Вместе с тем Р. Андре пытался быть объективным в оценках сибирских дорог. Он писал и о том, что, к примеру, дорога между озером Байкал и Иркутском была в очень хорошем состоянии [13. С. 70]. Кроме того, он сравнил состояние дорог в разных сибирских губерниях: «В Енисейской губернии дороги уже лучше, чем в Иркутской, покрыты щебенкой, но о мостах и тут нет речи. Насколько это задерживает движение, можно заключить по тому, как Мичи пришлось прождать ночью несколько часов на реке Кан, прежде чем заснувшие на другом берегу паромщики соизволили переправить тарантас» [13. С. 85]. «По всей Енисейской губернии дороги находятся в хорошем состоянии, и чтобы они оставались сухими, сделаны боковые канавы. А вот в Томской губернии уже иначе, так как

дороги там – это самый непроходимый участок всей этой территории и из-за частой езды они совершенно разбиты. В сырые осенние месяцы они превращаются в кашу из грязи, в которой колеса тяжелых нагруженных повозок оставляют за собой глубокие борозды. И вот наступают морозы, оставшиеся в грязи “горы и доли” замерзают, и дорога остается на всю зиму непроезжей. Тогда повозки съезжают с дороги направо и налево или ждут, пока не выпадет столько снега, сколько нужно, чтобы скрыть искусственные горы и доли. Поэтому появилась поговорка о том, что “между осенью и снегом” дорог в Томской губернии нет» [13. С. 86].

Негативные отзывы о состоянии сибирских дорог подтверждаются путевыми заметками А.П. Чехова, ехавшего по Сибири в мае 1890 г. [17. С. 30–32], французского путешественника Жюль Легра [18. С. 59, 62–64, 67, 72, 85, 92, 135, 140, 185, 256, 259, 261–262, 265, 269], а также архивными материалами Государственного архива Томской области (ГАТО). Так, в архивном фонде, посвященном Томскому губернскому управлению (1823–1916 гг.), сохранились копии жалоб, записанных на Воронихинской и Халдеевской почтовых станциях в июле 1896 г. [19. Л. 93–95 об.; 20. Л. 91]. Более подробно состояние дорог и особенности путешествия по Сибири во второй половине XIX в. рассматриваются в статье В.А. Морева и А.В. Моревой [21. С. 146–153]. Что же касается истории дорожного строительства и состояния дорог Томской губернии, то в настоящее время одним из самых подробных трудов на эту тему является «История дорожного дела в Томской области» [22].

Итак, особые трудности в ходе путешествия по России представляли периоды межсезонья. Отрицательные отзывы иностранцев о российских дорогах XIX в. в целом сливаются в общем хоре с жалобами наших соотечественников и других иностранцев. Все четыре упомянутых выше иностранных автора отмечают недостаточную обустроенность дорог. Исключением являются лишь оценки Р. Андре, который сумел найти и позитивные факты, сравнив состояние дорог в нескольких сибирских губерниях.

2. Интересную информацию оставили западноевропейские путешественники о российских *средствах передвижения и упряжи* (упряжь – совокупность принадлежностей для соединения животного с повозкой, сбруя). Э. Хайкинг дал очень красочный комментарий по поводу сбруи: «...так как застежек в сбруе нет, то приходится каждый ремень и каждую веревку завязывать узлом; ни один дамский туалет к костюмированному балу во всем его блеске не требует столько усилий и мук, сколько требует это убогое приготовление трех лошадей. Еще одно сходство такой упряжки с тарлатановым бальным платьем заключается в том, что при использовании и то, и другое всегда рвется и расходуется; и то, и другое постоянно приходится подправлять булавами и веревочками». Автор назвал мучения кучера в связи с этим сизифовым трудом [12. С. 70].

Удивляло иностранцев и то, что тормозные приспособления экипажей в России были ненадежны. Р. Андре писал: «В зависимости от местности тракт идет то в

гору, то под гору; здесь не утруждали себя рытьем проходов. На крутых склонах запряженные лошадаками тяжелые повозки несутся вниз вихрем, так как тормозные приспособления скверные и несовершенные» [13. С. 82]. Для сравнения можно привести и мнение француза А. де Кюстина, который сетовал на то, что нанятый им в Москве экипаж вообще не имел тормозных приспособлений [10. С. 618].

У некоторых авторов русские средства передвижения вызвали негативные ассоциации. Например, с дрожками в путевых заметках связываются порой представления о неудобствах перемещения в них. Э. Хайкинг, добравшись до Тифлиса и увидев там вполне европейские коляски, сравнил передвижение в русских дрожках с мучением. Он писал, что в Тифлисе «...ездят лучше, чем во всей России. Вместо причиняющих страдания дрожек здесь удобные и даже элегантные коляски, которые на всех диалектах Кавказа называют поэтическим словом “фаэтон”» [12. С. 65]. И. Бламберг жаловался, что ему и его товарищам пришлось ехать по отвратительным дорогам и на маленьких почтовых телегах, которые часто переворачивались [14. С. 85].

