

# HISTORIA ROSSICA

studia europaea

Фрительоф Беньямин Шенк

## Поезд в современность

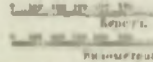
Мобильность  
и социальное  
пространство  
России в век  
железных дорог

НОВОЕ ЛИТЕРАТУРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ



**ПУТИ СООБЩЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ.**

Масштабъ 1:35 000 000



Вспомогательныя черты: 1. Дирекционная черта  
 2. Числовая черта, означающая длину дирекционной черты  
 3. Числовая черта, означающая длину дирекционной черты  
 4. Числовая черта, означающая длину дирекционной черты



# STUDIA EUROPAEA

СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ  
ГЕРМАНСКОГО ИСТОРИЧЕСКОГО  
ИНСТИТУТА В МОСКВЕ  
И ИЗДАТЕЛЬСТВА  
"НОВОЕ ЛИТЕРАТУРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ"



Фритъоф Бенъямин Шенк

# Поезд в современность

МОБИЛЬНОСТЬ И СОЦИАЛЬНОЕ  
ПРОСТРАНСТВО РОССИИ  
В ВЕК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



Новое  
Литературное  
Обозрение

2016

УДК [94(47+57)«18»]:316

ББК 60.522.3(2)52

Ш47

*Издано при содействии  
Германского исторического института в Москве*

**Редакторы проекта Studia Europaea**

*Д.А. Сдвижков (Германский исторический институт в Москве),*

*И. Ширле (Тюбингенский университет)*

**Шенк, Ф.Б.**

Ш47 Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Фритъоф Бенъямин Шенк; авторизованный пер. с нем. М. Лавринович; науч. ред. перевода М. Лавринович. — М.: Новое литературное обозрение, 2016. — 584 с.: ил. (Серия STUDIA EUROPAEA)

ISBN 978-5-4448-0593-0

Изобретение железной дороги пробудило большие надежды на технический прогресс в России. Царское правительство мечтало о том, что сеть стальных дорог объединит империю. Инженеры и планировщики движения апеллировали к цивилизирующему влиянию современной инфраструктуры. Строительство железных дорог в буквальном смысле слова привело в движение многонациональную империю. Железнодорожные дороги открыли прежде труднодоступные регионы и содействовали взрывному росту географической мобильности. В 1879 году подрыв императорского поезда показал уязвимость политического и пространственного порядка в эпоху технического модерна. В монографии впервые освещаются многообразные и амбивалентные последствия строительства железных дорог в культурной и социальной перспективе. Используя методологические подходы социологии пространства, автор книги прослеживает новые способы организации пространства в эпоху паровых машин. Книга является важным вкладом в осмысление истории пространственных порядков в Европе и специфики российского прорыва в модернность.

УДК [94(47+57)«18»]:316

ББК 60.522.3(2)52

Schenk F.B. Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter.

© Frithjof Benjamin Schenk, 2014

© М. Лавринович, пер. с немецкого, 2016

© ООО «Новое литературное обозрение», 2016

## ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

Почти 25 лет прошло с тех пор, как я впервые приехал в Россию. Из Германии я, само собой разумеется, прибыл на поезде. Около 36 часов занял путь из Берлина до Санкт-Петербурга. Уже тогда меня захватило очарование поездки по российской железной дороге: домашняя атмосфера спального вагона, проводник, готовящий чай в кипящем на углях титане, женщины, в халатах и тапочках спующие по коридору. Однако вовсе не восхищение паровозами, шириной колес или форменными фуражками проводников лежало у истоков моих занятий проблемами географической мобильности и трансформации социальных пространств в век российских железных дорог. Ребенком я никогда не играл в модели железных дорог, и лишь несколько лет тому назад мне впервые удалось проехаться на поезде, который тащил паровоз. Познавательный интерес этой работы вырос скорее из моих многолетних занятий вопросами присвоения, структурирования и символической нагруженности пространства в контексте Новой и Новейшей истории. Исходной гипотезой моей работы был тезис о том, что в России восприятие и организация социальных пространств, а также поведение людей в пространстве благодаря открытию, строительству и использованию железных дорог радикально изменились. Как складывались эти процессы в России, *отправлявшейся в современность*, и как описать эти процессы — вопросы, составляющие предмет этого исследования.

Оригинальное издание книги вышло в свет в 2014 году под названием *Russlands Fahrt in die Moderne* в немецком издательстве *Franz Steiner-Verlag*. В основе рукописи книги лежит текст моей докторской диссертации (*Habilitation*), которую я представил в Университете Людвиг

Максимилиана в Мюнхене в 2010 году. Путь к российскому изданию моей книги был — как зачастую и путешествие на поезде в России — длинным, разнообразным и полным многочисленных встреч и разговоров с людьми, которых я хотел бы поблагодарить здесь за их участие, поддержку и советы.

Состоявшаяся в марте 2005 года первая архивная поездка, финансируемая Немецким научно-исследовательским обществом (DFG), продолжалась всего две недели. Дни, проведенные тогда в Петербурге, в Российском государственном историческом архиве, вскоре закрывавшемся и переезжавшем на новое место, трудно забыть: замечательную поддержку мне оказали тогда сотрудники и сотрудницы архива; трудно выбросить из памяти и разговоры с коллегами, волновавшимися, так же как и я, что фонды архива не переживут переезда. Оглядываясь назад, приятно думать, что эти страхи и опасения были напрасны. Значительную часть исследования в российских библиотеках и архивах я смог осуществить в 2006–2007 годах в рамках годовой стипендии Фонда Александра фон Гумбольдта. За великодушную поддержку я хотел бы поблагодарить и этот фонд, и моего гостеприимного научного консультанта профессора Алексея Миллера, и Германский исторический институт в Москве, к которому был прикреплен тогда мой исследовательский проект. Большую часть времени, однако, я провел в тот год в Санкт-Петербурге, в Российской национальной библиотеке, городском архиве (ЦГИА СПб.), в Библиотеке Академии наук и в библиотеке Петербургского государственного университета путей сообщения. В Москве я продолжил работу в Государственном архиве Российской Федерации. Сотрудникам и сотрудницам этих учреждений я хотел бы выразить свою благодарность за их терпение и поддержку. Те же слова я должен сказать в адрес команды Баварской государственной библиотеки в Мюнхене, фондами которой я пользовался по возвращении из России, что, несомненно, принесло огромную пользу моей работе.

Книга, которая в результате получилась из огромного объема источников, собранных в архивах и библиотеках, обязана своим появлением Фонду Фольксваген (*Volkswagenstiftung*), финансировавшему мою работу над ней в течение 2009–2010 годов в рамках стипендии Дильтея (*Dilthey-Fellowship*).

Постановка проблемы, концепция и отдельные части работы были представлены и обсуждались на многочисленных конференциях и научных коллоквиумах. От коллег по цеху я получил ценные критические замечания, указания, а также импульсы для дальнейшей работы. Я хотел бы поблагодарить руководителей и руководительниц,



участников и участниц исследовательских коллоквиумов в Университете Мюнхена (Кафедра истории Восточной Европы и кафедра Новой истории), в Исследовательском институте Германского музея в Мюнхене, в Берлинском коллегиуме сравнительной истории Европы, а также на кафедрах истории Восточной Европы университетов Базеля, Берлина (HU), Билефельда, Бонна, Будапешта (CEU), Фрейбурга, Геттингена, Киля, Кельна и Тюбингена. В особенности плодотворным для моего исследования было двухнедельное пребывание в Университете Калифорнии в Беркли весной 2009 года, финансировавшееся Мюнхенским университетом в рамках совместной программы исследований Университета Людвига Максимилиана и Университета Калифорнии в Беркли в области гуманитарных наук (*LMU-UCB Research in the Humanities*). Участников и участниц исследовательского коллоквиума в Институте славянских, восточноевропейских и евразийских исследований Университета Беркли, прежде всего Юрия Слезкина, Викторию Фреде и Ирину Паперно, я благодарю за дружеский прием и ценные указания, которыми они снабдили меня.

Особенно я бы хотел поблагодарить коллег, занимавшихся и занимающихся смежными темами, за постоянный обмен мнениями и добросердечное сотрудничество. Среди них Евгений Аврутин (Урбана-Шампейн), Александра Бекасова (Санкт-Петербург), Роланд Цветковски (Кельн), Энтони Хейвуд (Абердин), Оле Кренинг (Берлин), Анне Лоунсбери (Нью-Йорк), Ольга Малинова (Санкт-Петербург), Ян Музекамп (Франкфурт-на-Одере), Джон Рандолф (Урбана-Шампейн), Ральф Рот (Франкфурт-на-Майне), Вальтер Шперлинг (Бохум) и Любовь Зорева (Мюнхен). Благодаря этим коллегам культурная история инфраструктуры и географической мобильности в Российской империи в последние годы превратилась в динамически развивающуюся сферу исследования.

Изучение истории российского железнодорожного терроризма привело меня на запасной путь — весьма неожиданный, но в высшей степени увлекательный. Мои собственные размышления по этому вопросу очень выиграли от общения с экспертами в истории политического насилия в России. Небольшой семинар-конференция в Тулейнском университете (Новый Орлеан) в ноябре 2007 года, организованный коллегами Каролой Дице (Гиссен), Анке Хильбреннер (Бонн) и мной при поддержке Германского исторического института в Вашингтоне (DHI Washington), позволил мне встретиться и пообщаться с Олегом Будницким (Москва), Анной Гейфман (Гарвард), Линн Патик (Флорида), Салли Бонице (Фростбург) и Клаудией Ферховен (Корнелл).

Наряду с уже названными здесь людьми многочисленные коллеги и друзья, дававшие мне ценные советы по поиску научной литературы или исторических источников, несомненно, обогатили тем самым мое исследование. Хотя, что весьма возможно, я мог и забыть кого-то, я благодарю всех, кто был к этому причастен: Мартина Ауста, Марка Бассина, Мартина Баумейстера, Маттиаса Брауна, Михаила Долбилова, Рейнхарда Фречнера, Кристофа Гумба, Михаэля Хагемейстера, Матюша Хартвица, Юлию Герцберг, Ульриха Хофмейстера, Ивонн Клейнманн, Бориса Колоницкого, Рут Лейзеровиц, Эрика Лора, Эрика Наймана, Игоря Нарского, Александру Оберлэндер, Яну Остеркамп, Юлию Сафронову, Сюзанну Шаттенберг, Карла Шлегеля, Мартина Шульце-Весселя, Петру Стыков, Уилларда Сандерленда, Мириам Триндл-Цадофф, Рикарду Вульпиус, Веронику Вендланд, Аннетт Винкельманн, Ричарда Уортмана и Петра Врубеля — за беседы, критику и советы.

Германскому историческому институту в Москве, прежде всего Денису Сдвижкову и Ингрид Ширле, я благодарен за их любезное согласие включить мою книгу в серию *Studia europaea*, а издательство *Новое литературное обозрение* — за великодушное содействие российскому изданию моей книги. Грандиозную работу по ее переводу профессионально и осмотрительно выполнила Майя Лавринович. Совместная работа с ней была большим удовольствием для меня, за что я сердечно ей благодарен.

Моя последняя благодарность — *last but not least* — Биргит Брандт, моей многолетней попутчице. Когда мы размышляли о том, куда поехать: в Соединенные Штаты или в Россию, — она без колебаний выбрала Санкт-Петербург. Там мы всей семьей провели очень увлекательный, богатый событиями год, за который я должен быть благодарен не только Фонду Гумбольта, но и моей жене. И до, и после я мог всегда положиться на ее преисполненную любви поддержку, утешение и терпение.

Эту книгу я хотел бы посвятить своим дочерям Йолине и Марис, отправившимся в 2006 году вместе с родителями в их первое длительное путешествие в Россию — здесь нужно честно признаться — на самолете. Вскоре, однако, две эти юные дамы открыли для себя в Санкт-Петербурге выстроенное в стиле модерн здание Витебского вокзала, незадолго до этого отремонтированное. Обширные пространства зала ожидания первого класса, выложенного мрамором и украшенного зеркалами, стали их любимым местом в городе.

## ВВЕДЕНИЕ

Ох, боюсь я, боюсь я вагонов железной дороги,  
ужас находит на меня.

*Лев Толстой. Крейцеровая соната\** (1891)

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Лев Николаевич Толстой, умерший 7 ноября 1910 года в доме начальника маленькой железнодорожной станции Астапово, ненавидел железные дороги<sup>1</sup>. Поездка по железной дороге имела так же мало общего с «путешествием», как посещение борделя — с любовью, сообщал он в одном из писем к Ивану Сергеевичу Тургеневу в 1857 году. И то и другое хотя и исключительно «удобно», но «нечеловечески машинально и убийственно однообразно»<sup>2</sup>. В 1860–1870-е годы Толстой неоднократно писал и своей жене о том, насколько плохо он чувствует себя в вагоне поезда и какое нервное перенапряжение вызывает у него тряска, сопровождающая езду по железной дороге<sup>3</sup>. В 1860-е годы он публично критиковал строительство железных дорог в России и предупреждал о его экономических и социальных последствиях<sup>4</sup>. Да и герои его романов, например Константин Лёвин в *Анне Карениной* (1877–1878), гневно обрушиваются на модернизацию путей сообщения в империи. В работе, посвященной причинам «невыгодного положения земледелия в России», которую пишет герой романа Толстого,

---

\* *Толстой Л.Н. Крейцеровая соната // Он же. Собр. соч. В 22 т. Т. 12: Повести и рассказы, 1885–1902. М., 1982. С. 123–210, цит. с. 185.*

железная дорога подвергается осуждению как признак «ненормально привитой России» «внешней цивилизации», повлекшей за собой «централизацию в городах», «развитие роскоши», а также «развитие фабричной промышленности, кредита» «в ущерб земледелию»<sup>5</sup>. Новое средство передвижения в глазах Толстого объединило в себе, кажется, все негативные стороны эпохи модерна<sup>6</sup>. Читателю его литературных сочинений железная дорога является подобно «символу зла»<sup>6</sup>. В романе *Анна Каренина*, главная героиня которого заканчивает жизнь самоубийством, прыгнув под идущий товарный состав, Толстой подчеркивает в том числе и разрушительную силу современных средств передвижения<sup>7</sup>. В повести *Крейцеров соната* (1891) изнурительная для нервов поездка на поезде подпитывает инстинктивную ревность и мысли главного героя Позднышева об убийстве. Измученный страхом и недоверием супруг, убивающий по завершении поездки свою жену из-за (мнимой) любовной связи, чувствует себя в вагоне поезда пойманным, как «зверь в клетке». Едва только он зашел в поезд, ему показалось, что он больше не может «владеть своим воображением, и оно не переставая с необычайной яркостью начало рисовать мне разжигающие мою ревность картины». Достигнув цели своего путешествия, Позднышев «машинально с толпой вышел из вокзала», сел на извозчика и поехал на свою квартиру, где события приобрели свое роковое течение<sup>8</sup>.

Железная дорога в трудах Толстого символизирует наступление нового времени, когда социальные структуры старой России оказываются в состоянии радикальной трансформации. Несмотря на скепсис, свойственный отношению Толстого к модернизации путей сообщения в империи, для него не остался незамеченным тот факт, что со строительством железных дорог в России возникли социально-пространственные структуры, способствовавшие тому, что между собой столкнулись люди различного социального происхождения<sup>9</sup>. И это также наглядно показано в *Крейцеровой сонате*. В повести Толстой использует мотив поездки на поезде не только для объяснения и драматизации страхов и фантазий главного героя об убийстве. Писатель еще и встраивает рассказ Позднышева об убийстве его жены в рамочное действие, роль которого выполняет длительная поездка по

---

<sup>5</sup> В титуле, а также здесь и далее по тексту термины *модерн* и *современность* употребляются как взаимозаменяемые. О трудностях перевода с немецкого *die Moderne* см. пояснение к ст. Х.У. Гумбрехта «Современный, Современность» // Зарецкий Ю., Левинсон К., Ширле И. (Ред.) *Словарь основных исторических понятий*. Т. 1. М., 2014. С. 241.

железной дороге, сталкивающая рассказчика с Позднышевым и группой других пассажиров. В представленной писателем картине в вагоне второго класса встречаются «некрасивая и немолодая дама, курящая, с измученным лицом», в сопровождении «разговорчивого» адвоката, купец — «высокий бритый морщинистый старик», молодой человек, «по виду» — купеческий приказчик, а также дворянин Позднышев, изображенный как мужчина с «преждевременно поседевшими курчавыми волосами и с необыкновенно блестящими глазами»<sup>10</sup>. Между пассажирами разворачивается спор об отношениях между мужчиной и женщиной, о браке, любви и верности. В дискуссии обнаруживаются несовместимые различия в мнениях между старыми, патриархальными суждениями, которые представляет купец, и либеральными, ориентированными на европейские модели концепциями, высказываемыми путешествующей дамой и адвокатом. Толстой оставляет исход дебатов открытым. Конфликт разрешается тем, что купец раньше времени покидает поезд, а вторая конфликтующая сторона пересаживается в соседний вагон. Остаются лишь рассказчик и Позднышев, по завершении диспута повествующий незнакомому попутчику об истории своего преступления.

Образ вагона поезда как места пересечения представителей различных социальных групп, используемого последними для дебатов по вопросам общественной жизни, в трудах Толстого составляет противоположность железной дороге как символу смерти и распада общества, доминирующего, как представляется на первый взгляд, в его литературных произведениях<sup>11</sup>. Постройка и использование железной дороги, по Толстому, ведут не только к очерствению, отчуждению и отъединению индивидуума от земли, природы и общества. Купе, вокзалы писатель представляет наряду с этим как места встреч и дискуссий, как сцены, где происходит межличностное восприятие, как площадки социальной коммуникации и арены новых форм становления общества (*Vergesellschaftung*) в эпоху наступающего модерна.

Вопрос о том, в какой форме технический прогресс в общем и строительство железной дороги в особенности изменили культурные практики, политическую власть и социальный порядок в империи, волновал, помимо Толстого, также и других авторов его времени. Подобно Толстому, Ф.М. Достоевский, Н.С. Лесков, И.А. Бунин, А.П. Чехов — назовем лишь самых известных — отдавали себе отчет в том значении и общественных последствиях, которые имело строительство железных дорог в России. В своих сочинениях они — когда явно, а когда и скрыто — критически подходили к вопросу

о воздействии модернизированной инфраструктуры империи, погружаясь в проблему проникновения современной техники в жизненные миры русской провинции, освещая возникновение новых социальных слоев и выбирая в качестве тем трансформацию временных и пространственных представлений в век машин<sup>12</sup>.

Целью предлагаемой читателю работы является научно-исторический анализ аспектов общественной, культурной и политической трансформации, переживавшейся империей в эпоху железных дорог. В центре работы находится вопрос об изменении социально-пространственных структур, происходившем в связи со строительством и использованием железных дорог в крупнейшей континентальной империи мира. Ни одна другая страна в Европе XIX века не сталкивалась с проблемой преодоления и овладения географическим расстоянием в той же степени, что Российская империя.

Учитывая обширность территории и отсталость страны в сфере строительства каналов и дорог, планировщики движения очень быстро убедились, что железная дорога как будто изобретена для царской империи. Россия, торжественно отметившая в 1837 году открытие первой ветки железнодорожного сообщения, сначала вовсе не относилась к числу отстающих в области строительства железных дорог в Европе. После открытия короткого, построенного на частные деньги пробного участка дороги из Санкт-Петербурга до Царского Села и Павловска власти империи тем не менее не последовали курсу на развитие путей сообщения, в отличие от других европейских стран, переживавших в 1840–1850-е годы период бурного строительства протяженных железнодорожных сетей<sup>13</sup>. Этот курс царская администрация выбрала лишь в середине 1850-х годов, после поражения России в Крымской войне, исход которой многие современники не в последнюю очередь связывали с плохим состоянием российской дорожной сети. В 1860-е и 1870-е годы уже и Россия переживала первый, а в 1890-е годы — второй период бума в строительстве железных дорог. На рубеже веков страна располагала второй по протяженности после США сетью рельсовых дорог в мире. Однако по причине величины империи эта сеть оставалась сравнительно разреженной.

Прежде всего в 1890-е годы форсированное строительство системы рельсовых дорог сыграло роль мощного двигателя экономического развития и индустриализации в стране, до того момента почти исключительно аграрной. В то же время рост дорожной сети империи, особенно к концу XIX века, привел к существенному подъему географической мобильности — процессу, динамика и следствия которого

до сих пор не получали широкого исследования в исторической науке. С расширением сети железных дорог население империи во второй половине XIX века пришло в истинном смысле слова в движение. Будучи вначале относительно дорогим и элитарным средством передвижения, железная дорога с течением времени открывала новые свободные пространства для географической мобильности все более широким кругам населения. Правительственные чиновники использовали железную дорогу наряду с солдатами, паломниками, купцами, туристами, странствующими рабочими или крестьянами-колонистами. В русских поездах и на вокзалах друг с другом встречались люди различных сословий и полов, разных конфессий и происхождения. Благодаря железнодорожной сети страна для множества людей впервые становилась постигаемой (*erfahrbar*) лично во всей ее величине, социальном и культурном разнообразии.

Уже краткий обзор мотива железной дороги в трудах Толстопо показал, что модернизация путей сообщения в России XIX века сталкивалась с далеко не единодушным одобрением современников. В то время как одни видели в паровых машинах лекарство, способное ускорить интеграцию империи как политического и экономического пространства, другие предостерегали от социальных и политических последствий строительства железных дорог. Сторонники и противники инфраструктурной модернизации были, однако, едины в том, что использование этого нового средства сообщения в России в длительной перспективе приведет к глубокой трансформации существующих социально-пространственных структур. Этот процесс, исхода которого не могли предвидеть ни защитники, ни критики железных дорог, и является предметом последующего анализа.

В отличие от прежних работ по истории железных дорог в Российской империи, посвященных прежде всего истории планирования и строительства железнодорожной сети, а также экономическим последствиям транспортно-технического развития, настоящее исследование фокусируется на железной дороге как средстве пассажирского сообщения, то есть передвижения и коммуникации, путешествия и миграции<sup>14</sup>. «Местом действия» исследования станут не строящиеся транспортные сети, не товарные станции, не выплавка стали или угольные шахты индустриальных районов, но вокзалы и пассажирские поезда, где манифестировались новые формы социального пространства империи. Не рабочие и служащие, возводившие Большую Техническую Систему (*Large Technical System*) железных дорог и поддерживавшие ее функционирование, но разработчики планов

и визионеры, заново конфигурировавшие социальные пространства на железной дороге, а также пассажиры, наводнявшие поезда и вокзалы во все возрастающем числе, являются историческими акторами и находятся в центре исследования.

Точкой, в которой сходятся все линии анализа, является вопрос о том, внесло ли транспортно-техническое развитие свой вклад в интеграцию империи, или же строительство и использование железных дорог вызвало, скорее, тенденции территориальной дестабилизации и социально-пространственной фрагментации. Вместе с тем исследованию подвергаются расхожие мифы, связанные с историей железных дорог, согласно которым создание инфраструктурной сети в Европе XIX столетия в значительной степени способствовало процессам национального или имперского строительства (*nation- или empire building*), то есть поощряло современные формы становления общества в национальном (и имперском) контексте<sup>15</sup>.

Географические границы исследуемого пространства совпадают с границами Российской империи во всем ее культурном и географическом разнообразии, насколько ее делала доступной железнодорожная сеть вплоть до 1914 года. Хронологически точкой отсчета являются 1820-е годы, когда известие о первой пассажирской линии железной дороги, построенной в Англии, достигло России, подтолкнув дебаты о необходимости модернизации собственных путей сообщения. 1914 год определяет конец хронологического периода, поскольку вместе с Первой мировой войной, которую не в последнюю очередь вынесли на себе железнодорожные сети воюющих государств, в царской империи начался процесс социально-пространственной трансформации, заслуживающий отдельного анализа, уже выходящего за рамки этой работы.

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ: СОЦИАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО В ПРОЦЕССЕ ИСТОРИЧЕСКОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Вопрос об общественной и культурной трансформации в царской империи, шедшей с начала строительства и использования железных дорог, подвергается анализу в этой работе с точки зрения пространственно-исторической. Аналитические рамки при этом образует модель «социального пространства» (или «социальных пространств»), аккумулирующая в себе теоретические находки разных наук: экономики, городского планирования и (пространственной) социологии.



В ходе «пространственного поворота» (*spatial turn*), в значительной степени определившего в последние годы теоретические дискуссии в науках о культуре, социальных и исторических науках, в них проникло убеждение в том, что пространство следует рассматривать не как до- или а-историческую величину, в которой, подобно тому, как это происходит в некоем «контейнере», развиваются социальные процессы<sup>16</sup>. Если представители классических геополитики и географии еще исходили из того, что «пространство» — прежде всего понимавшаяся как территория — существует независимо от людей, или же «пространство» является детерминирующим фактором совершенно определенных процессов, то на сегодняшний день многократно доказано, что социальное и наряду с этим исторически релевантное пространство следует рассматривать как продукт человеческой деятельности и восприятия, и его структуры должны анализироваться как результат специфических социальных (и исторических) процессов. Отмежевываясь от устаревших, эссенциалистских концептов пространства, историк географической науки Ханс-Дитрих Шульц выразил этот конструктивистский подход в одной легко запоминающейся формуле: «Пространств не существует, пространства создаются!»<sup>17</sup>

Работы Георга Зиммеля, Пьера Бурдьё, Анри Лефевра и Энтони Гидденса легли в основу описаний (социального) пространства как конструкта человеческого мышления. Среди авторов этих описаний — социологи Дитер Лэппле, Мартина Лёв, Габриеле Штурм. Они подвергали анализу то, как человек создает пространственные порядки и, наоборот, какое значение имеют последние для развертывания социальных процессов<sup>18</sup>. Вопросы активного оформления физического пространства также попадают в поле зрения, наряду с вопросами о структурируемом пространством правилах и нормах, о социальных практиках в пространстве и о восприятии и символическом кодировании пространств. Конституирующим для новых социологических моделей пространства является понятие его относительности. В соответствии с этим подходом социальное пространство возникает лишь из отношений, взаимосвязей между размещенными в одном месте артефактами и живыми существами<sup>19</sup>. Социолог Мартина Лёв описывает пространство как «относительное (рас-)положение социальных объектов и людей... по местам»<sup>20</sup>. В этом определении имеют значение два аспекта: во-первых, различие между местами и пространствами. Место — это положение, которое можно конкретно обозначить и, в большинстве случаев, географически маркировать<sup>21</sup>. Пространство, напротив, конституируется лишь через расположение

социальных объектов и людей по местам<sup>22</sup>. Во-вторых, человек есть фундаментальная составляющая концепта пространства. Он, с одной стороны, физически присутствует в пространстве и тем самым является элементом упорядочения вещей и живых существ. С другой стороны, объекты, размещенные в пространстве, связаны между собой через человеческую деятельность, которую можно выразить через понятие (y-)порядочения (*An-Ordnung*). Под «упорядочением» подразумевается как активное размещение социальных объектов и людей в конкретных местах (*spacing*), так и мысленный синтез пространств в человеческом представлении, восприятии и памяти<sup>23</sup>.

Согласно модели экономиста Дитера Лэппле, (социальные) пространства конституируются посредством четырех различных измерений, или «компонентов»<sup>24</sup>: во-первых, через физический субстрат общественных отношений, который наделяет пространство материальными формами проявления. Сюда же Лэппле причисляет социальные объекты наряду с измененной в результате культурной деятельности природой и человеком в его «телесности». В качестве второго конституирующего социальное пространство компонента Лэппле приводит институционализованные и нормативные системы регулирования, действующие в качестве связующего звена между материальным субстратом и общественной практикой. Сюда следует причислить, например, формы собственности, отношения власти и контроля, а также правовые и социальные нормы. Общественные структуры интеракции и действия, то есть практику людей, занятых производством, использованием и присвоением пространственного субстрата, Лэппле описывает как третий компонент его пространственной модели. Общественная практика при этом различается в зависимости от принадлежности индивида к той или иной социальной группе<sup>25</sup>. В качестве четвертого столпа называются знаковая и символическая системы, а также система репрезентации пространства. Лэппле при этом принимает во внимание, что артефакты, структурирующие пространство, могут восприниматься людьми также и как носители символов и знаков и нагружаться различным значением<sup>26</sup>.

Аналитическое расщепление социальных пространств на четыре компонента: «материальный субстрат», «правила и нормы», «общественную практику», а также «символическое кодирование и восприятие» — делает модель пригодной для конкретных эмпирических исследований. Для исторического исследования этот концепт подходит постольку, поскольку социальные пространства эксплицитно описываются как результат человеческой деятельности и восприятия

и вместе с тем как продукт социальных процессов во времени. Также и Габриеле Штурм, специалист по городской планировке, в своей «динамической аналитической [пространственной] модели для пространства» подчеркивала изменчивость, то есть историчность, социальных пространств и тем самым имплицитно указывала на применимость этого теоретического подхода для работы историков<sup>27</sup>. Подобно социологическим исследованиям, возможно и с точки зрения исторической науки поставить вопрос о том, как социальные пространства манифестировались в определенный момент времени в конкретном месте и какую роль играли при этом упорядочение социальных объектов и людей, установление правил и норм, действия людей в пространстве, а также мысленный синтез пространственных структур в представлении, восприятии и памяти акторов.

В рамках настоящей работы рассматривается конкретный вопрос: как социальные пространства манифестировались и изменялись посредством строительства и использования железной дороги в определенных местах России во второй половине XIX века. Совершенно очевидно, что освоение царской империи с помощью протяженной железнодорожной сети коренным образом изменило материальную форму проявления социальных пространств, систему регулирования социальных практик, деятельность человека в пространстве и структуры пространственного восприятия. Вопрос о том, как протекали эти процессы в каждом отдельном случае, и является предметом рассмотрения в настоящей работе.

Между тем при перенесении намеченной пространственной модели на предмет этого исследования возникли две методологические проблемы. С одной стороны, социальные пространства в исторической работе не могут рассматриваться как статический феномен. Скорее, следует ставить целью проследить *трансформацию* социально-пространственных структур в исследуемый период. В данном случае это означает, что структуры социальных пространств, сформировавшиеся в России во второй половине XIX столетия благодаря строительству и использованию железных дорог, сами непрерывно подвергались изменению вследствие мобильности и деятельности человека в пространстве. По мере того как создававшиеся человеком пространственные структуры воздействовали на деятельность акторов, также и социальная практика отражалась на структурах социального пространства. Этот дуализм структуры и действия, присущий описываемой пространственной модели и описанный уже социологами пространства как методологический вызов, особенно очевиден

при исследовании социальных пространств в процессе исторической трансформации<sup>28</sup>.

Далее, и на это уже указывал Дитер Лэппле в своем *Эссе о пространстве*, социальное пространство невозможно описать в единственном числе. Даже если вопросы исторической трансформации поставить менее остро, в большинстве случаев социальные пространства манифестируются в конкретных местах во множественном числе. Поскольку пространственные структуры всегда привязаны к определенным группам (социально-экономическим, религиозным, специфически гендерной или этнической природы), в каждом месте происходит наложение одного на другое многих социальных пространств. В нашем контексте это означает, что, например, русский офицер на вокзале крупного города Российской империи перемещался в иных социально-пространственных структурах, чем еврейский купец или рыночная торговка из крестьянского сословия. Еще сложнее картина становится, если принять во внимание, что пассажир в системе русских железных дорог одновременно мог перемещаться во многих социально-пространственных порядках, в зависимости от того, к каким социальным группам он/она был приписан в конкретной ситуации или, соответственно, ощущал себя принадлежащим. Модерная социальная система организации железных дорог, предлагавшая пассажирам наряду с социальными критериями различения также и выбор между современными классами пассажирских вагонов, создавала предпосылки для дальнейшей дифференциации образа социальных пространств в местах российской системы железных дорог.

Невзирая на эти проблемы, предложенный здесь набросок пространственно-социологической модели представляется полезным теоретическим обрамлением и ценным ориентиром для настоящей работы. Так, например, оказался весьма плодотворным идущий от работы Д. Лэппле импульс к исследованию социальных пространств не только на макро-, но и на микроуровне<sup>29</sup>. Применительно к теме настоящего исследования это означает, что трансформация социально-пространственных структур в век русских железных дорог анализируется на *макроуровне* территории империи. С другой стороны, вокзалы и пассажирские поезда обращают нас к таким местам, где социальные пространства манифестировались через прямой контакт в рамках коммуникации «лицом к лицу» (*face to face*). На обоих уровнях принимаются во внимание по возможности все четыре измерения социальных пространств, то есть материальная форма, руководящая социальной практикой система норм и правил, действия людей

в пространстве, а также формы пространственного восприятия и воображения. В завершение, когда будет поставлен вопрос о систематической связи пространственных порядков с различными социальными группами, свое отражение в исследовании найдет и проблема плюрализма социальных пространств на обоих уровнях анализа.

## СТРУКТУРА И ИСТОЧНИКИ РАБОТЫ

Представляемое исследование движется к своему предмету сразу с четырех различных сторон. В качестве первого шага (глава 1) рассматриваются политические дебаты об освоении Российской империи посредством железных дорог. Число участников этой дискуссии — представителей русского общества — постоянно росло начиная с 1830-х годов. Речь в этих дебатах шла не просто о «за» или «против» модернизации путей сообщения. В этих дебатах, проводившихся частью конфиденциально в правительстве, частью — публично, в газетах, журналах и научных обществах, сталкивались друг с другом конкурирующие представления о пространстве России и ее территории<sup>30</sup>. В зависимости от того, представляли ли участники дискуссии царскую империю преимущественно как интегрированное политически или экономически пространство, как стратегически уязвимую извне территорию, как национальное тело или имперскую сферу господства, концепты инфраструктурного объединения империи в единую сеть и ожидания, с которыми отдельные авторы связывали эти процессы, диаметрально различались. Эти расходящиеся друг с другом представления о пространстве, выявившиеся в дискурсе о железной дороге в России начиная с 1830-х годов, составляют предмет главы 1.

Напрямую связанная с обрисованной выше моделью социальных пространств, эта часть исследования движется на макроуровне. При этом в качестве конституирующих пространство компонентов рассматриваются прежде всего процессы пространственного восприятия и воображения, предвосхитившие или же сопровождавшие процессы строительства железнодорожной сети, то есть оформления «физического субстрата» и формулирования системы правил и норм для транспортной системы<sup>31</sup>. В качестве источников здесь привлекаются в первую очередь проектные чертежи и картографические проекции, созданные инженерами, планировщиками транспортных путей, военными и публицистами. Анализ в этой части работы сконцентрирован на дискуссиях, проходивших в центре империи, то есть в обеих ее столицах. Тем не менее учитываются и голоса представителей местных

властей из регионов Центральной Азии, Кавказа и Сибири, принимавших участие в дебатах о привязывании имперской периферии к центру. Хотя вопрос о строительстве железных дорог в России занимал также и специалистов за границей, на переднем плане исследования находятся все же внутрirosсийские дискурсы о пространстве. В той мере, в какой последние были адресованы в том числе и международной публике, как, например, презентация Транссибирской железнодорожной магистрали, состоявшаяся на Всемирной выставке в Париже в 1900 году, транснациональный уровень российских дебатов о железной дороге также принимается во внимание.

Если в центре главы 1 *Репрезентации пространства* (термин Лефевра) стоят визионеры и планировщики, то в следующей главе (2) анализу подвергаются социально-пространственные структуры в форме, какую они приняли *после* постройки первых железнодорожных путей сообщения, то есть после возникновения первой железнодорожной сети в России. Интерес здесь представляет прежде всего вопрос о том, в какой форме механистический ансамбль железной дороги заново организовывал социальное пространство (или социальные пространства) в России. Вопрос ставится следующим образом: по каким принципам происходила прокладка железнодорожного пути, а также оформление сооружений железных дорог и вокзалов, какие социальные группы начали пользоваться благами, связанными с ускорившимся преодолением географических расстояний, и какое влияние на дискурс о времени и представления о нем имело инфраструктурное объединение империи (*Vernetzung*) в единую сеть. Помимо этого, внимание уделяется стратегиям понимания пространства и его изображения в средствах информации в век железных дорог, например в расписаниях поездов, путеводителях или картах железнодорожных линий; анализируются формы репрезентаций географического пространства в этих «текстах». В завершение главы внимание переходит с макро- на микроуровень и исследованию подвергаются разнообразные видения социально-пространственной организации в поездах и на вокзалах. В то время как глава 1 преимущественно посвящена вопросам восприятия и воображения социальных пространств, в этой части в поле зрения оказывается формирование «физического субстрата», а также возникновение институционализированной и нормативной системы регулирования в местах, где проходили железные дороги. Анализ опирается на широкую источниковую базу: наряду с законодательными текстами, регулирующими пассажирское сообщение на железной дороге, привлекаются архивные материалы

царских учреждений, ведавших транспортом, статьи из научных журналов, путеводители и расписания<sup>32</sup>. Важную роль в этом контексте играют не только текстовые источники, но и изобразительный материал, например архитектурные чертежи, географические карты, чертежи вагонов поездов, а также фотографии.

Проанализированные в главах 1 и 2 пространственные представления и пространственные структуры формируют точку отсчета для наблюдений, последующих в главе 3. В ней анализируются географическая мобильность и социально-пространственное восприятие людей различного социального происхождения, конфессиональной принадлежности и пола. Исходя из вопроса об общих экономических и правовых условиях, в которых происходило преодоление географического расстояния в поздней имперский период, изучается вопрос о том, кому и в каком масштабе создание парового транспорта открыло новые пространства для расширения географической мобильности. В качестве первого шага в этом направлении анализируются численность пассажиров и расстояния, которые они преодолевали, затем — практики поездок и модели пространственного восприятия различных групп пассажиров. Темой следующего раздела является поездка по железной дороге как современная культурная практика, определявшая в России, как и в других странах, повседневность все большего числа людей из различных социальных слоев. В третьем разделе рассматривается массовая перевозка людей в необорудованных товарных вагонах как специфическая форма географической мобильности века технической модернизации. С этим способом передвижения столкнулись сначала солдаты и рабочие, а затем весьма значительное число крестьянских колонистов (переселенцев), находившихся в поиске новых мест поселения в Сибири и Центральной Азии.

Дифференциация пассажиров на разные группы в зависимости от социальной принадлежности позволяет в этой части работы поставить вопрос о сходствах и различиях социальных пространств, перекрывавших друг друга или просто пересекавшихся в местах, где пролегали российские железные дороги. Особый интерес представляет вопрос о том, как социальное пространство на макроуровне пересекаемой территории и микроуровне вокзала и купе воспринималось и описывалось пассажирами различного социального происхождения (а также религии и пола). Как следствие, в этой части наряду с аналитическим компонентом «социальной практики» на первом плане вновь оказывается составляющая пространственного восприятия. При этом в первую очередь ставится вопрос о том, в какой степени пассажиры

переживали проезжаемое пространство как единое и на основании каких (социальных, географических, культурных) границ наносили его на свои *ментальные карты* и дробили его на части<sup>33</sup>. Для ответа на него привлекаются в качестве источников записки о путешествиях и другие эго-документы пассажиров, такие как мемуары, письма и дневники<sup>34</sup>.

Вопросу о социальных практиках исторических акторов в местах, где пролегла российская система железных дорог, посвящена также глава 4. Однако, в отличие от предыдущей, в этой главе меньше говорится о географической мобильности как повседневном навыке. Внимание смещается на проблему использования железной дороги, с одной стороны, царскими властями как политического инструмента пространственной интеграции, а с другой — негосударственными акторами и политическими противниками режима для дестабилизации пространственного порядка. С самого начала имперское правительство рассматривало железную дорогу как важный инструмент власти. Сеть железных дорог должна была обеспечить интеграцию России в единое политическое, экономическое и военно-стратегическое пространство. С помощью нового средства сообщения царская администрация хотела усовершенствовать коммуникацию между центром и периферией в империи. Власти надеялись, что благодаря железной дороге в будущем можно будет быстрее реагировать на беспорядки внутри страны и военные нападения извне. Лидеры же национальных движений, а также другие оппозиционные силы обнаружили, что железной дорогой можно пользоваться как эффективным инструментом борьбы против самодержавного режима. Так, например, активисты польского Январского восстания 1863 года сожгли железнодорожные мосты в западных провинциях империи, а затем обстреляли военные транспорты на железнодорожной линии Санкт-Петербург–Варшава. Стратегии, подобной этой, придерживалась террористическая организация *Народная воля*, попытавшаяся в ноябре 1879 года сразу в нескольких местах пустить под откос поезд императора Александра II, чтобы таким образом расправиться с путешествующим государем. Собственно, рассказ о том, как железные дороги превратились в «рельсы власти», за которые шла борьба, и является предметом главы 4. В ней рассматриваются церемониальные путешествия царей как инструменты политического правления, вопросы о роли железных дорог в Январском восстании в Польше и при его подавлении, о поездах и вокзалах как аренах террористических актов, а также о функции российской железнодорожной сети в первой русской революции



1905–1907 годов. Следующий раздел посвящен теме преступности и насилия на железных дорогах империи. В заключительном разделе этой главы рассматривается роль железной дороги как инструмента ведения модерной войны. Здесь анализируется роль путей сообщения в Русско-турецкой войне 1877–1878 и Русско-японской войне 1904–1905 годов. В отличие от первых трех разделов, нарратив которых ориентирован в первую очередь на структурно-исторические вопросы, повествование в последнем имеет значительно больше черт событийной истории. Здесь наряду с источниками из архивов полицейских учреждений, мемуарами и публикациями прессы анализируются также законодательство и фотодокументы. В основе аргументации этого раздела работы лежит тезис о том, что трансформация пространственных моделей порядка в царской империи протекала не только как медленное структурное изменение, но была отмечена конкретными историческими цезурами и ускорена определенными событиями. Помимо этого, становится очевидным, насколько неустойчивым и уязвимым был и в конечном счете оставался процесс социально-пространственной интеграции в России в эпоху технического модерна.