Особенно подробно описывал русские средства транспорта И.Г. Блазиус, который постарался понять, чем и по каким причинам они отличаются от немецких: «Всякая русская повозка имеет ось. Национальная повозка – это *телега*, небольшой, низкий, сужающийся к низу четырехугольный кузов из досок, с четырьмя простейшими колесами, без единого намека на упругость. Спереди с каждой стороны сильно выступающий деревянный борт. Благодаря паре натянутых крест-накрест веревок в передней части кузова сиденье кучера становится невероятно удобным, особенно если кучер постелет один из своих кафтанов; однако он часто садится на высокий край досок и во время стремительного галопа с криками, пением и свистом балансирует свисающими ногами в воздухе. Путешествующий сидит сзади, за неимением мешка или чемодана прямо на сене или соломе, а именно так, что его ноги лежат на дне кузова почти совершенно горизонтально. И так русские ездят сплошь и рядом по двое, хотя кузов настолько узок, что приходится держаться за руки, чтобы случайно не столкнуться друг друга во время быстрой езды» [11. С. 25]. Для сравнения отметим, что американский путешественник Д. Кеннан в середине 1880-х гг. писал о длинных рядах груженых повозок, направлявшихся в Екатеринбург от сибирской границы. Это были небольшие четырехколесные одноконные повозки простой и даже примитивной конструкции, нагруженные доверху сибирскими товарами и накрытые рогожами, укрепленными с помощью деревянных колышков. Каждую лошадь привязывали к переднему возу длинным недоуздом (уздечка без удила и с одним поводом). 50 или 100 возов составляли караван [9. С. 108–109].

Кибитка, по словам И.Г. Блазиуса, имела, в сущности, такое же устройство, что и телега. Но у нее был на случай плохой погоды верх, сплетенный из ивы и покрытый сверху лыком. Он такой низкий, что «почти лежишь под ним, дабы уберечь голову, когда едешь через ямы, бревенчатые настилы и деревянные

мосты» [11. S. 25–26]. И.Г. Блазиус находил и телегу, и кибитку вполне годными для перемещения на них, отмечая, что ни к тому, ни к другому средству «нельзя предъявлять требования с точки зрения немецкого комфорта... На русских дорогах или при отсутствии оных они прекрасно выполняют свое предназначение. Для телеги нет ни одного непроходимого места, разве что густые, дремучие леса. Немецкий экипаж, даже самый простой, застрял бы в сотне мест или развалился бы вовсе, телега же быстро пройдет по ним без особых трудностей». Как видим, И.Г. Блазиус подметил целый ряд особенностей русских средств передвижения, которые делали их наиболее пригодными в российских реалиях XIX в. Затем он добавляет, видимо, явно преувеличивая: «Поэтому телега не признает сословных различий; и даже сам император при случае пользуется ею, с той же ловкостью и с тем же национальным чувством, что и крестьянин. Перед богом и телегой в России все равны» [11. S. 26].

«На больших дорогах в России пользуются повозкой, которая, как полагают, позаимствована у татар и имеет название *тарантас* или *карандас*. Тарантас можно считать идеалом комфорта и безопасности, хотя на первый взгляд так совсем не кажется. Основное отличие от ранее названных повозок заключается в наличии своего рода упругости, неважно, каким образом она достигается. Принцип такой упругости следующий: на середину длины двух гибких березовых стволов длиной от 15 до 18 футов (1 фут = 30,48 см) кладут кузов, спереди и сзади каждого из них крепится ось с двумя колесами. В кузове с дугообразным верхом устраивают багаж, как сиденье, под спину или под ноги, кому как удобно и насколько далеко ехать. Идея не только в том, чтобы сделать кузов местом концентрации всех тяжелых предметов, но и в том, чтобы держать его как можно дальше от обеих осей, и тогда все толчки и удары, которые напрямую получают колеса, благодаря изгибам расположенных параллельно березовых стволов будут ощущаться в двигающемся кузове более мягко. Нельзя не признать, что такая повозка способна на многое: ее можно использовать не только для передвижения, но и во время путешествия с легкостью превращать ее в летний дом, столовую, спальню и даже в рабочий кабинет» [11. S. 26–27]. В свою очередь, Д. Кеннан сравнивал тарантас с лодкой без сидений, у которой есть толстый кожаный верх и занавеска, защищавшая от дождя. Путешественники обычно помещали багаж на дно тарантаса, накрывали его соломой и одеялами и прислонялись к нему спиной, обложившись подушками [9. С. 108].

И.Г. Блазиус пытался понять, каково предназначение разных экипажей и что влияло на особенности конструкции: «Выступающие спереди боковые борта [у телеги] служат для того, чтобы... смягчить падение, а путешествующий со всем своим багажом мог с замедленной скоростью упасть на землю плавно и безопасно... Если, к примеру, сломался один из березовых стволов [у тарантаса], то его можно с легкостью заменить на подобный, и так же легко закрепить этот новый ствол, пусть даже ненадолго. С нами часто бывало, что мы

проезжали больше тысячи футов без снижения скорости, не замечая, что одно из передних колес потихоньку отошло. Кучер спустится, вернет колесо на место, закрепит его за неимением гвоздя остро наточенным куском дерева, который он ввинтит в колесо, и если понадобится, спокойно повторит эту операцию вскоре снова» [11. S. 27]. Описывая кибитку, И.Г. Блазиус отмечал, что неопытному пассажиру достается во время езды много толчков или он рискует их получить, так как кузов закрыт сверху, по бокам и сзади, вследствие чего пассажир, постоянно, но бессмысленно защищаясь, ничего не может толком разобрать [11. S. 27].

Советский специалист в области истории российской почты К.В. Базилевич отмечал, что на почтовые средства передвижения (обыкновенные русские телеги и старые тряские экипажи) имели основания жаловаться не только иностранцы, но и привыкшие к неудобствам в пути русские путешественники [16. С. 42]. Вместе с тем этот же автор писал и о более удобных средствах передвижения – *дилижансах*. В 1820 г. в Российской империи появилось первое частное акционерное общество почтовых колясок. 1 сентября 1820 г. из петербургской конторы был отправлен первый дилижанс в Москву. В 1828 г. общество открыло движение таких же почтовых колясок на других трактах (между Санкт-Петербургом и Царским Селом, между Москвой и Киевом, между Москвой и Калугой и др.). «Способ передвижения в дилижансах отличался от обычных путешествий в России: вес багажа был строго ограничен (20 фунт (1 фунт = 0,4536 кг) бесплатно и 30 фунтов за плату); для перемены лошадей на почтовых станциях полагалась остановка от 10 до 15 минут; для обеда и ужина почтовая коляска останавливалась на один час, а для утреннего завтрака – на полчаса... В летнем дилижансе помещалось 6 пассажиров: 4 внутри кареты и 2 сзади; впереди помещались надзиратель и ямщик» [16. С. 42–44].

Обобщая сведения о средствах транспорта, можно воспользоваться высказыванием И.Г. Блазиуса: «Кто хочет составить себе представление о том, как ездят в России, должен сначала полностью абстрагироваться от мостовых и дорог в Германии и от быстрых, восхваляемых экипажей, которые во множестве встречаются нам на всех этих дорогах и к которым мы предъявляем требования удобства и пунктуальности. В соответствии с потребностями народа и с особенностями страны в России были созданы своеобразные средства передвижения...» [11. S. 23].

3. Еще одной важной стороной записок западноевропейских путешественников являются их свидетельства об *особенностях передвижения и навыках русских ямщиков*, которые они выработали под влиянием необходимости преодолевать большие расстояния подчас с учетом более сурового климата, чем в Западной Европе, и не всегда качественно проложенных и обустроенных дорог.

И.Г. Блазиус обращал внимание на ловкость и практичность русских ямщиков, которые зимой легко снимали колеса со своих средств передвижения, закрепляя сзади сверху, а экипаж в течение четверти часа

ставили на одни или двое саней [11. S. 27–28]. И. Бламберг отмечал, что путь от Херсона до Николаева был труден: была оттепель, снег в степи стал таять, и вся степь выглядела как одно большое озеро, каждую станцию приходилось проезжать в воде. Путники удивлялись «тому, насколько хорошо знали местность наши ямщики, которые обходили все углубления на дороге, хотя они были покрыты водой, чтобы не опрокинуться» [14. S. 85–86].

Практически у любого автора, описывающего средства передвижения в России, мы непременно найдем указание (не без восхищения) на их невероятную для немца скорость, с которой они преодолевают столь большие расстояния [6. P. 327]. И.Г. Блазиус, посвятивший отдельную главу тому, как ездят в России, писал об этом так: «Русский с его практическим и цепким умом ездит не так, как немец со всей своей любезностью в почтовых экипажах. Там, где еще в конце прошлого столетия немец не проходил, не составив предварительно завешания или хотя бы не попрощавшись со всей своей родней до третьего и четвертого колена, жизнерадостный русский бодро пронесется за несколько часов с песнями и свистом, вообще ни о чем не думая» [11. S. 23–24]. Р. Андре восхищался тем фактом, что известия из Кяхты до Петербурга доходили всего за двадцать дней, тогда как расстояние между ними свыше тысячи миль. О важных политических событиях, произошедших в Китае, всегда узнавали в Петербурге раньше, чем в Лондоне [13. S. 85].