### ИСТОРИОГРАФИЯ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

До настоящего времени не существовало исследования, сопоставимого с настоящим, то есть написанного с позиций истории пространства и посвященного культурным, политическим и социальным трансформациям в царской империи в эпоху железных дорог. Тем не менее предлагаемая работа может опираться на широкий фундамент научной литературы, примыкая к многочисленным дебатам по различным вопросам новой истории России, истории инфраструктуры, сравнительной истории империй, а также истории городов и пространств. Важный контекст работы составляет, с одной стороны, обширная историография истории железных дорог в империи. Относительно неплохо исследованной можно считать, в первую очередь, историю планирования и строительства сети железных дорог, а также влияния последних на экономическое развитие и индустриализацию империи<sup>35</sup>. То же можно сказать об истории планирования легендарных железнодорожных линий, построенных в 1891–1904 годах, таких как, например, трансконтинентальная Сибирская железная дорога (Великий Сибирский путь)<sup>36</sup>. Также хорошо разработанной можно считать историю русских железнодорожных рабочих, условий их труда и их

участия в революции 1905–1907 годов<sup>37</sup> В прошедшие годы в России появились интересные исследования по истории архитектуры и градостроительства, рассматривающие историю вокзалов (прежде всего Москвы и Петербурга) и также служащие хорошей опорой для исследования<sup>38</sup>. Предлагаемое исследование многим обязано новым, культурно-исторически ориентированным работам по истории географической мобильности в России в целом, по дискуссиям вокруг железных дорог и по использованию и восприятию современных средств сообщения в позднеимперский период<sup>39</sup>. В этом контексте следует назвать диссертации Роланда Цветковски и Вальтера Шперлинга — работы, имеющие первостепенную важность и приближающиеся к изучаемой теме с различных направлений<sup>40</sup>. В то время как исследование Цветковски, прослеживающего связь истории железных дорог с историей почты еще с XVIII века, посвящено в целом феномену ускорения как частному аспекту модернизации России, в центре внимания Шперлинга находится вопрос о том, какое влияние оказали дискуссии о строительстве железнодорожных линий на практики и содержание политической коммуникации: внутри российской провинции, с одной стороны, и между региональными и столичными элитами в позднеимперский период — с другой. В особенности диссертация Шперлинга, хотя и руководствующегося проблематикой пространственной истории, но фокусирующегося на Саратовской и Ярославской губерниях и тем самым склоняющегося к регионально-историческому подходу, может считаться исследованием, во многом дополняющим настоящую работу<sup>41</sup>.

Обе названные работы служат, безусловно, указанием на то, что «культурный поворот» (*cultural turn*) добрался уже и до истории транспорта и коммуникации позднеимперского периода. Историография истории железных дорог в России, проявляющая интерес к культурно-историческим аспектам, может примкнуть к научным дебатам, давно характеризующим ту область истории, которая изучает мобильность и инфраструктуру Западной Европы и США<sup>42</sup>. В роли первопроходца выступил Вольфганг Шивельбуш, более 30 лет назад выпустивший монографию, посвященную теории путешествий по железной дороге и инновациям в этой сфере и до сих пор служащую источником вдохновения для ученых<sup>43</sup>. В особенности в Великобритании, которую можно считать не только родиной железных дорог, но и местом возникновения культурно-исторически ориентированной «новой истории железных дорог» (*New Railway History*), импульсы, заданные Шивельбушем в 1977 году, упали на плодородную почву.

Майкл Фриман, Мэтью Бомон, Колин Дивалл, Ян Картер — назовем здесь только некоторых из целого ряда значимых фигур для этого направления — внесли решающий вклад в наше понимание культурной трансформации, восходящей к строительству и использованию транспортных средств на паровом ходу в (Западной) Европе и Северной Америке в XIX и XX веках<sup>44</sup>. Культурно-исторические подходы такого типа стали плодотворно использоваться и для изучения истории транспорта и инфраструктуры Центральной Европы<sup>45</sup>. То же относится и к новым исследованиям по культурной и социальной истории вокзалов крупных городов как специфических «мест модерна», на которые во многом ориентируется настоящая работа<sup>46</sup>.

Изучение социальных, культурных и политических последствий строительства железных дорог в царской империи обещает много новых открытий, выходящих далеко за горизонт истории путей сообщения и инфраструктуры. Поэтому эксплицитно это исследование ставит себе целью внести вклад в историческое исследование империй. С тех пор как в 1992 году вышла новаторская работа Андреаса Каппелера «Россия — многонациональная империя», история царской империи превратилась в самостоятельное и исключительно продуктивное поле исследований<sup>47</sup>. Вначале они концентрировались вокруг вопросов о политических стратегиях, с помощью которых в России начиная с XVI века возможно было осуществлять господство над крайне гетерогенным в этническом, религиозном и социально-экономическом отношениях населением<sup>48</sup>. В связи с возрастающим в целом интересом к воображаемой географии и ментальным картам историки — например, Юрий Слэзкин, Марк Бассин или Кристофер Или — обратились к истории ментального присвоения образованным обществом империи постоянно расширяющейся территории России во всем ее региональном многообразии<sup>49</sup>. Однако до сих пор еще в литературе по истории империй не подвергались сравнительному анализу техника, применявшаяся для управления империей, и задействованные технические инновации, необходимые для осуществления власти над самой большой континентальной империей мира<sup>50</sup>. Первые отправные точки можно найти в литературе по истории внутренней колонизации в позднеимперский период, где попутно затрагивается и вопрос инфраструктурного освоения страны<sup>51</sup>. Здесь также возможно сослаться на новые работы по истории строительства дорог и каналов в XVIII и XIX веках, учреждения и функционирования почты в России<sup>52</sup>. Такое же значение имеет и новая литература о военно-стратегическом значении железной дороги в позднеимперский период<sup>53</sup>.

И, наконец, существенные импульсы настоящей работе дали труды по истории инфраструктуры других империй и протяженных равнинных государств, например Британской империи, США и Канады. Во всяком случае, многие работы об освоении больших западных империй ограничиваются зачастую историей постройки и планировки современной транспортной и инфраструктурной сети, не ставя вопроса об общественных и культурных последствиях больших технических проектов<sup>54</sup>. Также вопрос о роли железных дорог как средства распространения политической власти занимает центральное место в трудах по истории «железнодорожного империализма» (*railway imperialism*) конца XIX — начала XX века<sup>55</sup>. Наряду с работами о направлявшемся властью освоении российской территории в нашем контексте имеют большое значение исследования, посвященные общественным практикам освоения пространства и его восприятия. Здесь существенные импульсы можно найти, в частности, в работах по истории сезонной миграции крестьян-отходников внутри России, а также волн эмиграции из царской России на рубеже XIX–XX веков<sup>56</sup>. Некоторые из недавних работ по истории путешествий и туризма также разрабатывают вопросы мобильности, индивидуального освоения и опыта узнавания (*Erfahrung*) социальных пространств в эпоху технического модерна<sup>57</sup>. Другие области, такие как, например, история социально-пространственного узнавания империи мобильными «путешествующими» солдатами, пока остаются совершенно неизученными.

Работа, посвященная тем последствиям, которые имели постройка и использование железных дорог в царской империи, обещает новые открытия уже за рамками имперской истории: в области изучения политической, социальной и культурной трансформации в дореволюционной России, обсуждаемой в последние годы в связи с вопросом об отношении России к «модерну» и проявлениях и характеристиках специфически «русского модерна» (*Russian Modernity*)<sup>58</sup>. В отличие от историографии прежних лет, ориентированной на гипотезы модернизационной теории, описывавшей историческую трансформацию в царской империи на сравнительном фоне идеально-типического «западного» развития как относительно «отсталую» (в противовес «прогрессивной»), новые исследования оперируют открытым (и, в соответствии с тенденцией, амбивалентным) понятием модерна<sup>59</sup>. В то время как в понимании модернизационной теории общество может считаться «модерным», лишь если оно сбросило оковы «традиционного» (домодерного) порядка, сумев присвоить себе (позитивные) достижения современной эпохи: демократию, экономику, основанную

на разделении труда, высокий уровень образования и урбанизации, развитое гражданское общество и т.п.<sup>60</sup>, — то сегодня «модерн» употребляется как нейтральное обозначение, относящееся к эпохе с неопределенными временными границами: от середины XIX вплоть до второй половины XX века<sup>61</sup>. В то время как модернизационная теория все еще понимает социально-экономический порядок (идеально-типического) «Запада», как он сложился после Второй мировой войны, как *telos*<sup>62</sup> всякого исторического процесса, сегодня можно услышать множество голосов о «многообразии модерна/модернов», о плюрализме исторических троп, на которые общества вступили на своем пути к модерну<sup>62</sup>. Самое позднее с момента публикации книги Зигмунта Баумана *Модерн и амбивалентность* можно считать устаревшей гипотезу модернизационной теории, согласно которой с Просвещением «Западу» предписан такой исторический путь развития, который почти неизбежно выливается в общественный порядок, основанный на демократии, правовом государстве и рыночной экономике<sup>63</sup>. Даже несмотря на то, что внимание Баумана сосредоточено прежде всего на генезисе политического насилия в XX веке, в особенности на предыстории Холокоста, его размышления изменили наш образ «модерна» в значительно более широком смысле. Заслуга Баумана состоит в особенности в том, что он сумел указать как раз на «темные стороны» и «двойственность» [амбивалентность], характеризующие проект модерна с его фиксацией на прогрессе и стремлением к порядку в общественно-политической сфере ничуть не меньше, чем цивилизационные достижения в области науки, медицины и техники.

Когда в контексте данной работы идет речь о российской «поездке в современность/модерн», то здесь имеется в виду дважды отрефлексированное понятие модерна, которое подразумевает и многообразие модерна (модернов), и амбивалентность современной эпохи. Образ России, находящейся «на пути в модерн», открывает к тому же многообразные перспективы самого предмета настоящей работы. Во-первых, формулировка подразумевает, что исследуемая эпоха частично пересекается с той, которую принято называть в историографии «техническим» или «классическим» модерном. Проблема *путешествия* России в модерн влечет за собой интерес к процессам общественной, политической и культурной *трансформации* на этом специфическом отрезке времени<sup>64</sup>. Во-вторых, эта риторическая фигура указывает на то, что здесь в фокус исследования попадает железная дорога именно как

<sup>60</sup> Цель, предназначение (*греч.*). — *Примеч. пер.*

техническая инновация и как новое средство передвижения, которое уже современники воспринимали и описывали как знак «новой», «модерной» эпохи. Когда ставится вопрос о трансформации социально-пространственных структур, восходящих к постройке и использованию железной дороги в России, взгляд обращается к значимым аспектам исторического развития, существенно повлиявшим на возникновение той «амбивалентности», которая при взгляде из сегодняшнего дня характеризует эпоху «модерна». В-третьих, метафора подразумевает путешествие в модерн России. Здесь имеется в виду не только указание на определенный географический регион или же страну, маркирующую пространство исследования. Одновременно здесь мы слышим старый вопрос о том, последовала ли Россия на своем пути в «модерн» (хотя и в форме «запаздывающего развития») социально-экономическому развитию «Запада» и при этом пережила тот же опыт, что и другие страны, столкнувшиеся с шансами и вызовами эпохи паровых машин и телеграфа, или же имперская Россия пошла по собственному пути, оправдывающему дискурс о специфическом «русском модерне». Само собой разумеется, что на эти ключевые для историографии России вопросы в представленной здесь работе не могут быть даны окончательные ответы. Однако то, насколько ценным может быть воображаемое путешествие по местам новой системы путей сообщения, чтобы проследить в кабинете инженера, на платформе вокзала крупного города, в купе вагона второго класса ту коренную трансформацию, которую пережила царская империя во второй половине XIX века, признавали уже Лев Толстой, Федор Достоевский и Антон Чехов.

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. Даты в настоящей работе, если не указано другого, приводятся в соответствии с принятым в России до 1918 г. юлианским календарем («старым стилем»). По григорианскому календарю («новому стилю») Толстой умер 20 ноября 1910 г. Железнодорожная станция Астапово находится в Тамбовской губернии, около 400 км к юго-востоку от Москвы. О смерти Толстого как о современном медийном событии см.: *Nickell W. The Death of Tolstoy. Russia on the Eve, Astapovo Station, 1910. Ithaca (N.Y.), 2010.*
2. См. письмо Л.Н. Толстого к И.С. Тургеневу от 9 апреля 1857 г., здесь цит. по: *Альтман М.С. Железная дорога в творчестве Л.Н. Толстого // Slavia. 1965. Vol. 34. P. 251–259, здесь р. 258. О мотиве железной дороги в творчестве Толстого см. также: Порудоминский В.И. С тех пор как я сел в вагон.*

- Железная дорога в творческом сознании Л.Н. Толстого // Человек. 1995. № 5. С. 145–159.
3. См.: *Stenbock-Fermor E. The Architecture of Anna Karenina. A History of its Writing, Structure, and Message.* Lisse, 1975. P. 68.
  4. *Ibid.* P. 66.
  5. Толстой Л.Н. Анна Каренина // Он же. Собр. соч.: В 22 т. М., 1982. Т. 9. С. 58. См. также: *Альтман М.С. Железная дорога.* С. 254–255; *Порудоминский В.И.* С тех пор как я сел в вагон. С. 149.
  6. *Stenbock-Fermor E. Architecture of Anna Karenina.* P. 66. К вопросу об интерпретации железной дороги как «инкарнации зла» в русской литературе XIX в. см.: *Baehr S.L. The Troika and the Train. Dialogues Between Tradition and Technology in Nineteenth-Century Russian Literature* // Clayton D.J. (Ed.) *Issues in Russian Literature Before 1917. Selected Papers of the Third World Congress for Soviet and East European Studies.* Columbus, 1989. P. 85–106, здесь p. 88.
  7. О мотиве смерти в *Анне Карениной* и его связи с мотивом железной дороги см.: *Набоков В.* Лекции по русской литературе: Чехов, Достоевский, Гоголь, Горький, Толстой, Тургенев / Пер. с англ. М., 1996. С. 266–267; *Browning G.L. The Death of Anna Karenina: Annas Share of the Blame* // *Slavic and East European Journal.* Vol. 30. 1986. № 3. P. 327–339. О дальнейших смысловых измерениях мотива железной дороги в романе *Анна Каренина* см.: *Stenbock-Fermor E. Architecture of Anna Karenina.* P. 65–74; *Jahn G.R. The Image of the Railroad in Anna Karenina* // *Slavic and East European Journal.* Vol. 25. 1981. № 2. P. 1–10; *Jackson R.L. The Night Journey: Anna Kareninas Return to Saint Petersburg* // Knapp L., Mandelker A. (Eds.) *Approaches to Teaching Tolstoy's Anna Karenina.* N.Y., 2003. P. 150–160.
  8. Толстой Л.Н. Крейцера соната // Он же. Собр. соч.: в 22 т. Т. 12: Повести и рассказы. 1885–1902. М., 1982. С. 123–210, цит. с. 185, 184, 187. См. об этом: *Безродный М.* Россия на рельсах (из книги «Закрыто на переучет») // Солнечное сплетение. 1999. № 9. Текст доступен по ссылке: <<http://old.russ.ru/ssylka/99-11-22.htm>> (06.01.2016).
  9. Об интегративной функции мотива железной дороги в романе *Анна Каренина* см. особенно: *Jahn G.R. The Image of the Railroad Railroad in Anna Karenina.*
  10. Толстой Л.Н. Крейцера соната. С. 123–124.
  11. Мотив вагона пассажирского поезда как места встречи людей различных социальных слоев открыл еще прежде Толстого Ф.М. Достоевский. Во вступительной сцене к роману *Идиот* (1868–1869) автор устраивает встречу князя Льва Мышкина с его соперником Парфеном Рогожиным, купеческим сыном, в купе третьего класса на Петербургско-Варшавской

- железной дороге. См.: *Достоевский Ф.М. Идиот // Он же. Полн. собр. соч.: В 30 т. Т. 8. Л., 1973. С. 5. См. об этом: Bethea D.M. The Idiot: Historicism Arrives at the Station // Knapp I. (Ed.) Dostoevsky's Idiot. A Critical Companion. Evanston, 1998. P. 130–190; к сравнению мотива железной дороги в *Идиоте* Достоевского и *Анне Карениной* Толстого см.: Bethea D.M. The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction. Princeton (N.J.), 1989. P. 73–87.*
12. Пока еще не существует книги, полностью посвященной изложению истории и функции мотива железной дороги в русской литературе XIX в., назовем лишь обзорные работы: *Gesemann W. Zur Rezeption der Eisenbahn durch die russische Literatur // Koschmieder E. (Hrsg.) Slavistische Studien zum VI. Internationalen Slavistenkongress in Prag, 1968. München, 1968. S. 349–371; Baehr S.L. The Troika and the Train; Левинг Ю. Вокзал — Гараж — Ангар. Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма. СПб., 2004; Kroning O.C. Züge der russischen Literatur. Zum Motiv der Eisenbahn in der russischen Literatur von der Mitte des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts: Magisterarbeit / Humboldt-Universität zu Berlin. Berlin, 2007 (неопубл. рукопись); Ingold F. Russische Wege. Geschichte, Kultur, Weltbild. München, 2007. S. 257–270; Zoreva L. Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum: Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Ludwig-Maximilians Universität München, 2009/2012 // <[http://cdoc.ub.uni-muenchen.de/14222/1/Zoreva\\_Liubov.pdf](http://cdoc.ub.uni-muenchen.de/14222/1/Zoreva_Liubov.pdf); urn:nbn:de:bvb:19-142228>. См. также публикации источников: *Лейтес А.М., Сдобнев П.Г., Данилов П.Г. Железнодорожный транспорт в художественной литературе: Сб. М., 1939; Магистраль России — душа отечества. М., 2003.**
13. *Fischer W. Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1850–1914 // Fischer W. (Hrsg.) Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 5: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg. Stuttgart, 1985. S. 1–207, здесь S. 188–195; Weber W. Verkürzung von Zeit und Raum. Techniken ohne Balance zwischen 1840 und 1880 // König W. (Hrsg.) Propyläen Technikgeschichte. Bd. 4: Netzwerke, Stahl und Strom 1840–1914. Berlin, 1990. S. 11–261, здесь S. 209–214; Klenner M. Eisenbahn und Politik. 1758–1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen. Wien, 2002.*
14. К вопросу о прежних дискуссиях в литературе по данному вопросу см. ниже.
15. Выражение «становление общества» (*Vergesellschaftung*) здесь употребляется в соответствии со смыслом, который придал этому термину Георг Зиммель, понимавший под ним «форму», «в которой индивиды на основании [...] — чувственных или идеалистических, минутных или продолжительных, обдуманных или неосознанных, имеющих причину или