Законодательством Российской империи устанавливалась скорость езды: «обыкновенных проезжающих» следовало возить зимой не более 12, летом – не более 10, а осенью – не более 8 верст в час. Однако в действительности эта скорость очень часто не соблюдалась. «Обыкновенные проезжающие» ездили значительно быстрее установленной нормы, употребляя для понуждения ямщиков к быстрой езде различного рода средства, от толчков в спину до обещания «дать на водку». Для фельдъегерей и курьеров ограничений по скорости не существовало – их надлежало возить «столь поспешно, сколь сие было возможно». Для них всегда полагалось иметь наготове особых «курьерских лошадей». Фельдъегеря, курьеры и «высочайшие особы» ездили «вскач». При этом загонялись и калечились лошади, а иногда форейторы (нем. *Vorreiter* от *vor* ‘вперед’ и *reiten* ‘ехать верхом’ – человек, сидящий, при езде четверкой или шестеркой лошадей, верхом на передней лошади и управляющий передней парой) падали с лошадей. «После одного случая, когда под экипажем Николая I упала и сломала ногу одна из лошадей, последовало распоряжение возить «высочайших особ» не «вскач», а самой быстрой рысью. Николай I лично установил среднюю скорость езды: 18 верст в час, не считая остановок» [16. С. 40–42].

Среди авторов используемых путевых заметок, пожалуй, наиболее ярко и образно особенности путешествия по России обрисовал И.Г. Блазиус: «...только от одного вида дико мчащейся тройки служащие самой быстрой срочной почты Германии лишились бы чувств» [11. S. 32]. «На севере хороший кучер на сносной дороге проезжает от двенадцати до четырнадцати

верст в час. К югу скорость растет: если казак проехал за час двадцать или двадцать одну версту, т.е. три немецкие мили, для него это немного. Зимой вообще трудно что-то определить: бесчисленные сани бойко пересекают страну во всех направлениях. В переходное время между летом и зимой наступает полная остановка во всяком передвижении, и только курьеры да немцы терпеливо пробираются по дорожной грязи, не делая и пятидесяти верст в день» [11. S. 31]. Впрочем, в Сибири ямщики ездили еще быстрее, чем в европейской части России. Подтверждение этому находим и у купца Н.М. Чукмалдина [23. С. 203]. Такие рекорды были связаны не только с выносливостью сибирских лошадей, но главным образом с умением ямщиков обращаться с обозными животными и готовить их к длительной поездке [24. С. 142]. Купец И. Завалишин писал, что до отхода обоза с места накладки лошадь тщательно откармливали в течение 10 дней. В первый день пути лошадь не кормили совсем. На второй пряжке (станции) давали только один пуд (1 пуд = 16,38 кг) овса на пять лошадей и каждой только по глотку воды. Умеренность выдачи воды отнимала охоту к еде. После каждой станции выдача овса и воды постепенно увеличивались до того количества, которое лошадь сама хотела принять. Наконец, она получала свободу пить и есть сколько угодно. По уверению ямщиков, без этой предварительной выдержки лошадь могла исхудать за три дня и в течение всей дороги уже не возвратит потерянного жира [25. С. 59].

4. Условия для отдыха на почтовых станциях. Низшим почтовым учреждением на почтовых шоссе и трактах являлась *почтовая станция*. Как правило, это была типовая одноэтажная постройка с двумя отделениями – для станционного смотрителя (чиновника 14-го класса Табели о рангах) с семейством и для проезжающих. При почтовой станции находились *каретники* (сарай для карет и других экипажей) [26. С. 261] и конюшни для лошадей, колодец с колодой для водопоя, сарай для фуража. Обстановка помещения для пассажиров включала стол, лавки вдоль стен, один или два жестких дивана. Лошади в первую очередь отдавались под курьерские и фельдъегерские экипажи, казенную почту и проезжавших по казенной надобности, особенно чиновников и высокопоставленных лиц. Поэтому при значительном разгоне люди, ехавшие по собственной надобности, иногда сутками ожидали лошадей.

По данным К.В. Базилевича, в 1800 г. было подсчитано, что для того, чтобы все почтовые дороги получили достаточное число станционных домов, было необходимо построить 2 975 домов, за исключением уже существовавших. Такого количества станционных домов казна не имела возможности построить. Поэтому сначала они строились лишь на самых главных трактах: по нарвскому, московскому, а также в западных губерниях. В 1806 г. были утверждены планы и фасады домов трех размеров, в зависимости от количества содержащихся на станции лошадей. В 1825 г. особым «именным» указом было установлено устройство оконных форточек «для впуска воздуха», об этом было сделано распоряжение всем

гражданским губернаторам. Но, несмотря на указы и распоряжения, станционные дома, даже на главных трактах, иногда находились в таком состоянии, что, как значилось в одном из указов времени Николая I, «проезжающие не могут найти в оных никакого пристанища» [16. С. 38, 40]. Это подтверждали и сами путешествовавшие иностранцы.