- вытекающих из целеполагания — интересов срастаются с некоторой общностью и внутри нее осуществляют свои интересы». См.: *Simmel G. Das Problem der Soziologie // Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Georg Simmel Gesamtausgabe. Bd. 11 / Hrsg. O. Rammstedt. Frankfurt a.M., 1995. S. 13–62, здесь S. 19.*
16. К проблеме ухода от представления о пространстве как «контейнере» в новейшей историографии см.: *Sandl M. Geschichtswissenschaft // Günzel S. (Hrsg.) Raumwissenschaften. Frankfurt a.M., 2009. S. 159–174, особенно S. 162 ff. О «пространственном повороте» (*spatial turn*) см.: *Osterhammel J. Die Wiederkehr des Raumes: Geopolitik, Geohistoire und historische Geographie // Neue Politische Literatur. Bd. 43. 1998. S. 374–397; Schlogel K. Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München, 2003. S. 60–71; Doring J. (Hrsg.) Spatial turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld, 2008; Bachmann-Medick D. Spatial Turn // Bachmann-Medick D. Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften, Reinbek 2009. S. 284–328; Günzel S. Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch. Stuttgart, 2010. S. 90–99. О «пространственном повороте» (*spatial turn*) в истории России и Советского Союза см.: *Baron N. New Spatial Histories of Twentieth Century Russia and the Soviet Union: Surveying the Landscape // JGO. Bd. 55. 2007. S. 374–400; Idem. New Spatial Histories of 20th Century Russia and the Soviet Union. Exploring the Terrain // Kritika. 2008. Vol. 9. P. 433–447, а также сборники статей: *Smith J. (Ed.) Beyond the Limits. The Concept of Space in Russian History and Culture. Helsinki, 1999; и недавнюю работу: Bassin M., Ely C., Stockdale M.K. (Ed.) Space, Place, and Power in Modern Russia. Essays in the New Spatial History. DeKalb (Ill.), 2010.****
17. *Schultz H.-D. Raume sind nicht, Raume werden gemacht. Zur Genese «Mitteleuropas» in der deutschen Geographie // Europa Regional. Bd. 5. 1997. S. 2–14.*
18. См. прежде всего: *Lapple D. Essay über den Raum // Haubermann H. etc. Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler, 1991. S. 157–207; Sturm G. Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften. Opladen, 2000; Low M. Raumsoziologie. Frankfurt a.M., 2001. Напротив, реабилитацией модели пространства как «резервуара» заняты следующие авторы: *Schroer M. Raume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums. Frankfurt a.M., 2006. Основы социологических дебатов о пространстве заложил еще Георг Зиммель в начале XX столетия. См. особенно его сочинение: Simmel G. Der Raum und die räumliche Ordnung der Gesellschaft [1908] // Idem. Gesamtausgabe. Bd. 11 / Hrsg. von O. Rammstedt. Frankfurt a.M., 1995. S. 687–790.**
19. Лэппле использует понятие *der gesellschaftliche Raum / gesellschaftliche Raume* — «общественное пространство» / «общественные пространства». Анри

- Лефевр (*Henri Lefevre*), первопроходец современной социологии пространства, в своей работе *La production de l'espace* (1974, пер. на англ. яз. 1991; рус. пер.: *Лефевр А. Производство пространства / Пер. с фр. И. Стаф. М., 2015*) говорит о «социальном пространстве» (*espace social, social space*). Мартина Лев подчеркивает: «Все пространства являются пространствами социальными, поэтому не существует пространств, которые не конституировались бы синтезирующими людьми» (см.: *Low M. Raumsoziologie. S. 228*; курсив мой. — Ф.Б.Ш.). Сюда же примыкают Фабиан Кессль и Христиан Рейтлингер, попытавшиеся дать определение «социального пространства» (*Sozialraums*). См.: *Kessl F., Reutlinger C. (Sozial)Raum — ein Bestimmungsversuch // Reutlinger C. (Hrsg.) Sozialraum. Eine Einführung. Wiesbaden, 2007. S. 19–35*.
20. «...eine relationale (An-) Ordnung sozialer Güter und Menschen [...] an Orten»: *Low M. Raumsoziologie. S. 224*. Под «социальными благами» (*soziale Güter*) Лев понимает вообще «продукты настоящей и прежде всего — прошлой материальной и символической деятельности». В контексте ее модели социальных пространств понятие подразумевает «первично материальные блага, поскольку только их можно где-то разместить» (см.: *Ibid. S. 153, 224*).
21. Об этом различии см. подробнее: *Low M. Raumsoziologie. S. 198–202*.
22. Лев рассматривает пространство как «понятийную абстракцию», см.: *Ibid. S. 131*. В соответствии с ее пониманием пространства оно «как целое... не имеет материальности в значении физического субстрата, но только отдельные социальные блага и живые существа обнаруживают свою материальность» (*Ibid. S. 228*).
23. См. обобщенно об этом: *Low M., Steets S., Stoetzer S. Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. Opladen, 2007. S. 63 f.*
24. *Lapple D. Essay über den Raum. S. 194–197*. О концепте Лэппле см. также: *Low M. Raumsoziologie. S. 56 f., 137–141*.
25. Внимание Лэппле сосредоточено здесь в первую очередь на стратификации общества по «классовым» границам. Иными критериями различения, такими как пол, этнос или религия, он при этом пренебрегает. Такой подход подвергнут критике Мартиной Лев: *Low M. Raumsoziologie. S. 141*.
26. Четырехчленная пространственная модель у Лэппле получила дальнейшее развитие в «динамической аналитической модели для пространства» у Габриеле Штурм: *Sturm G. Wege zum Raum. S. 179–181, 185–199*. О модели Штурм см. также: *Low M. Raumsoziologie. S. 220–223*.
27. *Sturm G. Wege zum Raum. S. 185 ff.* См. об этом (с акцентом на изменение пространственных представлений в результате строительства железных дорог): *Lapple D. Essay über den Raum. S. 203*. Свидетельство продуктивного и толкового применения описанной здесь вкратце модели пространства в рамках исторического исследовательского проекта представляет собой

- монография: *Rau S., Schwerhoff G.* (Hrsg.) *Zwischen Gotteshaus und Taverne. Öffentliche Räume in Spätmittelalter und Früher Neuzeit.* Köln; Weimar; Wien, 2004. См. также послесловие Мартыны Лёв к этой работе: *Ibid.* S. 463–468.
28. *Low M.* Raumsoziologie. S. 172, 226; *Low M., Steets S., Stoetzer S.* Einführung. S. 63.
29. *Lapple D.* Essay über den Raum. S. 197. См. об этом также: *Low M., Steets S., Stoetzer S.* Einführung. S. 51.
30. Как «пространственное представление» Лёв определяет «идею пространства, уплотнение образов пространства, а также их символическое наполнение знанием о пространстве, имеющим силу в научных дисциплинах и/или трансформированным в повседневности» — см.: *Low M.* Raumsoziologie. S. 16. К понятию «образа пространства» см.: *Ipsen D.* Raumbilder // *Informationen zur Raumentwicklung.* Bd. 11/12. 1986. S. 921–931.
31. С точки зрения трехчастной модели социального пространства (*lespace social*) Анри Лефевра рассматриваемые здесь представления о пространстве русских технократов, планировщиков и экспертов можно описать как «репрезентации пространства» (*representations de l'espace*). См. об этом: *Lefebvre H.* *The Production of Space.* Malden (Mass.), 1991 (1-е изд. по-франц.: 1974). P. 33. О модели пространства у Лефевра см.: *Low M., Steets S., Stoetzer S.* Einführung. S. 52–55; *Kuhn N.* Sozialwissenschaftliche Raumkonzeptionen. Der Beitrag der raumtheoretischen Ansätze in den Theorien von Simmel, Lefebvre und Giddens für eine sozialwissenschaftliche Theoretisierung des Raumes: Diss. / Universität Saarbrücken. Saarbrücken, 1994. S. 53–94, особенно см. S. 76–78. Также подробно об этом см.: *Schmidt C.* *Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes.* Stuttgart, 2005.
32. Используемый мной в работе архивный материал происходит из фондов Государственного архива Российской Федерации в Москве (ГАРФ), Российского государственного исторического архива, Санкт-Петербург (РГИА), Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб.), а также Российской национальной библиотеки, Санкт-Петербург (РНБ). Автор благодарит сотрудниц и сотрудников этих учреждений за оказанную ему поддержку во время изысканий, проводившихся им в этих архиво- и книгохранилищах для написания настоящей работы.
33. О концепте «ментальных карт» см.: *Schenk F.B.* *Mental Maps: Die kognitive Kartierung des Kontinents als Forschungsgegenstand der europäischen Geschichte // Europäische Geschichte Online (EGO) / Leibniz-Institut für Europäische Geschichte (IEG), Mainz / 2013-06-05. URL: <http://www.ieg-ego.eu/schenkf-2013-de> URN: urn:nbn:de:0159-2013052237 [2013-06-18]; Шенк Ф.Б. Ментальные карты: конструирование географического пространства*

в Европе от эпохи Просвещения до наших дней. Обзор литературы // Новое литературное обозрение. Т. 52. 2001. № 1. С. 42–61.

34. О тех вызовах, которые готовит исследователю критика источников при работе с рассказами о путешествиях и другими это-документами, см. подробнее в разделе 3.2.1. В работе я сознательно отказался от систематического использования в качестве источников рассказов о путешествиях, принадлежащих пассажирам-иностранцам. Будучи вписанными в совершенно иной дискурс, тексты западного происхождения конституируют социальные пространства, в корне отличающиеся от тех, что являются здесь главным предметом рассмотрения.
35. См., например: *Верховский В.М.* Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: В 2 т. М., 1898–1901 (репринт: М., 2011); *Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: Исторический очерк / Под ред. А.Н. Куломзина. Т. 1–4. СПб., 1901–1902; *Виргинский В.С.* Возникновение железных дорог в России до 40-х годов XIX в. М., 1949; *Westwood J.N.* Geschichte der russischen Eisenbahnen. Zurich, 1966; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; *Красковский Е.Я., Уздин М.М.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 СПб., 1994; *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835–1842. Durham (N.C.), 1969; *Idem.* Russia Enters the Railway Age, 1845–1855, N.Y., 1998.
36. См. в качестве примеров таких работ: *Саблер С.В., Сосновский И.В.* (Сост.) Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Исторический очерк / Под ред. А.Н. Куломзина. СПб., 1903; *Tupper H.* To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway. Boston, 1965; *Борзунов В.Ф.* История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX — начала XX вв.: В 3 т. Томск, 1972; *Он же.* Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав: В 2 ч. М., 2001; *Poulsen J., Kuranow W.* Die Transsibirische Eisenbahn. Die langste Eisenbahn der Welt. Malmö, 1986; *Cars J. de, Caracalla J.-P.* Die Transsibirische Bahn. Geschichte der langsten Bahn der Welt. Zurich, 1987 (1-е изд.: Paris, 1986); *Marks S.G.* Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca (N.Y.), 1991; *Ильин Ю.И.* (Ред.) Создание великого сибирского пути: В 2 т. СПб., 2005.
37. *Пушкарева И.М.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975; *Reichman H.F.* Railwaymen and Revolution. Russia, 1905. Berkeley (Cal.), 1987; *Гусаров Б.П.* Железнодорожники России в революции 1905–1907 годов. М., 1994.

38. Фролов А.И. Вокзалы Санкт-Петербурга. СПб., 2003; Богданов И.А. Вокзалы Петербурга. СПб., 2004; Петухова Н. Площадь трех вокзалов. Архитектурная биография. СПб., 2005; Архитектура и история московских вокзалов. Фотоальбом-путеводитель. М., 2007; Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 1: Общая характеристика и теоретические проблемы; Т. 2: Города и новые типы поселений. М., 2001–2003; Муфель И.Б., Штуденко С.Т. Брестский железнодорожный вокзал — западные ворота страны. Минск, 2005, особенно с. 7–27.
39. См., например: Левинг Ю. Вокзал — Гараж — Ангар; Вульффов А.Б. Повседневная жизнь Российских железных дорог. М., 2007; *Randolph J., Avrutin E.M.* (Ed.) *Russia in Motion. Cultures of Human Mobility since 1850.* Urbana, 2012; *Малинова-Тзиафета О.* Из города на дачу. Социокультурные факторы освоения дачного пространства вокруг Петербурга (1860–1914). СПб., 2013.
40. *Cvetkovski R.* *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich.* Diss. Frankfurt a.M., 2006; *Sperling W.* *Der Aufbruch in die Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich.* Diss. Frankfurt a.M., 2011. Я благодарю обоих авторов за возможность ознакомиться с рукописями их еще не опубликованных диссертаций.
41. О дискуссии вокруг диссертации Цветковски см. особенно раздел 2.3.
42. Актуальная дискуссия о методе истории инфраструктуры представлена в работе: *Laak D. Van.* *Infra-Strukturgeschichte // Geschichte und Gesellschaft.* Bd. 27. 2001. S. 367–393; *Engels J.I., Obertreis J.* *Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld // Saeculum.* Bd. 58. 2007. S. 1–12.
43. *Schivelbusch W.* *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit.* 2. Aufl. Frankfurt a.M., 2002 (1-е изд.: 1977). Работа Шивельбуша концентрируется вокруг процессов в Западной и Центральной Европе, а также на Американском континенте. Восточной части Европы и, в частности, России не уделяется в работе никакого внимания.
44. *Freeman M.* *Railways and the Victorian Imagination.* New Haven (Conn.); London, 1999; *Idem.* *The Railway as a Cultural Metaphor. "What Kind of Railway History?" Revisited // The Journal of Transport History.* Vol. 20. 1999. P. 160–167; *Carter J.* *Railways and Culture in Britain. The Epitome of Modernity.* Manchester, 2001; *Beaumont M., Freeman M.* (Hrsg.) *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble.* Oxford, 2007; *Divall C., Diemel H.-L.* *Changing Histories of Transport and Mobility in Europe // Roth R., Schlogel K.* (Hrsg.) *Neue Wege in ein Neues Europa.* Frankfurt a.M., 2009. S. 65–84. Новая история железных дорог (*New Railway History*) берет свое начало не только в новаторской работе Шифельбуша 1977 г. Значимыми для нее являются также следующие труды: *Robbins M.* *The Railway Age.* Manchester, 1998

- (1-е изд.: 1962); *Stilgoe J.R.* Metropolitan Corridor. Railroads and the American Scene. New Haven (Conn.); London, 1983; а также: *Faith N.* The World the Railways Made. London, 1990.
45. См. в качестве примеров: *Burri M. et al.* (Hrsg.) Die Internationalität der Eisenbahn. 1850–1970. Zurich, 2003; *Roth R., Polino M.-N.* (Hrsg.) The City and the Railway in Europe. Aldershot, 2003; *Dinhobl G.* (Hrsg.) Eisenbahn/Kultur — Railway/Culture. Wien, 2004. (Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs; Sonderband 7); *Idem.* «...die Cultur wird gehoben und verbreitet». Eisenbahnbau und Geopolitik in «Kakanien» // Hars E., Müller-Funk W. et al. (Hrsg.) Zentren, Peripherien und kollektive Identitäten in Österreich-Ungarn. Tübingen, 2006. S. 77–96; *Roth R.* Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit, 1800–1914. Ostfildern, 2005; *Roth R., Schlogel K.* (Hrsg.) Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M., 2009.
46. *Gottwaldt A.* Der Bahnhof // Geithovel A., Knoch H. (Hrsg.) Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt a.M., 2005. S. 17–26. О *terminus technicus* «места модерна» («Orte der Moderne») см.: *Geithovel A., Knoch H.* Einleitung // Ibid. S. 9–14. К истории вокзалов больших городов см.: *Meeks C.L.V.* The Railroad Station. An Architectural History. New Haven (Conn.), 1956; *Васильев Е.В., Щетинин Н.Н.* Архитектура железнодорожных вокзалов. М., 1967; *Dethier J.* Die Welt der Bahnhöfe (Le temps des gares, anlässlich der gleichnamigen Wanderausstellung d. Centre Pompidou in Paris 1978) / Ed.: Centre Georges Pompidou, Paris, Jean Dethier und der Staatlichen Kunsthalle, Berlin. Berlin (West), 1981; *Krings U.* Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. München, 1985; *Richards J., MacKenzie J.M.* The Railway Station: A Social history. Oxford, 1986; *Батырев В.М.* Вокзалы. М., 1988.
47. *Kappeler A.* Russland als Vielvölkerreich: Entstehung — Geschichte — Zerfall. 2. Aufl. München 2008 (1-е изд.: 1992) (см. рус. пер.: *Каппелер А.* Россия — многонациональная империя. Возникновение. История. Распад / Пер. с нем. С. Червонной. М., 1997).
48. Исследования по сравнительной истории империй, в которых России отводится центральное место: *Миллер А.* (Ред.) Российская империя в сравнительной перспективе: Сб. ст. М., 2004; *Miller A., Rieber A.J.* (Ed.) Imperial Rule. Budapest; N.Y., 2004; *Герасимов И. и др.* (Ред.) Новая имперская история постсоветского пространства. Казань, 2004; *Burbank J. et al.* Russian Empire. Space, People, Power, 1700–1930. Bloomington, 2007; *Vulpius R.* Das Imperium als Thema der Russischen Geschichte // *Zeitenblicke*. Bd. 6. 2007. Nr. 2. [24.12.2007], URL: <http://www.zeitenblicke.de/2007/2/vulpius/index.html>; *Leonhard J., Hirschhausen U. von.* Empires und Nationalstaaten im 19. Jahrhundert. Göttingen,

- 2009; *Gerasimov I. et al. New Imperial History and the Challenges of Empire // Idem et al. (Ed.) Empire Speaks Out: Languages of Rationalization and Self-Description in the Russian Empire. Leiden, 2009. P. 3–32; Ауст М., Вульпиус Р., Миллер А. (Ред.) Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917). М., 2010.*
49. *Diment G., Slezkine Y. (Ed.) Between Heaven and Hell: The Myth of Siberia in Russian Culture. N.Y., 1993; Bassin M. Imperial Visions. Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East, 1840–1865. Cambridge, 1999; Idem. Geographies of Imperial Identity // The Cambridge History of Russia. Vol. 2 / Ed. D. Lieven. Cambridge, 2006. P. 45–63; Ely C. This Meager Nature. Landscape and National Identity in Imperial Russia. DeKalb (Ill.), 2002. Немецкоязычные исследования Восточной Европы в последнее время также интенсивно погружаются в проблемы ментального картографирования царской империи и ее отдельных регионов. См., например: Frank S.K. Sibirien: Peripherie und Anderes der russischen Kultur // Hansen-Love A. (Hrsg.) Mein Russland. München, 1997. (Wiener Slawistischer Almanach; Sonderband 44). S. 357–383; Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde. Die Russische Geographische Gesellschaft und ihr Einfluss auf die Bilder und Vorstellungen von Sibirien im 19. Jahrhundert. Göttingen, 2007; Jobst K. Die Perle des Imperiums. Der russische Krim-Diskurs im Zarenreich. Konstanz, 2007; Hausmann G. Mütterchen Wolga. Ein Fluss als Erinnerungsort vom 16. bis ins frühe 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M., 2009.*
50. Значение железной дороги как технической инновации, внесшей значительный вклад в реализацию принципа территориальности во второй половине XIX в. в Европе, подчеркивается в работе: *Maier C.S. Consigning the Twentieth Century to History: Alternative Narratives for the Modern Era // American Historical Review. Vol. 105. 2000. P. 807–831, особенно p. 819–821; также см.: Idem. Transformations of Territoriality. 1600–2000 // Budde G. et. al. (Hrsg.) Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen, Theorien. Göttingen, 2006. S. 32–55, особенно S. 45–47.*
51. См.: *Treadgold D.W. The Great Siberian Migration. Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War. Princeton (N.J.), 1957; Stadelbauer J. Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien. Einflüsse der Eisenbahn auf Raumstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsintegration in einem Grenzgebiet des russischen Machtbereichs. Berlin, 1973; Marks S.G. Road to Power; Sunderland W. The «Colonization Question»: Visions of Colonization in Late Imperial Russia // JGO. Bd. 48. 2000. S. 210–232; Idem. Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe. Ithaca (N.Y.); London, 2004; Breyfogle N.B., Schrader A., Sunderland W. (Eds.) Peopling the Russian Periphery. Borderland Colonization in Eurasian*