Э. Хайкинг критиковал почтовые учреждения на Кавказе: «За 3–4 часа пребывания на станции путешественнику совершенно ничего не предлагается, ни для сна, ни для питания. Чем живут люди на самих почтовых станциях, трудно предположить. На станциях 1–2 тесные комнаты безо всякой мебели; ночью путешественники располагаются на полу... Если путешествующих много, то такое близкое соседство во сне разных людей делает их похожими на плотно упакованную коробочку сардин. Но есть и такие станции, где вообще нет комнат. Ямщик останавливается посреди поля и распрягает лошадей. В ответ на крики и непонятные звуки, как ведро из колодца, из углубления в земле появляется несколько лошадей. Такая станция отмечена на карте, но находится под землей; там несколько лошадей и ямщиков. И если останешься тут из-за отсутствия лошадей, то лучше снести тяготы непогоды под открытым небом, чем наслаждаться комфортом подземного зала ожидания» [12. С. 70–71]. Подобные же сетования о ночлеге на грязном полу в комнате ожидания на почтовой станции Иркутской губернии встречаются и в труде английского путешественника Гарри де Виндта, который проезжал по Сибири в конце 1880-х гг. [27. Р. 271–272].

Р. Андре жаловался, что в почтовом доме на берегу Байкала А. Мичи не смог получить ни стул, ни кровать. Дом «был переполнен мужчинами, женщинами и детьми, спящими на полу меж своего багажа» [13. С. 67]. Автор отмечал, что главным принципом при строительстве почтовых зданий в суровых климатических условиях было «удаление воздуха», а вместе с ним и холода. «Днем за счет большой печи поддерживается комфортная температура, а ночью тепло дают спящие на полу люди – начальник почты, его семья, ямщики и путешественники» [13. С. 88]. Вместе с тем А. Мичи обнаружил на своем пути по Сибири и прекрасно сооруженную почтовую станцию в деревне Усть-Кяхтинское: «Они были готовы увидеть полудивильзованную почтовую станцию со всеми ее ужасами, но перед ними предстало новое и чистое здание с удобствами» [13. С. 65–66]. Р. Андре обратил внимание и на то, что на Сибирском тракте российские почтовые учреждения еще отстают от европейских. В то же время «этот тракт – один из важнейших торговых путей в мире и вообще единственный в Сибири, к которому сходятся остальные дороги и вдоль которого идет телеграф» [13. С. 81].

Проблема наличия/отсутствия лошадей на почтовых станциях. Для проезжавших на почтовых лошадях действовали специальные правила. По ним проезжавший должен был сообщать на станции звание и фамилию, а также куда направляется. Лошадей записывали в *книгу разгона*, с обозначением когда, кому и сколько лошадей было отпущено. Количество лоша-

дей, которое отпускалось проезжавшему по числу едущих лиц, роду экипажа и времени года, определялось расписанием. Проезжавшие имели право записывать жалобы в установленную для этого *жалобную книгу*. В ней указывались все почтовые маршруты того времени. Так, Р. Андре писал: «так как Мичи не мог найти в Красноярске лошадей, то ему пришлось прибегнуть к черной жалобной книге – это новшество проникло в Сибирь из Европы. Эта книга лежит на цепочке в здании почтовой станции, в ней имеется императорская печать. Раз в год ее читает начальник почты и по большей части принимает к сведению жалобы нарочных и правительственных курьеров, которые в самом деле являются важными особами» [13. С. 85]. Э. Хайкинг, проезжая по главной грузинской военной дороге, жаловался, что путешественнику приходилось «колоться с грязными кучерами на безрессорных телегах с несмазанными колесами, вечно ждать лошадей», и «если поэтичные души находили звон почтовых колокольчиков бесконечно мелодичным, то для меня он всегда был сигналом того, что грядет новое испытание для моих костей и нервов» [12. С. 40].

Итак, европейские путешественники, привыкшие к комфорту, оставили в основном негативные отзывы о том, насколько комфортабельны почтовые станции в Российской империи. Бытовые неудобства раздражали иностранцев.

Заключение

Подводя итоги, отметим, что путевые заметки немецкоязычных путешественников и ученых являются ценным источником для изучения особенностей путешествия по российским дорогам XIX в. Конечно, нельзя воспринимать любые мнения иностранцев о России XIX в. как истину в последней инстанции. В то же время они подмечали то, чего русские люди уже не могли заметить в силу привычки принимать некоторые свои недостатки как данность либо вообще не считая их недостатками.

Сопоставление использованных путевых заметок четырех авторов – Р. Андре, И.Г. Блазиуса, И. Бларамберга и Э. Хайкинга с отечественными источниками позволяет судить о том, что во многом, хотя и не без доли субъективности, эти иностранцы были правы, описывая недостаточную обустроенность российских дорог. У некоторых авторов русские экипажи нередко вызвали негативные ассоциации. Например, с дрожками в путевых заметках связываются порой представления о неудобствах перемещения. Вместе с тем И.Г. Блазиус отметил преимущества российских средств передвижения перед немецкими в условиях плохих дорог или полного бездорожья. Средства передвижения и упряжь русские ямщики приспособили под те условия, в которых им приходилось перемещаться, а также исходя из тех средств, которые были в их распоряжении. Р. Андре также сумел найти ряд положительных нюансов в путешествии А. Мичи по России. Общим местом в путевых заметках является восхищение иностранцев высокой скоростью, с которой ездили русские ямщики.

Список источников

1. Алексеев М.П. Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей. Введение, тексты и комментарий. XIII–XVII вв. 2-е изд. Иркутск : ОГИЗ Иркутское обл. изд-во, 1941. 613 с. + LXII с.
2. Курбатов В.Я. Предисловие // Местр Жозеф де. Религия и нравы русских. Анекдоты, собранные графом Жозефом де Местром и о. Гривелем / пер. с фр. А.П. Шурбелева. СПб. : Владимир Даль, 2010.
3. Коваленко Г. Россия глазами иностранцев / беседовал С. Глезеров // Санкт-Петербургские ведомости. 12 мая 2017. URL: https://spbvedomosti.ru/news/nasledie/rossiya_glazami_nbsp_inostrantsev/ (дата обращения: 03.09.2024).
4. Кюстин А. де. Россия в 1839 году / пер. с фр. О. Гринберг, С. Зенкина, В. Мильчиной, И. Стаф. СПб. : Крига, 2008. 704 с.
5. Танышина Н.П. «Какой писатель нынче в моде?» Образы России в исторической памяти французов // Наука. Общество. Оборона. 2021. Т. 9, № 3(28). С. 21.
6. Morev V.A., Moreva A.V. Russian Nationally-biased Units in the Sphere of Transportation in German Travel Notes of the XIX Century // Procedia – Social and Behavioral Sciences. 2015. Vol. 200. P. 324–329.
7. Готье Т. Путешествие в Россию / пер. с фр., коммент. Н.В. Шапошниковой. М. : Мысль, 1988. 397 с.
8. Кеннан Д. Сибирь! СПб.: [б. и.], 1906. 398 с.
9. Кеннан Д. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). СПб. : Русско-Балтийский инф. центр БЛИЦ, 1999. Т. 1. 392 с.
10. Россия первой половины XIX в. глазами иностранцев / сост. Ю.А. Лимонов. Л. : Лениздат, 1991. 719 с. (Библиотека «Страницы истории Отечества»).
11. Blasius J.H. Reise im Europäischen Rußland in den Jahren 1840 und 1841. Zwei Theile. Erster Theil. Reise im Norden. Braunschweig : Verlag von George Westermann, 1844. 364 s.
12. Heyking E. Reisebilder aus dem Europäischen Rußland und dem Kaukasus. Leipzig : E.F. Steinacker, 1878. 124 s.
13. Andree R. Das Amur-Gebiet und seine Bedeutung. Reisen in Theilen der Mongolei, den angrenzenden Gegenden Ostsibiriens, am Amur und seinen Nebenflüssen. Nach den neuesten Berichten, vornehmlich nach Aufzeichnungen von A. Michie, G. Radde, R. Maack u. A. Leipzig : Verlag von Otto Spamer, 1867. 268 s.
14. Sydow E. von. Erinnerungen aus dem Leben des Kaiserlich Russischen General-Lieutenant Johann von Blaramberg. Nach dessen Tagebüchern von 1811–1871. Erster Band. Berlin : Verlag von E.H. Schroeder, 1872. 374 s.
15. Путешествие по Амуру и Восточной Сибири А. Мичи с прибавлением статей из путешествий Г. Радде, Р. Маака и др. / пер. с нем. П. Ольхина. СПб.; М. : Изд. книгопродавца-типографа М.О. Вольфа, 1868. 352 с.
16. Базилевич К.В. Почта в России в XIX веке. М. : Связь, 1927. Ч. 1. 96 с.
17. Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А.П. Сочинения. М., 1987. Т. 14–15. С. 5–38.
18. Лёгга Ж. В Сибири [Дневник французского путешественника. 1897] / пер. с франц. О.В. Крупцевой; науч. ред. проф. В.П. Зиновьев. Тюмень ; Томск : Изд-во ТГУ, 2021. 348 с. с ил.
19. Копия с жалобы, записанной на Воронихинской почтовой станции проезжающим г. Лушниковым 13 июля 1896 г. // Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 3. Оп. 41. Д. 351.
20. Копия с жалобы, записанной на Халдеевской почтовой станции проезжающим г. Агафоновым 16 июля 1896 г. // ГАТО. Ф. 3. Оп. 41. Д. 351.
21. Морев В.А., Морева А.В. «“Между осенью и снегом” дорог в Томской губернии нет»: дороги, средства транспорта и особенности путешествия по Сибири во второй половине XIX в. // Вестник Томского государственного университета. 2021. № 468. С. 146–153. doi: 10.17223/15617793/468/16
22. История дорожного дела в Томской области / Б.К. Андрущенко, В.А. Бузанова, В.П. Зиновьев, В.Г. Зыкова, П.С. Коновалов ; под ред. В.П. Зиновьева. Томск : Изд-во Томского ун-та, 1999. 284 с.
23. Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII–XX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск : Водолей, 1996. 320 с.
24. Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3 (15). С. 140–145.
25. Завалишин И.И. Описание Западной Сибири. Томская губерния. М. : Изд. общества распространения полезных книг, 1865. Т. 2. 277 с.
26. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М. : АЗЪ, 1994. 928 с.
27. Windt de, H. From Pekin To Calais by Land. Second Edition. London: Chapman And Hall, Ld, 1892. 415 p. URL: <https://archive.org/details/frompekintocala00windgoog> (дата обращения: 10.09.2024).