- History. London; N.Y., 2007; *Häfner L.* Russland und die Welt: Das Zarenreich in der Migrationsgeschichte des langen 19. Jahrhunderts // Aust M. (Hrsg.) Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851–1991. Frankfurt a.M., 2013. S. 64–83; *Masoero A.* Territorial Colonization in Late Imperial Russia. Stages in the Development of a Concept // *Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History*. Vol. 14. 2013. № 1. P. 59–91; *Siegelbaum L.H., Moch L.P.* Broad is my Native Land. Repertoires and Regimes of Migration in Russia's Twentieth Century. Ithaca (N.Y.), 2014.
52. *Cvetkovski R.* Modernisierung durch Beschleunigung; *Randolph J.W.* The Singing Coachman or, the Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times // *Journal of Early Modern History*. Vol. 11. 2007. P. 33–62; *Idem.* Russian Route — The Politics of the Petersburg-Moscow Road. 1700–1800 // *Bassin M., Ely C., Stockdale M.K.* (Ed.) Space, Place, and Power in Modern Russia. Essays in the New Spatial History. DeKalb (Ill.), 2010. P. 81–99; *Bekasova A.V.* The Making of Passengers in the Russian Empire: Coach-Transport Companies, Guidebooks, and National Identity in Russia, 1820–1860 // *Randolph J., Avrutin E.M.* (Ed.) Russia in Motion. Cultures of Human Mobility since 1850. Urbana, 2012. P. 199–217.
53. *Heywood A.* «The Most Catastrophic Question»: Railway Development and Military Strategy in Late Imperial Russia // *Otte T.G., Neilson K.* (Ed.) Railways & International Politics. Paths of Empire, 1848–1945. London, 2006. P. 45–67; *Patrikeeff F., Shukman H.* Railways and the Russo-Japanese War. Transporting War. London, 2007.
54. *Headrick D.R.* The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940. N.Y., 1988; *Idem.* The Invisible Weapon: Telecommunications and International Politics, 1851–1945. N.Y., 1991; *McMurray J.S.* Distant Ties. Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway. Westport, 2001; *Laak D. van.* Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880–1960. Paderborn, 2004; *Winseck D.R., Pike R.M.* Communication and Empire. Media, Markets, and Globalization, 1860–1930. Durham (N.C.), 2007. Общественные, культурные и политические последствия инфраструктурного освоения Северо-Американского континента эксциплитно являются темой следующих работ: *Stilgoe J.R.* Metropolitan Corridor; *Meinig D.W.* The Shaping of America. Vol. 3. New Haven (Conn.), 1998. Эта же проблема применительно к империи Габсбургов рассматривается в работах: *Helmedach A.* Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter. München, 2002; *Idem.* Integration durch Verkehr. Das Habsburger Reich // *Osteuropa*. Bd. 55. 2005. № 3. S. 18–31.
55. *Davis C.B., Wilburn K.E.* (Ed.) Railway Imperialism. N.Y., 1991; *Lee R.* Railways and Imperialism // *Institute of Railway Studies (University of York)*. Working



- Papers (1999). № 4; *Divall C.* Railway Imperialisms, Railway Nationalisms // Burri M. (Hrsg.) Die Internationalität der Eisenbahn, 1850–1970. Zürich, 2003. S. 195–209. К вопросу о «железнодорожном империализме» (*railway imperialism*) как о стратегии власти в царской империи см.: *Geyer D.* Der Russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860–1914. Göttingen, 1977, особенно S. 22 f., 34–41, 76, 107 f., 141–148, 239–250; *Glatfelter E.R.* Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway // Davis C.B., Wilburn K.E. (Ed.) Railway Imperialism. P. 137–154; *Urbansky S.* Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn. Frankfurt a.M., 2008.
56. *Anderson B.A.* Internal Migration during Modernization in Late Nineteenth-Century Russia. Princeton (N.J.), 1980; *Melville R.* Bevölkerungsentwicklung und demographischer Strukturwandel bis zum Ersten Weltkrieg // Handbuch der Geschichte Russlands. Bd. 3/2 / Hrsg. G. Schramm. Stuttgart, 1992. S. 1010–1071, здесь S. 1059–1063; *Ионцев В.А. и др.* Эмиграция и репатриация в России. М., 2001; *Кабузан В.М.* Эмиграция и реэмиграция в России в XVIII — начале XX века. М., 1998.
57. *Долженко Г.П.* История туризма в дореволюционной России и СССР. Ростов н/Д, 1988; *Ely C.* The Origins of Russian Scenery: Volga River Tourism and Russian Landscape Aesthetics // *Slavic Review*. Vol. 62. 2003. № 4. P. 666–682; *McReynolds L.* The Prerevolutionary Russian Tourist: Commercialization in the Nineteenth Century // *Gorsuch A.E., Koenker D.P.* (Hrsg.) Tourism. The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism. Ithaca (N.Y.), 2006. P. 17–42. О царских поездках как политической практике в России во второй половине XIX в. см.: *Wortman R.* Rule by Sentiment. Alexander II's Journeys Through the Russian Empire // *American Historical Review*. Vol. 95. 1990. P. 745–771; *Idem.* Scenarios of Power. Myth and Ceremony in Russian Monarchy. Vol. 2: From Alexander II to the Abdication of Nicholas II. Princeton (N.J.), 2000 (см. рус. пер.: *Уортман Р.* Сценарии власти. Мифы и церемонии русской монархии. Т. 2: От Александра II до отречения Николая II. М., 2004).
58. *Schlogel K.* Jenseits des Großen Oktober. Das Laboratorium der Moderne, Petersburg, 1909–1921. Berlin, 1988; *Engelstein L.* The Keys to Happiness. Sex and the Search for Modernity in Fin de Siecle Russia. Ithaca (N.Y.), 1992; *Hoffmann D.L., Kotsonis Y.* (Ed.) Russian Modernity. Politics, Knowledge, Practices. N.Y., 2000; *Marks S.* How Russia Shaped the Modern World. Princeton (N.J.), 2003; *Fox M.-D.* Multiple Modernities vs. Neo Traditionalism: On Recent Debates in Russian and Soviet History // *JGO*. Bd. 54. 2006. S. 535–555; *Baberowski J.* Diktaturen der Eindeutigkeit. Ambivalenz und Gewalt im Zarenreich und in der frühen Sowjetunion // *Baberowski J.* (Hrsg.) Moderne Zeiten. Krieg, Revolution

- und Gewalt im 20. Jahrhundert. Gottingen, 2006. S. 37–59; *Verhoeven C. The Odd Man Karakozov. Imperial Russia, Modernity, and the Birth of Terrorism.* Ithaca (N.Y.), 2009.
59. О тезисе «отсталости» в дебатах об истории России см.: *Hildermeier M. Das Privileg der Rückständigkeit. Anmerkungen zum Wandel einer Interpretationsfigur der neueren russischen Geschichte // Historische Zeitschrift.* Bd. 244. 1987. S. 557–603. См. об этом также недавние работы: *Feest D. et al. (Hrsg.) Die Zukunft der Rückständigkeit. Chancen, Formen, Mehrwert: Festschrift für Manfred Hildermeier.* Köln, 2013.
60. Критический анализ и в то же время выступление в защиту модернизационной теории, разъясняющее ее основы, см. в работе: *Wehler H.-U. Modernisierungstheorie und Geschichte.* Gottingen, 1975. См. анализ с точки зрения истории понятий: *Gumbrecht H.U. Modern, Modernität, Moderne // Geschichtliche Grundbegriffe.* Bd. 4. Stuttgart, 1987. S. 93–131, здесь S. 126–131. О развитии модернизационной теории и ее значении для послевоенной историографии: *Mergel T. Geht es weiterhin voran? Die Modernisierungstheorie auf dem Weg zu einer Theorie der Moderne // Idem., Welskopp T. (Hrsg.) Geschichte zwischen Kultur und Gesellschaft. Beiträge zur Theoriedebatte.* München, 1997. S. 203–232. Критика модернизационной теории представлена в работе: *Osterhammel J. Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts.* München, 2009. S. 118.
61. Отталкиваясь от восходящих еще к Макс Веберу дебатов, Кристофер А. Бейли датирует *Рождение современного мира (Geburt der modernen Welt)* в *Глобальной истории (Globalgeschichte)* (Frankfurt a.M., 2006) периодом 1780–1914 гг. В сборнике статей *Места модерна* его составители Гайстхельфель и Кнох исходят из концепта «классического модерна», который они датируют 1870–1930 гг. См.: *Geisthovel A., Knoch H. Einleitung // Eidem (Hrsg.) Orte der Moderne.* S. 10. Недавно Ульрих Херберт предложил концепт «высокого модерна» как «объяснительный метод» для сравнительной истории Европы XX в., датировав его временем между 1890 и 1980 гг. См.: *Herbert U. Europe in High Modernity. Reflections on a Theory of the 20th Century // Journal of Modern European History.* Vol. 5. 2007. P. 5–20. Критический взгляд на эту концепцию высказывается в работе: *Raphael L. Ordnungsmuster der «Hochmoderne»? Die Theorie der Moderne und die Geschichte der europäischen Gesellschaften im 20. Jahrhundert // Idem., Schneider U. (Hrsg.) Dimensionen der Moderne (FS Christof Dipper).* Frankfurt a.M., 2008. S. 73–91. О концепте «высокого модерна», а также *fin de siècle* см.: *Osterhammel J. Die Verwandlung.* S. 102, 110. Чарльз Майер выступил за то, чтобы период между 1860 и 1970 гг. рассматривать как (закрытую) эпоху, которую он, однако, не называет открыто «модерном»: *Maier C.S. Transformations.* S. 47.

- К дискуссии в исторической науке о «конце модерна» и начале «постмодерна» см. помимо других работ: *Schulze W. Ende der Moderne? Zur Korrektur unseres Begriffs der Moderne aus historischer Sicht // Meier H. (Hrsg.) Zur Diagnose der Moderne. München, 1990. S. 69–97. О многообразии значений понятия «модерн» см.: Corfield P.J. Time and the Shape of History. New Haven (Conn.), 2007. P. 134–138.*
62. *Eisenstadt S.N. Multiple Modernities // Daedalus. Vol. 129. 2000. P. 1–29; Idem. Multiple modernities: Analyserahmen und Problemstellung // Bonacker T., Reckwitz A. (Hrsg.) Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart. Frankfurt a.M., 2007. S. 19–45. О влиянии Айзенштадта на новую историографию Российской империи и Советского Союза см.: Fox M.-D. Multiple Modernities. P. 537.*
63. *Bauman Z. Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit. Hamburg, 2005. Тезисы Баумана берут свое начало в дебатах об «амбивалентности модерна», которые в свою очередь восходят к Макс Веберу и Карлу Марксу, но прежде всего — к Диалектике Просвещения Теодора Адорно и Макса Хоркхаймера (1944). На рус. яз. см.: Адорно Т., Хоркхаймер М. Диалектика Просвещения: Философские фрагменты. М., 1997.*
64. В сравнительно открытой форме понятие «модерн» употребляется в работах: *Lothar G. Europa auf dem Weg in die Moderne. 1850–1890. München, 2004, особенно S. 1–3; а также: Goehrke C. Russischer Alltag. Eine Geschichte in neun Zeitbildern vom Frühmittelalter bis zur Gegenwart. Bd. 2: Auf dem Weg in die Moderne. Zurich, 2003.*

## ГЛАВА 1. РЕПРЕЗЕНТАЦИИ ПРОСТРАНСТВА В РОССИЙСКОМ ДИСКУРСЕ О ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

В конце 1820-х годов, в одно время с другими европейскими странами, в царской империи начались дебаты о строительстве железных дорог на территории России. Уже первые сторонники прокладки рельсовых путей в России рассматривали новое средство сообщения как инструмент реорганизации и преобразования страны. В политической дискуссии начиная с 1830-х годов циркулировали конкурирующие проекты железнодорожных сетей. Они отражали как различные пласты интересов, так и не совпадавшие друг с другом модели территориально-пространственного порядка, предлагавшиеся инженерами, политиками, военными и учеными. Сторонники строительства железных дорог ценили «парового коня» как инструмент «сокращения» территории России и изображали империю как пространство политической власти, как преимущественно аграрное экономическое или как военно-стратегическое пространство, подверженное угрозам изнутри и извне. Железная дорога представлялась либо инструментом стабилизации самодержавной власти, средством транспортировки аграрного экономического порядка, орудием военно-стратегического планирования, либо посланцем «западной цивилизации» в азиатскую периферию империи.

Представления о транспортно-техническом освоении России концентрировались в первую очередь на европейской части страны и находились под воздействием относительно статических представлений об экономической структуре России как аграрного государства. С конца 1860-х годов, когда в европейской части России в основном начала вырисовываться структура железнодорожной сети,

а перспектива привязывания имперской периферии к метрополии стала осуществимой в ближайшем будущем, представления о новом пространственном регулировании в империи отчетливо динамизировались. Расширение железнодорожной сети в империи и в других странах Европы, а также в Северной Америке окрылило русских транспортных планировщиков. Развитие империи как индустриальной нации и привязывание отдаленных окраин многонационального государства к метрополии вдруг показались вполне достижимыми целями. В то время как в 1850-е годы железные дороги в военных дискурсах воображались в первую очередь как средство обеспечения безопасности границ — западных и южных, — русские транспортные планировщики начиная с 1880-х годов усиленно мечтали об интеграции империи в глобальную транспортную сеть, а также о трансформации империи в узловой пункт мировой торговли. В то время как разговор о новом территориальном регулировании в российском дискурсе о железной дороге вплоть до конца 1870-х годов был сконцентрирован вокруг территории, подвластной российскому императору, начиная с 1880-х годов новое транспортное средство все с большей силой воображалось также и как инструмент расширения имперской сферы власти, прежде всего — в Центральной Азии, а к концу века — на Дальнем Востоке и в Китае.

Цель настоящей главы состоит в том, чтобы обрисовать развитие российского дискурса о железных дорогах с 1830-х годов вплоть до начала XX столетия. В центре внимания будут находиться видения развития дорожной сети и соответствующие модели территориально-пространственной организации; также будут поставлены вопросы о различных ожиданиях, которые инженеры, политики, ученые и другие силы — участники политических дебатов — связывали с транспортно-техническим освоением страны. Совершенно сознательно фокус направлен на дебаты о железной дороге в обеих столицах — Санкт-Петербурге и Москве. Голоса политических акторов из российской провинции, а также окраинных районов многонациональной империи учитываются здесь лишь отчасти. Кроме того, в тех случаях, когда в дискуссии о строительстве и структуре русской железнодорожной сети участвовало множество лиц по всей стране, решения о том, какие новые пути прокладывать и какие (государственные или частные) общества должны получить соответствующие концессии, всегда принимались правительством в Санкт-Петербурге. Политическая дискуссия о строительстве железных дорог в империи — дискуссия, относящаяся к числу важнейших общественно-политических

дебатов XIX столетия, — встраивалась в полемики, которые велись в прессе, клубах и салонах обеих столиц.

В центре следующих далее рассуждений находится вопрос о том, какие представления о пространственном порядке в империи, какие «репрезентации пространства» (Лефевр) лежали в основании (конкурировавших) видений петербургских планировщиков железнодорожной сети на тот момент. Вопрос ставится, во-первых, о том, какие регионы и места воображались как целевые или узловые пункты российской железнодорожной сети. Во-вторых, взгляд направлен на модели развития социально-пространственного порядка, имевшие принципиальное направляющее значение для проектов российских транспортных стратегов. Сложнее решить проблему взаимозависимости дебатов о транспортно-техническом освоении страны, с одной стороны, и общих дискурсов о территориально-пространственных структурах империи, а также их трансформации — с другой. Формулируя свои концепты создания в России сети железных дорог, транспортные планировщики и политики руководствовались не только конкурирующими интересами, но также и расходившимися представлениями о территориально-пространственной структуре России. Одновременно строительство сети железных дорог само вызвало изменения в ментальных картах российской элиты. В какой мере «карты в голове» воздействовали на планы транспортно-технического освоения страны, а также внесло ли в свою очередь создание инфраструктурной сети свой вклад — и если да, то какой именно — в изменение соответствующих пространственных картин, — это вопрос, на который так же сложно ответить, как и на вопрос о первичности курицы или яйца<sup>1</sup>. Однако, вне всяких сомнений, разговор о строительстве железных дорог и растущем транспортно-техническом освоении империи в XIX веке привел к отчетливой динамизации пространственных картин в общественном сознании.

## 1.1. СОКРАЩЕНИЕ ПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Весть о том, что 27 сентября 1825 года первый общественный поезд на паровой тяге проделал путь от Стоктона до Дарлингтона, быстро долетела до столиц Российской империи. Уже в 1826 году *Московский телеграф* и санкт-петербургский *Журнал мануфактур и торговли* сообщали подробности о техническом устройстве и представляли своим читателям труды английских инженеров-железнодорожников<sup>2</sup>. С самого начала большой интерес к этой транспортной инновации

проявили в Институте Корпуса инженеров путей сообщения в Петербурге. После своего возвращения из учебной поездки в Англию в 1830 году математик и инженер Габриель Ламе (Gabriel Lame) с воодушевлением сообщал своим петербургским коллегам о своей поездке на поезде из Ливерпуля в Манчестер. В особенности он был взоружен скоростью и экономичностью нового средства сообщения<sup>3</sup>. Немного времени спустя и в Российской империи стали раздаваться голоса в пользу постройки общественной железной дороги<sup>4</sup>. Одним из первых, кто выступал за строительство железных дорог в России, был петербургский профессор физики Николай Прокофьевич Щеглов. В 1830 году он, секретарь Императорского Вольного экономического общества (ИВЭО), опубликовал в журнале *Северный муравей* короткую заметку *О железных дорогах и преимуществе их над обыкновенными дорогами и каналами*, в которой, среди прочего, выступил с инициативой строительства железной дороги от Гвери до Новгорода и далее до Санкт-Петербурга<sup>5</sup>. В этом тексте, маркировавшем начало общественных дебатов о железной дороге и пространстве в империи, уже вырисовываются важные характерные черты специфической картины собственной территории, которой было суждено оставить свой отпечаток на раннем дискурсе о железных дорогах в России.

Взгляды Щеглова на свою страну характеризуются прежде всего тем, что он рассматривал железную дорогу исключительно как средство перевозки товаров и не принимал в расчет возможность перевозки людей по рельсам. Соответственно, автор представляет себе империю прежде всего как экономическое пространство, то есть как внутренний рынок. Последний, по мнению Щеглова, характеризуется отчетливыми региональными диспропорциями; губернии, производящие избыточное количество аграрной продукции, и те, в которых господствуют дефицит и высокие цены, связаны между собой очень слабо водными путями и плохими дорогами. России, «бедной путями сообщения на необозримом пространстве земли своей»<sup>6</sup>, просто судьбой предназначено строить железные дороги.

«Российская земля», пояснял далее Щеглов, «рассечена в разных направлениях великими судоходными реками»<sup>7</sup>, но обладает всего лишь несколькими водными путями, которыми можно пользоваться круглый год. Обусловленные этим фактом регулярные остановки в потоке товаров ведут к большим сезонным колебаниям цен на петербургских рынках. Существенное преимущество нового средства сообщения — возможность его использования независимо от погоды и времени года. Если бы путем строительства железных дорог

удалось устранить этот недостаток в сфере перевозок, писал Щеглов, то не только бы рыночные цены стабилизировались, но одновременно возросли бы объемы транспортируемых товаров и экономическая активность (промышленность) всей страны.

Указание Щеглова на то, что Россия в силу ее величины является идеальной страной для строительства железных дорог, интересно прежде всего потому, что в своей работе он выступал за строительство лишь относительно короткой железнодорожной ветки: от Волги (в Твери) до Новгорода и далее до Балтийского порта в Петербурге. Строительство ориентированной на города российской железнодорожной *сети* еще не принималось в расчет<sup>8</sup>. Щеглов предлагал скорее в перспективе строительство вспомогательных железнодорожных веток из отдельных губерний к большим водным путям страны, которые он традиционно рассматривал как важнейшие транспортные пути российской внутренней торговли. Подобно многим другим российским теоретикам железных дорог, в новом виде транспорта Щеглов видел скорее продолжение традиционных водных путей, а не альтернативу им. Возможность связать российский внутренний рынок с зарубежными рынками с помощью железных дорог — или напрямую, или через водные пути — и таким образом способствовать экспорту аграрной продукции еще лежала вне мира представлений ученого.

В то время как Щеглов относился к строительству железных дорог в России лишь как к одному из видов ученой игры воображения, в начале 1830-х годов на экспертизу в Главное управление путей сообщения и публичных зданий поступило несколько вполне конкретных проектов<sup>9</sup>. Все эти предложения, однако, разбились об ожесточенное сопротивление консервативных сил в бюрократической среде. В особенности французский инженер Морис Гугович Дестрем, председатель и влиятельная личность в совете Управления, решительно высказывался против строительства железных дорог в пользу прокладки системы каналов в империи<sup>10</sup>. К этой скептической позиции присоединился и начальник Главного управления путей сообщения Карл Федорович Толь, а также министр финансов Егор Францевич Канкрин<sup>11</sup>. В качестве аргумента Дестрем приводил тот факт, что суровый климат России является неподходящим для строительства железных дорог и новое средство сообщения будет уступать более дешевому способу транспортировки товаров по воде.

Российские дебаты о железной дороге стали оживленнее, когда австрийский инженер Франц Антон фон Герстнер в записке от 6 января 1835 года изложил императору Николаю I свое видение российской



системы железных дорог<sup>12</sup>. Герстнер, участвовавший в строительстве линий железных дорог от Будвейса до Линца и от Дуная в глубь Молдавии, в 1834 году предпринял поездку из Москвы в Казань и на Урал, чтобы изучить горную промышленность Российской империи. Узнав об общей заинтересованности Николая I в проектировании железнодорожной ветки из Санкт-Петербурга в Москву на аудиенции у императора в сентябре 1834 года, бывший профессор Венского политехнического института воспользовался возможностью и представил на рассмотрение царя проект целой железнодорожной сети. Честолюбивый проект Герстнера, предполагавший строительство, наряду с линией между двумя столицами, также и линии из Москвы в Нижний Новгород и далее в Казань и из Москвы в Таганрог на Азовском море, в конце концов разбился о сопротивление царской бюрократии, засомневавшейся в первую очередь в возможности финансирования этого намерения частным капиталом<sup>13</sup>. Несмотря на то что Герстнер получил концессию лишь на строительство пробной, относительно короткой ветки из Петербурга в императорскую резиденцию в Царском Селе, его казавшиеся в 1835 году утопическими проекты оказались весьма значительным вкладом в расширение российского дискурса о железных дорогах<sup>14</sup>. Его проект железнодорожной сети оказался на высоте своей эпохи. Стоит отметить, что известный немецкий либерал Фридрих Лист опубликовал наброски своего знаменитого проекта железнодорожной сети для Германии лишь двумя годами ранее, в 1833 году<sup>15</sup>.

Важное новшество, которое Герстнер привнес в российские дебаты о средствах передвижения, состояло в том, что он, в отличие от Щеглова, не описывал империю как преимущественно экономическую территорию и внутренний рынок, но учитывал одновременно такие аспекты, как пространство власти и пространство политической коммуникации. В своей записке, поданной 6 января 1835 года, он объяснял, что строительство железных дорог не в последнюю очередь облегчит переправку почты и войск внутри империи.

Его указание на то, что Англия располагает позитивным опытом использования железных дорог — благодаря переброске войск из Манчестера в Ливерпуль удалось усмирить «беспокойствие» в Ирландии, — должно было служить своего рода намеком на подобную же сферу применения в Российской империи — в особенности в Царстве Польском<sup>16</sup>. Герстнер заявлял, что железнодорожная линия

---

Ныне город Ческе-Будейовице в Чехии. — *Примеч. пер.*

из Петербурга в Москву позволит перебрасывать более крупные войсковые контингенты в пределах двух-трех дней. К тому же, создав железнодорожное сообщение с Волгой (то есть с Нижним Новгородом и Казанью), можно будет надежнее и дешевле снабжать расквартированные в Санкт-Петербурге военные подразделения<sup>17</sup>.

Подобно Щеглову, Герстнер указывал, что Россия по причине величины своей территории и неразвитой дорожной сети в особенности подходит для строительства железных дорог. Империя располагала наименьшим числом «рукотворных дорог из всех европейских стран» и теперь находилась перед выбором: инвестировать в строительство проезжих дорог или сразу — в современный железнодорожный транспорт<sup>18</sup>. Для такой большой страны, как Россия, железная дорога представляла преимущество сокращения больших расстояний путем «быстрой коммуникации»<sup>19</sup>. Железная дорога, по мнению Герстнера, способствовала сокращению территории и тем самым — овладению ею. Таким образом, Герстнер ввел в русские дебаты уже утвердившийся в западном дискурсе о железных дорогах топос: величину географического пространства можно сократить с помощью железной дороги<sup>20</sup>.

Герстнер подчеркивал:

Ни в какой стране света железные дороги не могут быть ни столь выгодны, ни столь необходимы, как в России, потому что они сближают отдаленные расстояния посредством скорости переезда. Благодеяния, изливаемые его императорским величеством на своих подданных, принесут всю желаемую его величеством пользу в такой неизмеримой стране, как Россия, тогда только, когда повеления государя императора посредством железных дорог будут достигать в три дня из Петербурга в Казань или Одессу<sup>21</sup>.

В герстнеровском видении российской железнодорожной сети бросается в глаза, насколько большое значение он отводил США как образцу в деле железнодорожного строительства. Наряду с Англией, подчеркнул инженер, Америка очень быстро признала значимость нового средства сообщения. Теперь Соединенные Штаты следовало бы назвать «настоящей родиной железных дорог»<sup>22</sup>. Американский пример опровергал не только утверждение, будто строительство и использование железных дорог в России невозможно в связи с климатическими условиями. Помимо этого, «те же преимущества, которых американцы добились от введения в действие железных дорог на ужасающе огромной территории [...] отчасти станут таковыми

и для безмерной Российской империи»<sup>23</sup>. Одно из этих «неисчисли- мых преимуществ» Герстнер видел в том, что железная дорога послу- жит сельскому хозяйству и горному делу, промышленности, а также внутренней и внешней торговле и благодаря этому повысит «общее благосостояние всех классов общества»<sup>24</sup>. Однако еще более важным Герстнер находил — и это было его главным посланием, — что строи- тельство железнодорожной сети самым решительным образом под- стегнет территориальную интеграцию империи:

Для России железные дороги настолько необходимы так же, как и Се- верной Америке; там сельские жители поняли, что самый большой враг единства — пространство и время, и что и то и другое можно преодо- леть с помощью железной дороги; также и здесь [...] такие дороги мо- гут составить не [просто] железные, но золотые цепи, которые свяжут вместе все части с полным правом называемой безмерной империи<sup>25</sup>.

Даже с учетом того, что происходившие в недрах имперской бюро- кратии дискуссии о герстнеровском проекте строительства железных дорог нельзя реконструировать со всей полнотой, можно предполо- жить, что Николай I согласился прежде всего с аргументами, направ- ленными на политическое и военное использование нового средства сообщения. Несмотря на имевшиеся у него сомнения в том, что фи- нансировать этот огромный транспортный проект будет возможно, в целом император был «убежден [...] в пользе сего дела», то есть же- лезных дорог<sup>26</sup>. Также и учрежденный для экспертизы идей Герстнера государственный комитет подчеркивал в своем докладе от 28 февраля 1835 года в особенности ожидавшуюся от железных дорог выгоду для транспортировки войск внутри империи<sup>27</sup>.

Конечно, внутри бюрократии раздавались также и голоса, предо- стерегавшие от опасностей, которые железнодорожное строительство могло бы повлечь за собой для самодержавного политического поряд- ка. В особенности критически высказывался против нового средства сообщения министр финансов Канкрин<sup>28</sup>. В то время как Герстнер упи- рал на «благотворные последствия», «которые повлекло за собой об- легчение коммуникации [в результате строительства железных дорог] в других странах»<sup>29</sup>, Канкрин предостерегал от «слишком большой коммуникабельности [*Communicabilitat*]», которой способствуют же- лезные дороги<sup>30</sup>. Новое средство сообщения, по мнению Канкрина, «яв- ляется скорее злом, чем счастьем», оно делает «и без того [...] недоста- точно постоянное население еще более непостоянным», способствуя

«нивелировке сословий, о чем в интересах столь необходимой общественной иерархии можно было бы еще многое сказать»<sup>31</sup>. Канкрин был убежден, что «все разумные люди за границей придерживаются мнения о том, что [железные дороги] не привносят ничего, портят нравы и уничтожают капиталы, которые можно было бы употребить гораздо лучше (для иных целей)»<sup>32</sup>. Также и главноуправляющий путями сообщений и публичными зданиями граф Карл Федорович (Карл Вильгельм фон) Толь предостерегал, что демократические идеи легче распространяются путешествующими в дальних поездках, которые таким образом способствуют дестабилизации самодержавного порядка<sup>33</sup>. Павел Мельников предполагал, что Толь в этом пункте намекал на труды французского экономиста Мишеля Шевалье, указывавшего на значение железных дорог как инструмента для распространения демократических идей<sup>34</sup>.

Аргументы и Франца Антона фон Герстнера, и его критиков — Канкрин и Толя имели своей целью описать не столько экономическое, сколько *политическое* пространство. В то время как венский инженер указывал на потенциал железных дорог как инструмента самодержавной власти, скептики предостерегали от последствий неизбежно увеличивающейся человеческой мобильности для полигического порядка страны. В то время как Щеглов еще описывал железную дорогу исключительно как транспортное средство для перемещения товаров, благодаря Герстнеру и дискуссии о его транспортном проекте, возникшей внутри бюрократии и в российской публичной сфере, в поле зрения оказались также пассажирское и почтовое сообщение по железной дороге<sup>35</sup>. В противоположность Герстнеру, доказывавшему, что железная дорога может способствовать усилению власти политического центра, находящегося в Санкт-Петербурге, над имперской периферией (например, Польшей, Казанью, Одессой), в голосах скептиков слышался страх, что новое средство сообщения будет, скорее, содействовать обмену между окраинами империи и посредством этого ослаблять власть центра. Уже в этой ранней фазе российского дискурса о железных дорогах очертилось понимание амбивалентности того общественно-политического процесса, которому суждено было идти рука об руку с транспортно-техническим освоением империи.

Тезис Герстнера: «сократить» огромную территорию империи с помощью железной дороги — быстро стал общим местом в общественных дебатах о новом виде транспорта. В наброске проекта строительства железной дороги между Москвой и Петербургом, принадлежавшем Аггею Васильевичу Абазе и переданном им императору

Николаю I в марте 1838 года, московский купец подчеркивал, что «уничтожающая расстояние» железная дорога поможет людям в России сэкономить ценное время<sup>36</sup>. Это было весьма значимо для России не столько по причине ее величины, сколько в силу периферийного положения Санкт-Петербурга. Не осмеливаясь критиковать решение Петра I перенести политический центр империи на северо-западную окраину страны, Абаза был воодушевлен самой возможностью «подвинуть ее [столицу] еще более к России» при помощи железной дороги<sup>37</sup>. Сила пара «мощною рукою поставит Петербург в середине государства», «сделает Москву первым нашим портом, а Петербург центром государства»<sup>38</sup>.

Подобные же мысли об изменении российской географии посредством строительства железных дорог можно обнаружить в ранних работах инженера, а позднее первого министра путей сообщения Павла Петровича Мельникова, отправленного в июне 1837 года в 15-месячную поездку по Западной Европе, чтобы исследовать там новейшие тенденции в сфере транспортного сообщения. В краткой версии своего отчета он утверждает:

Железные дороги представляют преимущество скорости, которое дает им высокое назначение в системе внутренних сообщений государств. Государство, имеющее полную систему железных дорог, допускающих, например, скорость в 4 раза большую скорости обыкновенной почтовой езды, может быть рассматриваемо, в отношении администрации и взаимных сношений, как бы сосредоточением в 16 раз меньшего пространства. [...] расстояния, так сказать, исчезли пред скоростью локомотивов и паровозов<sup>39</sup>

Определяющим было участие Мельникова в формулировании проекта государственного значения — строительства железнодорожной линии из Москвы в Петербург, о котором среди имперских бюрократов шли напряженные дискуссии в начале 1840-х годов. Подхватив аргумент Абазы, сторонники этого проекта в докладе от 15 сентября 1841 года подчеркивали, что магистрали не в последнюю очередь приведут к «сближению» Санкт-Петербурга с внутренними губерниями России<sup>40</sup>:

В нынешнем состоянии С. Петербург может быть токмо главой России, когда он соединится железным путем с Москвой, он вместе с ней будет и сердцем русским<sup>41</sup>.

От привязки к географическому центру России ожидалось также, что Петербург «более обрусееет» к вящей пользе и славе всего государства<sup>42</sup>. Плановая комиссия подчеркивала, что Россия более, чем любое другое «устроенное государство», страдает от «избытка протяжения», несовершенства дорожной сети и поэтому в особенности может выиграть от постройки железных дорог<sup>43</sup>. Скептикам, предостерегавшим от «вредного духа иноземного», который железная дорога принесет «в сердце России», комитет отвечал, что имеющийся уже опыт не подтвердил опасений такого рода<sup>44</sup>. Напротив того, «споспешествуя развитию благосостояния, особенно сословий трудящихся, т.е. самых многочисленных, они везде приняты были как благодетельное учреждение и могли усилить лишь чувства, полезные обществу»<sup>45</sup>. В связи с этим члены планового комитета обращали внимание на то, что железная дорога открывает также и возможность перенести фабрики из центров городов на открытые местности. Таким образом можно будет уменьшить «излишнее в столицах сосредоточие фабричного населения», представлявшееся вредным «для нравственности народной»<sup>46</sup>. С помощью этого аргумента комитет стремился преодолеть страх имперской бюрократии перед развитием промышленности страны и возникновением сложно поддающегося контролю фабричного пролетариата<sup>47</sup>. Постройкой железных дорог Россию можно будет стабилизировать не только как экономическое, но и как *политическое* пространство, — так звучал главный аргумент сторонников этого транспортного проекта.

Способ доказательства, применявшийся защитниками железных дорог в России, подобен аргументационному шпагату. С одной стороны, они придавали этому виду транспорта значение технологии будущего, возвещающей об одной из «важнейших эпох в истории народов»<sup>48</sup> и способствующей «одной из главных потребностей нынешнего века, быстроте, точности и удобству сношений»<sup>49</sup>. Облегчив внутреннее сообщение, железная дорога разбудит производительные силы экономически отсталой империи и приведет к оживлению ремесла и торговли<sup>50</sup>. С другой стороны, сторонники новой технологии подчеркивали, что провозглашенная смена эпох произойдет лишь в *экономическом*, но не в *политическом* пространстве. Железная дорога не только не ослабит господствующий порядок самодержавия, но приведет, скорее, к укреплению власти царя.

Какие именно причины подвигли Николая I — вопреки советам почти всех министров — 1 февраля 1842 года дать поручение о начале строительства железной дороги из Санкт-Петербурга в Москву, является в историографии предметом споров<sup>51</sup>. Павел Мельников, лично

не принимавший участия в заседании Совета министров 13 января, сообщает в своих воспоминаниях, что император в связи с проектом говорил прежде всего об оживлении торговли и ремесел в империи<sup>52</sup>. Также Ричард Хейвуд указывает на то, что в начале 1840-х годов большинство идейных первопроходцев в первую очередь имели в виду использование этого средства сообщения для торговли сельскохозяйственными товарами. Открывавшиеся при этом возможности оживления обрабатывающей промышленности или использования железных дорог в военных целях играли в политических дебатах пока лишь второстепенную роль<sup>53</sup>. В противоположность этой точке зрения, советский историк Аида Соловьева подчеркивает, что Николай I, принимая в 1842 году такое решение, руководствовался в первую очередь военно-стратегическими соображениями: «Железная дорога, соединив две столицы Российской империи, должна была укрепить боеспособность государства и его самодержавного строя»<sup>54</sup>.

Даже если железнодорожная линия между двумя столицами, возможно, еще не воспринималась преимущественно как инструмент политической власти, не может быть сомнений в военно-стратегической функции следующей линии, созданной по воле Николая I. Еще до торжественного открытия железной дороги между Петербургом и Москвой 1 ноября 1851 года в столице было принято решение о строительстве рельсового пути из Санкт-Петербурга в Варшаву<sup>55</sup>. Линия, которой главные руководители транспортной политики, например главноуправляющий путями сообщения граф Петр Андреевич Клейнмихель, отказывали в любом экономическом значении, должна была крепче привязать к России политически беспокойную Польшу и помочь обеспечить безопасность западной границы империи с военной точки зрения<sup>56</sup>.

Строительство железной дороги Санкт-Петербург–Варшава, сыгравшей во время Январского восстания 1863 года важную роль линии снабжения, за которую шла борьба, пришлось, тем не менее, прервать в 1855 году из-за Крымской войны<sup>57</sup>. Военное столкновение с европейскими державами на собственной территории доказало на практике царскому правительству большое военно-стратегическое значение железных дорог и одновременно заставило его болезненно осознать собственное отставание в деле строительства современной инфраструктуры. Перед началом войны с Францией и Англией империя располагала сетью железных дорог общей протяженностью всего 1,065 км<sup>58</sup>. На практике это означало, что французский солдат нередко достигал места сражения в Севастополе быстрее, чем российский рекрут, который передвигался на юг империи в обозе по открытым дорогам.

По окончании этого позорного для России столкновения новый император Александр II указом от 26 января 1857 года возвестил поворот в политике строительства железных дорог. В указе царь провозгласил создание железнодорожной сети в европейской части страны и основание (частной) железнодорожной компании в России. Своим подданным он объяснял:

В неослабном попечении о благе столь близкого сердцу Нашему Отечества, Мы давно осознали, что обильное дарами природы, но разделенное огромными пространствами, оно нуждается особенно в удобных сообщениях [...] и железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения еще за десять лет, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империи и соделались потребностью народною, желанием общим, настоятельным. В сем глубоком убеждении, Мы вслед за первым прекращением военных действий повелели озаботиться о средствах к лучшему удовлетворению этой неотложной потребности. Внимательное обсуждение указало, что для удобства и скорости лучше обратиться, по примеру всех других стран, предпочтительно к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной...<sup>59</sup>

## 1.2. УПРАВЛЕНИЕ ТОВАРОПОТОКАМИ

Переосмысление российской транспортной политики наметилось, тем не менее, еще во время Крымской войны. В октябре 1854 года правительство отправило на юг империи экспедиции под руководством Павла Мельникова, чтобы изучить варианты прокладки железнодорожной линии Москва–Феодосия<sup>60</sup>. Кроме того, Мельников в 1855 году получил поручение разработать план строительства железнодорожной сети в европейской части страны<sup>61</sup>. Схематический набросок сетей, сделанный Мельниковым и опубликованный в 1856 году, заслуживает в нашем контексте более пристального рассмотрения по многим причинам. Во-первых, этот план можно рассматривать как первый *официальный* проект железнодорожной сети, выполненный для империи. В то время как прежние концепты были привнесены в правительство извне или не оказали существенного воздействия на политические решения правительства, проект Мельникова послужил важным руководящим принципом для инфраструктурной политики в первые годы правления Александра II<sup>62</sup>. План как таковой был важной референтной рамкой, внутри которой можно было вести публичные дебаты о развитии российской железнодорожной сети. Во-вторых, проект



сетей, выполненный Мельниковым, дает нам ценное понимание мира идей и пространственных представлений одного из ведущих инженеров-железнодорожников «первого призыва». Польза железных дорог для России была для верившего в технику инженера установленной, почти религиозной «истиной»: «Железные дороги необходимы для России [...] они, можно сказать, выдуманы для нее и для Америки более, нежели для какой-либо страны Европы», — писал Мельников по возвращении из учебной поездки в США<sup>63</sup>.

В своих рассуждениях об ожидаемых экономических, политических и военных выгодах от постройки железных дорог в империи Мельников отталкивался от уже известных аргументов, прозвучавших в более ранних дебатах. Новое средство сообщения в такой большой стране с настолько неразвитой дорожной сетью, как Россия, приведет к ощутимому сокращению времени и средств на перевозку товаров в грузовом сообщении и к «наибольшему развитию естественных источников богатства, промышленных сил и просвещения»<sup>64</sup>. К тому же железные дороги можно рассматривать как «могущественные правительственные орудия». Россия по причине своей централизованной системы власти в особенности зависима от железных дорог. Подобно Герстнеру, Мельников доказывал:

Легко понять, до какой степени должна быть полезна система быстрых и дешевых сообщений для распоряжений правительства и наблюдения за их исполнением, когда эти распоряжения проистекают из одного центра и должны с быстротой распространяться во все концы обширнейшего государства в мире, обнимая весь быт от самых общих государственных мер до подробностей внутренней жизни каждого из членов огромного семейства 68 миллионов<sup>65</sup>.