References

1. Alekseev, M.P. (1941) *Sibir' v izvestiyakh zapadno-evropeyskikh puteshestvennikov i pisatelei. Vvedenie, teksty i kommentarii. XIII–XVII vv.* [Siberia in the reports of Western European travelers and writers. Introduction, texts and commentary. 13th–17th centuries]. 2nd ed. Irkutsk: OGIZ Irkutskoe obl. izd-vo.
2. Kurbatov, V.Ya. (2010) Predislovie [Preface]. In: Maistre, J. de. *Religiya i nray russkikh. Anekdoty, sobrannye grafom Zhozefom de Mestrom i o. Grivelem* [Religion and morals of the Russians. Anecdotes collected by Count Joseph de Maistre and Fr. Grivel]. Translated from French by A.P. Shurbelev. St. Petersburg: Vladimir Dal'.
3. Kovalenko, G. (2017) Rossiya glazami inostrantsev [Russia through the eyes of foreigners]. Interviewed by S. Glezerv. *Sankt-Peterburgskie vedomosti*. 12 May. [Online] Available from: https://spbvedomosti.ru/news/nasledie/rossiya_glazami_nbsp_inostrantsev/ (Accessed: 03.09.2024).
4. Custine, A. de. (2008) *Rossiya v 1839 godu* [Russia in 1839]. Translated from French by O. Grinberg, S. Zenkin, V. Mil'china, I. Staf. St. Petersburg: Kriga.
5. Tan'shina, N.P. (2021) "Kakoy pisatel' nynche v mode?" Obrazy Rossii v istoricheskoy pamyati frantsuzov ["What writer is in fashion now?" Images of Russia in the historical memory of the French]. *Nauka. Obshchestvo. Oborona*. 9 (3(28)). p. 21.
6. Morev, V.A. & Moreva, A.V. (2015) Russian Nationally-biased Units in the Sphere of Transportation in German Travel Notes of the XIX Century. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 200. pp. 324–329.
7. Gautier, T. (1988) *Puteshestvie v Rossiyu* [Travels in Russia]. Translated from French. Moscow: Mysl'.
8. Kennan, G. (1906) *Sibir'!* [Siberia!]. Translated from English. St. Petersburg: [s.n.].
9. Kennan, G. (1999) *Sibir' i ssylka. Putevye zametki (1885–1886 gg.)* [Siberia and the Exile System. Travel notes (1885–1886)]. Translated from English. Vol. 1. St. Petersburg: Russko-Baltiiskiy informatsionnyy tsentr BLITS.
10. Limonov, Yu.A. (ed.) (1991) *Rossiya pervoy poloviny XIX v. glazami inostrantsev* [Russia of the first half of the 19th century through the eyes of foreigners]. Leningrad: Lenizdat.
11. Blasius, J.H. (1844) *Reise im Europäischen Rußland in den Jahren 1840 und 1841. Zwei Theile. Erster Theil. Reise im Norden*. Braunschweig: Verlag von George Westermann.
12. Heyking, E. (1878) *Reisebilder aus dem Europäischen Rußland und dem Kaukasus*. Leipzig: E.F. Steinacker.
13. Andree, R. (1867) *Das Amur-Gebiet und seine Bedeutung. Reisen in Theilen der Mongolei, den angrenzenden Gegenden Ostsibiriens, am Amur und seinen Nebenflüssen. Nach den neuesten Berichten, vornehmlich nach Aufzeichnungen von A. Michie, G. Radde, R. Maack u. A.* Leipzig: Verlag von Otto Spamer.