Совершенно очевидной для Мельникова была также и выгода железных дорог для военной сферы. Российское государство вынуждено поддерживать в различных регионах империи воинские контингенты, требующие больших расходов. Даже армии численностью в миллион человек недостаточно, чтобы защищать «пространные границы огромной России»<sup>66</sup>. Железные дороги предоставляют возможность сконцентрировать военные резервы в ограниченное время в центре страны и в случае действительной опасности перебросить их оттуда по радиальной железнодорожной сети. Это приведет не только к сокращению военных расходов, но одновременно и к усилению обороноспособности империи. В этой роли железные дороги послужат

стране «железными связями»: они «скрепят самые отдаленные пределы России с ее центром и сделают из нее огромное, полное внутренней жизни целое, против которого все покушения завистливых соседей останутся бесполезными»<sup>67</sup>. Независимо от своих рассуждений о политическом и военном значении железных дорог в империи инженер был прежде всего убежден в экономической выгоде этого средства сообщения. Мельников пошел даже настолько далеко, что поставил будущее экономическое развитие России в прямую зависимость от строительства ее инфраструктуры. «Состояние бездействия», от которого страдала империя, «происходит единственно от несовершенства внутренних сообщений»<sup>68</sup>. Если бы удалось устранить этот недостаток посредством современных технологий, уверенно утверждал инженер, это бы способствовало не только росту «благосостояния», но также и «силы внутренней» государства<sup>69</sup>.

Точкой отсчета в аргументации Мельникова была модель Соединенных Штатов. В своих мемуарах инженер описывал себя как человека, «пропитавшегося в свободной Америке совершенно противоположными идеями и горящего нетерпением видеть безотлагательное применение их к своему отечеству»<sup>70</sup>. Упомянуть вместе «свободную Америку» и политический режим Николая I не представляло для этого энтузиаста железнодорожного строительства никакой проблемы. Соединенные Штаты казались молодому инженеру в особенности подходящим образцом для России по трем причинам<sup>71</sup>: во-первых, в США, так же остро, как и в России, стояла проблема освоения больших территорий. Во-вторых, эта страна по ту сторону Атлантики располагала, подобно России, богатыми природными ресурсами и, в заключение, в США до возведения железных дорог дорожная сеть была так же плохо развита, как и российская<sup>72</sup>. Центральный тезис Мельникова состоял в том, что благодаря быстрому строительству инфраструктуры, и прежде всего — железнодорожной сети, Соединенные Штаты добились такого бурного экономического роста. Глядя с этой точки зрения, Мельников не имел ни малейшего сомнения в том, что Россия, построив подходящую для ее нужд железнодорожную сеть, «в самое короткое время [...] перейдет к такой же деятельности, довольству, богатству и силе, которые составляют предмет всеобщего изумления в Соединенных Штатах Америки»<sup>73</sup>.

В своих прогнозах на будущее Мельников шел еще дальше. По многим причинам, писал инженер, строительство железных дорог в России принесет еще более позитивные результаты, чем в Соединенных Штатах. Во-первых, география империи, в особенности — благоприятное

направление больших рек, представляет еще более выгодные условия для постройки эффективной железнодорожной сети. Так, Россия нуждалась прежде всего в рельсовой сети общей протяженностью около 3000 верст (примерно 3210 км), что соответствовало десятой части протяженности уже существовавшей в США железнодорожной сети<sup>74</sup>. Во-вторых, политические условия империи также способствовали тому, чтобы ожидаемые выгоды от железнодорожного строительства оправдались. В то время как в Америке каждый штат проводил свою инфраструктурную политику, в России, напротив, полномочия по планированию находились в одних руках. По причине децентрализованной политической системы позитивные последствия железнодорожного строительства в США оказались заметными прежде всего в экономической области, в то время как в России можно ожидать, помимо этого, ясной административной и военной выгоды<sup>75</sup>. Тот факт, что «поразительное» экономическое развитие США в первой половине XIX века было, со всей очевидностью, связано с духом первопроходцев или с политической свободой белых поселенцев, оказался за пределами мира представлений технически ориентированного инженера<sup>76</sup>. Идея о том, что общественное процветание и развитие вытекают непосредственно из инфраструктурного развития страны — техницистское видение, проповедовавшееся, в частности, «сен-симонистом» Мишелем Шевалье, — нашла в России своего верного сторонника в лице Мельникова<sup>77</sup>.

Несмотря на то что политическому и военно-стратегическому значению железных дорог Мельников придавал принципиальное значение, формулируя свой проект российской железнодорожной сети, он прежде всего ориентировался на экономические потребности страны. Это отвечало генеральной линии, сформулированной главноуправляющим путями сообщения Клейнмихелем в его докладе о планировании российской железнодорожной сети в мае 1852 года<sup>78</sup>. Описание российской территории, сделанное Мельниковым, прочитывается как прямое продолжение и дальнейшее развитие представлений Щеглова и других идейных первопроходцев, формировавших ранний российский дискурс о железных дорогах и воображавших Россию прежде всего как экономическое пространство или внутренний рынок.

Несмотря на то что размышления Мельникова касались только европейской части империи, в своем сочинении он употребил по отношению к России впечатляющий образ «обширнейшего государства в мире». С другой стороны, с экономической точки зрения империю можно было описать как объединение нескольких больших государств,

которые можно было бы связать между собой с помощью оживленной торговли в *одно* (экономическое) пространство. С помощью современной инфраструктуры экономически преуспевающие южные и юго-восточные регионы страны, в которых переизбыток зерновых создает предпосылки для низких цен, можно связать с нуждающимися и даже отчасти страдающими от голода провинциями на северо-западе и западе империи<sup>79</sup>. К тому же прежде «непродуктивные богатства» обильной древесиной и углем страны могут с помощью железной дороги транспортироваться к мануфактурам, испытывающим недостаток в необходимом топливе. Не в последнюю очередь железные дороги могли бы открыть возможности для «рабочего класса», который «теряет драгоценное время в дальних переходах», дешево и быстро отправляться из мест проживания к местам сезонной работы<sup>80</sup>. Территория, которая включалась в железнодорожную сеть Мельникова, не имела политического центра, укреплений и казарм или других стратегически важных пунктов. Россия для инженера была в первую очередь гетерогенным экономическим пространством, в котором прежние «судоходные артерии России» лишь в очень малой степени связывали между собой регионы с сельскохозяйственным и ремесленным производством, места с большим спросом, населенные центры, а также гавани империи<sup>81</sup>.

Этой логике не противоречит то, что Мельников располагал центр своей железнодорожной сети не в Москве, но в небольшом городе Орле, который он определил как центр аграрного производства Европейской России<sup>82</sup>. Опираясь на Орел как узловой пункт, инженер набросал четыре радиальные линии, уходящие по направлению к небу. Таким образом железнодорожную сеть оказывались связаны: на севере — индустриальный центр Тула, а вместе с ней и Москва, на юге — города Курск, Харьков и Севастополь, на востоке — порт Саратов на Волге, а на западе — прибалтийский город Рига через Дюнабург (Даугавпилс)<sup>83</sup>. Благодаря осмысленному вовлечению больших водных путей — Волги, Дона и Днепра в запланированную дорожную систему длина планируемой железнодорожной сети ограничивалась всего 2960 верстами<sup>84</sup>. Воображаемое инженером пространство, покрываемое железными дорогами, захватывало прежде всего житницы страны, а своими границами доходило до портов империи на Балтийском и Черном морях<sup>85</sup>. Ни привязывание имперской периферии на западе, ни использование железной дороги для систематического развития угольных и рудных месторождений страны не были предусмотрены в этом проекте железнодорожной сети<sup>86</sup>. Характерным образом в этом проекте отсутствовала, например, стратегически важная

железнодорожная линия из Петербурга в Варшаву, строительство которой, открытое в 1851 году, пришлось прервать с началом Крымской войны. Мельников был решительным противником этого транспортного проекта, отрицая его какое бы то ни было экономическое значение и подвергая сомнению его военную пользу<sup>87</sup>.

Глядя из сегодняшнего дня, едва ли можно удивляться тому, что план Мельникова по развитию российской железнодорожной сети не был реализован на практике буквально после окончания Крымской войны. Хотя инженер признавал военно-стратегическое значение железной дороги из центра страны до побережья Черного моря, вынесение за скобки железнодорожной линии в Царство Польское должно было, тем не менее, натолкнуться на критику внутри царской бюрократии. Железнодорожная сеть, на строительство которой основанное в 1857 году Главное общество российских железных дорог (*Societe des Chemins de Fer Russes*) получило государственную концессию, отличалась, как видно, несколькими важными пунктами от мельниковского чертежа. Так, располагавшее в основном частным французским капиталом железнодорожное общество получило задание, наряду с дорогой на юг к Черному морю и дорогой на запад от Орла или Курска к балтийскому порту Либаве (Лиепая), выстроить ветку от Петербурга до Варшавы и железную дорогу от Москвы до Нижнего Новгорода — места проведения ярмарок на Волге<sup>88</sup>.

### 1.3. КОНСОЛИДАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА

Общественные дебаты о проекте железнодорожной сети, принадлежавшем Мельникову, о которых сообщал журнал *Современник* в своем втором выпуске за 1856 год, разгорелись прежде всего вокруг того, что инженер, планируя железнодорожную сеть, как писали критики, слишком увлекся воображением экономического пространства, игнорируя при этом политико-культурные потребности страны.

Первый из двух пунктов подвергся критике из лагеря славянофилов. Так, например, публицист Александр Кошелев, высказавшийся в 1856 году в издававшемся им журнале *Русская беседа* по вопросу о строительстве железных дорог в России, был возмущен выбором Орла как узлового пункта в проекте Мельникова<sup>89</sup>. По мнению Кошелева, этот инженер — специалист по транспортному планированию, — формулируя свой план, ориентировался лишь на интересы экономики и торговли, при этом потеряв из виду совокупность государственных

интересов<sup>90</sup>. Нельзя совершать ошибку, рассматривая государство как мастерскую, биржу или «стан воинский»: «В нем есть также нечто высшее, чем определяется его значение в мире и что должно служить государству неизменным правилом в его действиях»<sup>91</sup>. Из этого следует, писал далее Кошелев, что «средоточие» национальной железнодорожной сети нельзя определять произвольно. Стоило бы скорее идентифицировать исторически выросшие центры коммуникации страны и сориентировать на них железнодорожную сеть. В случае России это означало, что вовсе не Орел, но только Москва могла бы принять на себя функцию «средоточия» в коммуникативной сети страны. Москва является «истинным центром», «сердцем России», сдвинуть который просто так не получится<sup>92</sup>. С исторической точки зрения Москва есть центр, вокруг которого когда-то была собрана вся «русская земля». Сегодня город заключает в себе центр всей русской промышленности, она лежит на границе житницы России и является важным перевалочным пунктом для любых товаров. Уже существующее железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом будет способствовать распространению «просвещения по обширной нашей империи». Одним словом, выбор Москвы как средоточия российской железнодорожной сети является вопросом центрального значения для «будущего величия и единства России»<sup>93</sup>.

Позиция Кошелева является иллюстрацией тому факту, что представители славянофилов в целом заинтересованно относились к (западному) изобретению — железной дороге, однако в основе их представления о том, как должна развиваться железнодорожная сеть в империи, лежало восприятие пространства, отличавшееся от того, например, что было у инженеров Главного управления путей сообщения в Петербурге<sup>94</sup>. В то время как Мельников, воображая Россию как пространство железных дорог, ориентировался исключительно на вопросы экономической пользы от соответствующих железнодорожных линий, Кошелев подчеркивал, что развитие железнодорожной сети должно быть сориентировано на выросшие исторически структуры политической и культурной географии империи<sup>95</sup>.

Кошелев не был первым мыслителем-славянофилом, позитивно высказывавшимся о строительстве железных дорог в империи. Еще за десять лет до него Алексей Степанович Хомяков в журнале *Москвитянин* решительно выступал за введение этого средства сообщения в России<sup>96</sup>. Остро критикуя вестернизацию русской культуры, Хомяков со всей заинтересованностью относился к заимствованию технических достижений с Запада: «Мы обязаны принять все, чем

может укрепиться земля, расширяться промыслы, улучшиться общественное благосостояние», — писал Хомяков. Сюда он причислял и железную дорогу, которую Россия могла бы ввести «без унижения собственного достоинства, без утраты прав на самостоятельное развитие»<sup>97</sup> Перед лицом того факта, что соседи России уже начали строительство сети железных дорог и тем самым повысили свою военную ударную силу, Россия не должна проводить время в бездеятельности:

Когда все другие государства пересекаются железными дорогами и получают возможность быстро сосредоточивать свои силы, быстро их переносить с конца в конец, — необходимо надобно и России пользоваться тою же возможностью<sup>98</sup>

Россия, которая до сих пор не располагала хорошо выстроенной дорожной сетью, сможет, как говорится, сделать из нужды добродетель, то есть учиться на ошибках Запада и с помощью железной дороги, как на катапульте, оказаться из своего «бездорожья» прямо в эпохе самых современных путей сообщения<sup>99</sup>.

Когда Хомяков в 1845 году сочинял *Письмо в Петербург*, решению о соединении двух столиц империи железной дорогой исполнилось всего три года. План пронизать всю страну сетью железных дорог на тот момент казался далекой утопией. Когда в 1856 году Кошелев, брат Хомякова по духу, высказался за освоение страны с помощью железных дорог, рамочные политические условия принципиально изменились. В то время как Хомяков мог совершенно свободно фантазировать на темы планировки пространства, Кошелев вынужден был уже иметь дело с конкретными планами железнодорожной сети петербургской транспортной бюрократии. Выступление Кошелева в защиту исторически выросших структур экономической, культурной и историко-политической географии империи, в пользу расположения узлового пункта российской железнодорожной сети в Москве было все же только одним из многих голосов в оживленной дискуссии о развитии России как географического пространства, пронизанного сетью железных дорог<sup>100</sup>.

## 1.4. ТЕРРИТОРИЯ ПОД УГРОЗОЙ

Новую кульминацию дебаты о транспортно-техническом освоении империи пережили в середине 1860-х годов. Импульсом к ним послужил, с одной стороны, наметившийся еще в 1862 году кризис русского железнодорожного строительства, а с другой — новый план развития

железнодорожной сети в европейской части империи, предложенный Павлом Мельниковым, в 1862 году возглавившим Главное управление транспортных путей и общественных зданий. Железнодорожные дебаты 1860-х годов концентрировались в основном вокруг двух вопросов: во-первых, на кого следует возложить исполнение задачи освоения империи с помощью железнодорожной сети — на частных предпринимателей, таких как Главное общество российских железных дорог, или на государство; во-вторых, следует ли при планировании новых путей ориентироваться скорее на экономические или на военные потребности страны<sup>101</sup>.

Опыт основанного в 1857 году Главного общества определенно дал пищу критикам частного финансирования железнодорожного строительства в России. Из четырех магистральных путей, выстроенных предприятием, до конца 1862 года были приняты в эксплуатацию лишь два: линия из Санкт-Петербурга до Варшавы и дорога от Москвы до Нижнего Новгорода. От обязательств по строительству двух других путей — от Москвы до Черного моря и от Курска (или Орла) к Балтийскому морю — предприятие было освобождено в начале ноября 1861 года по причине бесхозяйственности, коррупции и хищений<sup>102</sup>. В 1865 году строительство новых линий в империи почти полностью остановилось. За годы, прошедшие между 1855 и 1865, в России было построено в общей сложности только 2750 км новых железных дорог<sup>103</sup>. От целей, сформулированных в проекте железнодорожной сети Мельникова 1856 года, транспортная политика империи была еще очень далека.

Переработанный и в 1863 году опубликованный план Мельникова по развитию российской железнодорожной сети можно рассматривать как прямое продолжение его плана-наброска, созданного в 1856 году<sup>104</sup>. Как и прежде, Мельников рассматривал железную дорогу в империи прежде всего как средство транспортировки сельскохозяйственной продукции, причем заметно то особое внимание, которое он уделял *внешней* торговле, то есть российскому аграрному экспорту. На фоне возраставшей конкуренции со стороны США, Венгрии и дунайских княжеств, которым Россия вынуждена была противостоять на международных зерновых рынках, в строительстве железных дорог она не могла более терять ни минуты<sup>105</sup>. Усилившееся воображаемое помещение империи на карту международного товарооборота связано с тем, что Россия была крепко привязана к доходам от аграрного экспорта, из которых финансировалось и дорогостоящее строительство железных дорог. Чтобы проиллюстрировать драматическое



отставание своей страны в области инфраструктурного планирования, Мельников указал на неблагоприятное соотношение длины собственно железнодорожной сети и поверхности земли в сравнении с другими странами. Даже если и удалось бы в ближайшем будущем выстроить в империи сеть длиной 7250 верст, можно было бы достичь лишь соотношения одной версты рельсов к 607 квадратным верстам площади страны<sup>106</sup>. В Великобритании же одной версте железнодорожных путей соответствовало 20 квадратных верст поверхности<sup>107</sup>. Такого рода игры с числами были в следующие десятилетия важной составляющей российского дискурса о железных дорогах. Тот факт, что соответствующие данные по причине различной плотности населения, например в Англии и России, были очень трудны для сопоставления, не позволяя вывести необходимость железнодорожного строительства лишь из величины территории страны, признавали уже современные критики<sup>108</sup>. Тем не менее в дискуссиях о строительстве российской сети железных дорог во второй половине XIX века это возражение не играло какой-либо существенной роли.

Как и прежде, Мельников планировал поместить узловой пункт железнодорожной сети европейской части России в провинциальном городе Орле. Оттуда радиально проложенные магистральные пути должны были достичь Севастополя на юге (через Курск, Харьков и Екатеринослав), Москвы на севере, Саратова на востоке (через Тамбов) и Дюнабурга на западе (через Смоленск). Новшеством в плане Мельникова была железнодорожная линия в юго-западном направлении от одного из пунктов Западной железной дороги (между Брянском и Рославлем) до Одессы (через Чернигов, Киев и Балту), а также так называемая «антрацитная дорога» на юго-востоке страны, которая должна была служить обеспечению железнодорожной сети топливом из угольных шахт Грушевки (западнее Дона)<sup>109</sup>. Начерченная сеть, согласно Мельникову, ориентировалась не только на экономические, но и на стратегически-военные потребности страны. Инженер оптимистично полагал, что благодаря облегчению переброски войск можно будет сократить армию империи. Сэкономленные таким образом государственные расходы можно было бы учесть при финансовом планировании железнодорожных путей<sup>110</sup>. В особенности железнодорожная линия от Орла до Черного моря и железнодорожное сообщение от Москвы через Киев в Одессу были из стратегических соображений включены в план. Линия от Одессы до Киева представляла собой очевидный ответ России на железнодорожную линию Габсбургской империи, строившуюся по ту сторону общей границы,

чтобы соединить между собой города Львов, Галич и Яссы<sup>11</sup>. Эта деталь указывает на рост значимости международного измерения в российском дискурсе о железных дорогах в 1860-е годы. Планировщики все более отчетливо представляли инфраструктуру империи в связи с транспортными сетями соседних стран и других государств, конкурировавших с Россией за экономическое и политическое влияние. В российском дискурсе о железных дорогах упоминание этого обстоятельства сопровождалось еще более отчетливым акцентом на балтийские и черноморские порты как узловые пункты сети. Одновременно в новой концепции сооружения железных дорог бросается в глаза рост внимания к внешним границам страны.

Хотя Мельников в своем плане развития железнодорожного строительства в России 1862–1863 годов пытался принять в расчет также и стратегические интересы страны, его проект натолкнулся на жесткую критику в лагере военной администрации. Ее отголоски слышны и в публичных дебатах. Не в последнюю очередь события, связанные с Январским восстанием в Польше, показали российскому военному командованию пользу, которую железные дороги могут принести для подавления внутренних «беспокойств» и «беспорядков»<sup>12</sup>. Одновременно в польском восстании многие наблюдатели увидели особую уязвимость западных границ империи. Строительство стратегических железных дорог в западных приграничных областях казалось ведущим военным планировщикам правильным ответом на изменившееся положение в сфере безопасности в собственной стране. Уже через короткое время после публикации проекта железнодорожных сетей Мельникова в обороте находились несколько альтернативных предложений по развитию российской железнодорожной сети, измерявших территорию по совершенно иным критериям и описывавших ее как пространство, подвергавшееся латентной внешней и внутренней угрозе.

Автором одного из первых представленных публично альтернативных проектов был А. Курсель, опубликовавший в 1864 году в Петербурге две брошюры, где излагалось его видение России как пространства железных дорог<sup>13</sup>. В отличие от планов, вышедших позднее из военных кругов, концепция Курселя базировалась и на экономических, и на стратегических соображениях. Для него идеальное устройство путевой сети в империи раскрывалось при одном взгляде на карту страны («бросим теперь взгляд на карту Европейской России»). Подобно Мельникову, Курсель также фокусировался сначала на центральных районах страны — источниках зерновых, располагавших (при соответствующей транспортно-технической разработке)

потенциалом, способным обеспечить зерном не только Россию, но и всю Европу<sup>14</sup>. Соответственно, также и здесь балтийские и черноморские порты составляли важные узловые пункты проекта железнодорожной сети<sup>15</sup>.