14. Sydow, E. von. (1872) *Erinnerungen aus dem Leben des Kaiserlich Russischen General-Lieutenant Johann von Blaramberg. Nach dessen Tagebüchern von 1811–1871. Erster Band*. Berlin: Verlag von E.H. Schroeder.
15. Michie, A. (1868) *Puteshestvie po Amuru i Vostochnoy Sibiri A. Michi s pribavleniem statei iz puteshestvii G. Radde, R. Maaka i dr.* [Journey on the Amur and in Eastern Siberia by A. Michie with additions from the travels of G. Radde, R. Maak, and others]. Translated from German by P. Ol'khin. St. Petersburg; Moscow: Izd. knigoprodavtsa-tipografa M.O. Vol'fa.
16. Bazilevich, K.V. (1927) *Pochta v Rossii v XIX veke* [Post in Russia in the 19th century]. Part 1. Moscow: Svyaz'.
17. Chekhov, A.P. (1987) *Iz Sibiri* [From Siberia]. In: Chekhov, A.P. *Sochineniya* [Works]. Vols 14–15. Moscow. pp. 5–38.
18. Legras, J. (2021) *En Sibérie. D'un journal de voyage en Sibérie. 1897*. Tyumen; Tomsk: Tomsk State University. (In Russian).
19. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 41. File 351: *Kopiya s zhaloby, zapisannoy na Voronikhinskoy pochtovoy stantsii proezhayushchim g. Lushnikovym 13 iyulya 1896 g.* [Copy of a complaint recorded at the Voronikhinskaya post station by the passing Mr. Lushnikov on July 13, 1896].
20. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 41. File 351: *Kopiya s zhaloby, zapisannoy na Khaldeevskoy pochtovoy stantsii proezhayushchim g. Agafonovym 16 iyulya 1896 g.* [Copy of a complaint recorded at the Khaldeevskaya post station by the passing Mr. Agafonov on July 16, 1896].
21. Morev, V.A. & Moreva, A.V. (2021) "There Are No Roads Between Autumn and Snow" in Tomsk Province": Roads; Means of Transport, and Features of Travel in Siberia in the Second Half of the 19th Century. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 468. pp. 146–153. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/468/16
22. Zinov'ev, V.P. (ed.) (1999) *Istoriya dorozhnogo dela v Tomskoy oblasti* [History of road business in Tomsk Oblast]. Tomsk: Tomsk State University.
23. Boiko, V.P. (1996) *Tomskoe kupechestvo v kontse XVIII–XX vv. Iz istorii formirovaniya sibirskoy burzhazii* [Tomsk merchants from the late 18th to the 20th century. From the history of the formation of the Siberian bourgeoisie]. Tomsk: Vodoley.
24. Morev, V.A. (2011) Pochtovaya tekhnika i osobennosti perevozki pocht i tovarov v Sibiri v XIX – nachale XX v. [Postal technology and features of transporting mail and goods in Siberia in the 19th – early 20th centuries]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 3 (15). pp. 140–145.
25. Zavalishin, I.I. (1865) *Opisanie Zapadnoy Sibiri. Tomskaya guberniya* [Description of Western Siberia. Tomsk Province]. Vol. 2. Moscow: Izd. obshchestva rasprostraneniya poleznykh knig.
26. Ozhegov, S.I. & Shvedova, N.Yu. (1994) *Tolkovyy slovar' russkogo yazyka* [Explanatory Dictionary of the Russian Language]. Moscow: AZ".
27. de Windt, H. (1892) *From Pekin To Calais by Land*. 2nd Edition. London: Chapman And Hall, Ltd. [Online] Available from: <https://archive.org/details/frompekintocala00windgoog> (Accessed: 10.09.2024).

Информация об авторах:

Морев В.А. – канд. ист. наук, доцент кафедры истории и документоведения Национального исследовательского Томского государственного университета (Томск, Россия). E-mail: morev.vladimir52@mail.ru

Морева А.В. – канд. филол. наук, доцент кафедры английской филологии Национального исследовательского Томского государственного университета (Томск, Россия). E-mail: stasija@mail.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

V.A. Morev, Cand. Sci. (History), associate professor, National Research Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: morev.vladimir52@mail.ru

A.V. Moreva, Cand. Sci. (Philology), associate professor, National Research Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: stasija@mail.ru

The authors declare no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 05.09.2024;
одобрена после рецензирования 10.09.2024; принята к публикации 31.03.2025.*

*The article was submitted 05.09.2024;
approved after reviewing 10.09.2024; accepted for publication 31.03.2025.*