Новой чертой проекта Курселя был отчетливый акцент на значении железной дороги для поддержания внутренней и внешней безопасности в империи. В особенности Январское восстание в Польше показало, «какую неизмеримую выгоду в военном отношении приносит правильное расположение железных дорог». Железнодорожная линия от Петербурга до Варшавы позволила за два дня перебросить войска в Вильну и Варшаву, а кавалерию пустить в бой против инсургентов прямо в день прибытия. Это служило доказательством тому, что железная дорога является действенным инструментом к сохранению «внутреннего спокойствия и к подавлению могущих произойти беспорядок в самом государстве»<sup>16</sup>. Также и для обеспечения внешней безопасности железная дорога может служить незаменимым средством. Курсель подчеркивал, что благодаря новейшим тенденциям в сфере транспорта способы ведения войны претерпели решительные изменения. Прежде требовались большая армия и много укреплений, чтобы успешно защищать страну от внешнего врага. В настоящее время в ведении войны фактор времени играет все же центральную роль. «Быстро и решительно» вступить в бой и реагировать на соответствующие опасности — вот что является «жизненным нервом военного искусства», и железная дорога здесь — важное средство современного способа ведения войны<sup>17</sup>.

Подобно многим другим теоретикам прокладки железных дорог, Курсель подчеркивал, что «обширное государство» требует систематического выстраивания железнодорожной сети. Новым в его аргументации было указание на подверженную опасности западную границу России длиной 2000 верст. Для Курселя не существовало сомнений в том, что самая большая военная опасность будет исходить от западных соседей империи: Пруссии и Австро-Венгрии<sup>18</sup>. Соответственно, те железные дороги, которые он планировал как «защищенные операционные линии», были проложены в направлении приграничных областей страны. В то время как балтийские и черноморские порты представляли собой узловые пункты в планировании путей в тех проектах, которые были направлены на экономические потребности, Курсель, определяя узловые пункты своей сети, ориентировался на положение стратегически важных укреплений, важных гарнизонов и на течение рек, существенных с тактической точки зрения.

Курсель, по всей видимости хорошо ориентировавшийся в западной литературе, посвященной значению железных дорог для ведения современной войны, рассматривал паровой транспорт как инструмент для переброски войск с одного участка фронта на другой и для транспортировки из тыла на фронт всего необходимого, в том числе продовольствия для снабжения сражающихся частей<sup>119</sup>. Соответственно, он предложил построить два магистральных пути в направлении север–юг в западных областях империи: на севере они должны были встретиться в портовом городе Либаве, а на юге — в районе Житомира. Согласно концепции Курселя, дорога, пролегающая еще западнее и служащая первой линией защиты против «нападения неприятеля», должна была соединить города Гродно, Пинск и Остров. Пролгающая дальше на восток дорога должна была установить сообщение между стратегически важными укреплениями — городами Киевом, Бобруйском и Дюнабургом. Для снабжения из тыла служили, с одной стороны, пути из Санкт-Петербурга в Варшаву, а с другой — ветка с одной из станций на южной железной дороге (недалеко от Полтавы) до Киева или Житомира. Центральным узловым пунктом предложенной Курселем сети должна была служить «древняя столица» Москва. «Древний город» Киев служил в его видении западными воротами российской сети железных дорог<sup>120</sup>.

Интересным в принадлежавшем Курселю плане развития железнодорожной сети в европейской части России представляется, что «защищенная операционная линия», запланированная на западе, должна была пролегать не через Царство Польское, но восточнее польской границы через так называемый Западный край империи<sup>121</sup>. Несмотря на указание на необходимость обезопасить западную границу империи против внешних врагов и положить конец возможным беспорядкам внутри страны с помощью железной дороги, Курсель, очевидно, испугался идеи территориальной консолидации политически нестабильного ядра польских земель через выстраивание его инфраструктуры<sup>122</sup>.

В какой степени концепция Курселя отражает те размышления о строительстве стратегических железных дорог, которые развивались в 1860-е годы в Военном министерстве, станет ясно при взгляде на проект российской железнодорожной сети, представленный в 1865 году генералом от инфантерии Сергеем Петровичем Бутурлиным. Его брошюра *О военном значении железных дорог и особенной их важности для России* основывалась на лекции, прочитанной в Императорском обществе истории и древностей российских в Москве<sup>123</sup>.

В противоположность Курселю Бутурлин полностью посвятил свои размышления вопросу о том, как можно использовать железную дорогу для сохранения внутренней и внешней безопасности империи. Проект Мельникова 1862–1863 годов генерал отвергал, указывая на то, что он не удовлетворяет стратегическим потребностям страны<sup>124</sup>. Тот факт, что он сам игнорировал экономические соображения в своих планах, генерал оправдывал тем, что «меркантильные уважения и расчеты» должны отступить на задний план, если речь идет о защите безопасности государства. Конкретно это означало, что проект сети Бутурлина не предусматривал привязки житниц империи, то есть плодороднейших областей между Киевом, Харьковом и Воронежем, к железнодорожной сети<sup>125</sup>.

Для Бутурлина не было сомнений в том, что железные дороги будут играть центральную роль в планировании современных войн. Не позднее 1859 года, на который пришлось австро-франко-пьемонтская война, значение железных дорог для проведения стремительных военных операций стало в достаточной степени очевидным<sup>126</sup>. «Значение железных дорог в военном отношении», был убежден Бутурлин, еще более велико «для нашего Отечества, чем для всякой другой страны»<sup>127</sup>. В особенности «обширность империи», которая, с одной стороны, была источником силы и благосостояния для России, а с другой — представляла собой военно-стратегическую проблему, служила для него очевидным доказательством тому, что строительство железных дорог необходимо в тактических целях.

Также Бутурлин был убежден, что внутренняя и внешняя безопасность России будет подвергаться угрозе именно со стороны западных границ. Намекая на события польского Январского восстания, генерал размышлял:

[Железные] дороги имеют не меньшее значение в видах военных, для обороны края против врагов внешних и даже внутренних, когда Государство заключает в пределах своих области завоеванные, населенные племенами разнородными, еще не слившимися нравственно с завоевателями. Такое слияние может и должно со временем совершиться законодательными и правительственными мерами... но покамест элементы, открыто, или тайно, враждебные нравственному соединению всех частей политического тела, к которому они принадлежат, не проникнутся вполне чувством привязанности к общему, нераздельному отечеству. Правительство необходимо должно основывать владычество свое в полупокоренных областях на надежном устройстве военных учреждений.

Под этим общим выражением мы разумеем, между прочим, соответственное цели, постоянное размещение вооруженных сил, крепости и пути, по коим бы войска могли с наибольшим удобством и быстротою, быть обрацаемы во все стороны, для предупреждения, или прекращения, внутренних беспорядков, или же опасности, грозящей извне<sup>128</sup>.

Угроза западным областям империи возникает, согласно Бутурлину, не только по причине недостатка лояльности проживающих там (польских) подданных. Вообще безопасность «пограничного нашего края» по причине его большой географической удаленности от центрально-русских губерний находится под угрозой. Бутурлин напомнил своим читателям о том, что дистанция между Варшавой и Рейном на двести верст меньше, чем между столицей Польши и Москвой. Учитывая при этом плохое состояние российских дорог, фактическая «удаленность» Варшавы от Москвы еще больше. Западноевропейские государства, создавшие в прошедшие двадцать–тридцать лет плотную сеть железных дорог, могли, согласно Бутурлину, даже значительно сократить «дистанцию между собой и Россией». Напротив, в удаленности между Россией и Западом ничего не изменилось<sup>129</sup>. Поэтому империя в будущем должна будет приложить все усилия, чтобы теснее связать свои западные области и центральные губернии с помощью железных дорог:

...вопреки противным мнениям [мы] думаем, что в областях западной полосы империи, еще на долгое время будет полезнее и сообразнее с здравой политикой облегчать и умножать сообщения с внутренностью государства, нежели с чужими краями, или между самими этими областями<sup>130</sup>.

В то же время генерал высказывался за строительство железнодорожных линий в стратегических целях, чтобы обезопасить западное «пограничное пространство» России. Подобно Курселю, Бутурлин предлагал возведение двух магистральных дорог в направлении север–юг, чтобы облегчить переброску царской армии с одного участка фронта на другой в случае большой европейской войны<sup>131</sup>. Согласно прогнозу Бутурлина, «западная полоса» империи по ту сторону Даугавы (на севере) и Днепра (на юге) станет территорией оборонительной войны против объединенных европейских великих держав<sup>132</sup>. Эти дороги должны были дополнительно подстраховать снабжение армии из тыла в западном направлении. На западе ключевым пунктом

стратегической дорожной сети в схеме Бутурлина был определен Брест-Литовск. Подобно Курселю, генерал также не хотел укрепления Царства Польского и потому не предлагал строить стратегически важных дорог далее в глубь него. Большую часть Польши в случае нападения с Запада необходимо было быстро очистить от русских войск<sup>133</sup>. В качестве ворот стратегически важной железнодорожной сети в Центральной России Бутурлин рассматривал Брянск, откуда в случае войны можно было бы обеспечить снабжение фронта по северному или южному пути<sup>134</sup>. Кроме того, он предлагал сконцентрировать военные резервы в городах Орне и Киеве, лежащих на запланированной восточной оси север-юг. В самом серьезном случае дополнительные войска с этих военных баз можно было бы быстро отправить куда угодно от Балтийского моря до Крыма<sup>135</sup>.

Дискуссия о территориальной консолидации империи путем строительства важных со стратегической точки зрения железных дорог получила новую пищу благодаря австро-прусской войне 1866 года, в ходе которой прежде всего Пруссия активно использовала железнодорожную сеть. Российский военный министр Дмитрий Алексеевич Милютин, констатировавший, что железнодорожная сеть империи ни в малейшей степени не соответствует военным потребностям страны, в конце 1868 года поручил полковнику Николаю Николаевичу Обручеву, профессору Академии Генерального штаба, разработать еще один план сети стратегически важных железных дорог<sup>136</sup>. Обручев также подчеркивал, что Царство Польское составляет «ключ нашей западной обороны»<sup>137</sup>. В связи с этим он напомнил, что наиболее подверженный опасности участок российской оборонительной линии до сих пор остается безо всякой связи с центром государства: «...а в средствах к сосредоточению наших войск в пограничных районах, — к передвижению их из района в район, мы далеко уступаем неприятелю»<sup>138</sup>. План Обручева — построить несколько железнодорожных линий, соединяющих Центральную Россию с Крымом и «Привислинским краем», — должен был разрешить эту проблему. Государству следовало перехватить инициативу в строительстве стратегических железных дорог и таким образом преодолеть слабость России в области мобилизации и переброски войск по сравнению с Австрией и Пруссией.

Нарисованный Курселем, Бутурлиным, Обручевым и другими участниками дебатов о стратегическом значении железных дорог образ империи как территории, находящейся под угрозой нападения с Запада, вновь обнаруживается в документах высшего военного командования конца 1860-х годов. В своем донесении царю Александру II

военный министр Дмитрий Алексеевич Милютин в октябре 1868 года, отстаивая необходимость учитывать стратегические интересы при планировании транспортного сообщения, настойчиво указывал на открытые фланги империи на западе<sup>139</sup>. Для военного министра «западные пределы» представляли собой ахиллесову пяту в империи. В конце концов речь шла об областях, «еще не слившихся окончательно с коренной Россиею»<sup>140</sup>. Даже если враг, который нападет с запада, и не будет мечтать добраться до «сердца России», он сможет причинить много вреда «на наших окраинах». В особенности заслуживало внимания Царство Польское, представлявшее собой «голову» западных пограничных земель. Его территория глубоко уходила в «тело Европы», и политическая ситуация там давала больше «горючего материала», чем в любом другом регионе империи. Если мы допустим, писал далее Милютин, что враг укрепитя на Висле, это будет иметь самые серьезные последствия для территориального единства империи. Ни в коем случае нельзя позволить врагу «перенести на нашу границу вопрос о национальностях», который еще до его обострения «сглажен русским влиянием». Иначе, согласно Милютину, «целость всей нашей государственной области может подвергнуться множеству рисков»<sup>141</sup>.

Из того факта, что потенциальные агрессоры с запада — Пруссия и Габсбургская империя — располагали лучшим железнодорожным сообщением на границе с Россией, чем сама империя, Милютин сделал вывод о самой настоятельной потребности в развитии российской железнодорожной сети в западных областях России. При этом он прежде всего имел в виду привязать Брест-Литовскую крепость посредством трех железнодорожных веток к тылам (Гродно на северо-востоке, Смоленску на востоке и Киеву на юго-востоке) и построить идущую в направлении север–юг железнодорожную линию от Киева до литовско-белорусских пограничных земель<sup>142</sup>. Эти дороги должны были обеспечить переброску воинских частей между отдельными участками фронта и быстрое снабжение сражающихся частей из центральных губерний. Хотя Польша представлялась Милютину «театром военных действий» в случае возможной оборонительной войны против западных соседей, он также не настаивал на расширении стратегической железнодорожной сети России вплоть до так называемого Привислинского края<sup>143</sup>.

Милютин в своем донесении от октября 1868 года жаловался, что в прошедшие годы при планировании новых железнодорожных путей экономические соображения постоянно преобладали над стратегическими интересами страны. Возможно, военный министр подразумевал под этим те публичные дебаты, которые разгорелись в 1863–1864 годах



по поводу проекта так называемой «южной железной дороги», мобилизовав друг против друга два противоположных лагеря<sup>144</sup>. Дискуссия, в которой участвовали не только высокие чиновники из Санкт-Петербурга, но и многочисленные сановники из провинции, а также предприниматели и знаменитые ученые, сосредоточилась, если излагать только суть дела, вокруг вопроса о том, одобрит ли царское правительство строительство железной дороги из Одессы через Балту и Кременчуг до Харькова, или же следует форсировать в качестве альтернативы проект дороги из Одессы до Киева (и далее до Москвы). В то время как первый вариант поддержали министр финансов Михаил Христофорович Рейтерн, министр внутренних дел Петр Александрович Валуев, наместник Царства Польского великий князь Константин Николаевич, генерал-губернатор Новороссии и Бессарабии Павел Евстафьевич Коцебу (Пауль Деметриус Коцебу), а также целый ряд предпринимателей из прибалтийских немцев, за вторым предложением стояли военный министр Милютин, министр государственных имуществ Александр Алексеевич Зеленой, начальник Главного управления путей сообщения Мельников, влиятельный публицист Михаил Никифорович Катков, а также группа, представлявшая московские деловые круги. В то время как сторонники строительства дороги Одесса–Кременчуг указывали на экономический потенциал этого транспортного проекта, с помощью которого можно будет привязать плодородные области Южной Подольи к портам на Черном море, их противники доказывали, что эта железнодорожная линия будет служить только иностранным интересам и поощрять сепаратистские тенденции на Украине<sup>145</sup>.

В начале декабря 1864 года между представителями обоих лагерей на заседании статистического отдела Императорского российского географического общества (ИРГО) произошел серьезный обмен ударами, причем сторонники линии Киев–Одесса указывали в первую очередь на военное значение этого проекта. Среди них был и полковник Обручев, подчеркивавший во время дискуссии значение этого пути как продолжения стратегической линии от Москвы через Курск до Киева<sup>146</sup>. Несмотря на массивное сопротивление высокопоставленных представителей министерской бюрократии, в середине декабря 1864 года Комитет министров проголосовал за дорогу от Балты через Кременчуг до Харькова<sup>147</sup>. К этому решению присоединился немного позже и царь Александр II. Решающее значение при этом имел, очевидно, аргумент министра финансов Рейтерна: государственная политика в сфере железнодорожного строительства должна ориентироваться в кратко- и среднесрочной перспективе прежде всего на экономические интересы

страны. Дорога из Одессы до Кременчуга и Харькова обещала зримо доказать экономическую эффективность российских железных дорог, запустив экспорт аграрной продукции из Южной России и Украины и тем самым быстро обеспечив приток требуемых финансовых средств в государственную казну империи. Требование противоположного лагеря теснее привязать Украину также и экономически, с помощью стратегически важной железнодорожной линии. Рейтерн отверг, указав на то, что это должно последовать, но позднее<sup>148</sup>.

Когда четыре года спустя военный министр Милютин осенью 1868 года приступил к выстраиванию стратегически важной железнодорожной сети в империи, финансовые условия для строительства железных дорог в России явно изменились. В основе этих изменений лежало основание в 1867 году государственного железнодорожного фонда, который должен был облегчить выдачу кредитов частным железнодорожным обществам. Именно он стал в 1868–1872 годах источником первого строительного бума («концессионной горячки», или «железнодорожной лихорадки») в истории железнодорожного строительства в империи<sup>149</sup>. На основе переработанных планов развития железнодорожной сети в Европейской России за эти пять лет было введено в действие около 9600 км новых железнодорожных линий. Многие из этих дорог ориентировались на экономические интересы, другие удовлетворяли скорее потребностям российских военных стратегов<sup>150</sup>. После дебатов, продолжавшихся более 30 лет между сторонниками ориентированной на экономические потребности сети и поборников стратегического железнодорожного строительства, открылась, казалось, возможность реализовать в Европейской России такую железнодорожную сеть, которая бы удовлетворяла запросам обоих лагерей<sup>151</sup>.

### 1.5. СОЗДАНИЕ ИНДУСТРИАЛИЗОВАННОГО ПРОСТРАНСТВА

Основная структура российской железнодорожной сети в европейской части империи возникла во время первого большого железнодорожного бума конца 1860-х — начала 1870-х годов. Во время объединения страны в единую сеть (*Vernetzung*) принципиальные политические дебаты о возможности и необходимости освоения России посредством железных дорог потеряли свою обоснованность. Также и спор по вопросу о том, следует ли при планировании сети дорог ориентироваться скорее на экономические или же на стратегические потребности, определенно лишился своей остроты. Публичные дискуссии

о строительстве железных дорог в империи с 1860-х годов все более вращались вокруг вопроса о роли государства в его финансировании и в эксплуатации новых путей. При министре финансов Рейтерне (1862–1878) имперское правительство ограничивалось все больше передачей концессий на строительство новых железнодорожных линий частным предпринимателям и связывало себя финансовыми обязательствами с гарантией постоянных дивидендов от инвестированных в акционерные общества отечественных и зарубежных капиталов. В конце 1870-х годов российские железные дороги почти полностью находились в частных руках<sup>152</sup>. Различные группы интересов внутри и за пределами имперского правительства спорили, как и прежде, о том, следует ли отдавать преимущество при передаче новых концессий железным дорогам с экономическим или со стратегическим значением. Обещание гарантированных государством дивидендов на практике вело к тому, что находились — по крайней мере во время железнодорожной лихорадки 1860–1870-х годов — инвесторы и для таких транспортных проектов, которые не обещали больших выгод.

Хотя в российских дебатах начиная с 1830-х годов железная дорога постоянно и настойчиво упоминалась как мотор экономического развития, бросается в глаза, что сами сторонники быстрого транспортного освоения империи исходили из относительно статических структур страны как прежде всего аграрного экономического пространства. Также и министр финансов Рейтерн с помощью железных дорог хотел прежде всего запустить экспорт сельскохозяйственных товаров. Так можно было бы воздействовать на торговый баланс и поправить безнадежную ситуацию в государственных финансах, сложившуюся после Крымской войны. В своей записке на высочайшее имя от 16 сентября 1866 года он изобразил строительство железных дорог

...положительно важнейшею для будущности России задачею правительства. Увеличенный, посредством железных дорог, вывоз за границу представляется, как выше объяснено, единственно возможным исходом для расстроенного нашего денежного обращения и, следовательно, для кредита государственного и финансов вообще...<sup>153</sup>

Мысль о том, что железные дороги могли бы, наряду с поощрением «земледелия», помочь форсировать развитие ремесленного и промышленного производства в стране, чрезвычайно медленно укоренялась в дебатах о железных дорогах в империи<sup>154</sup>. Правда, уже Мельников в своем плане развития российской железнодорожной сети

1862–1863 годов предложил строительство так называемой «антрацитовой дороги» из Екатеринослава на Днепре до рудников станицы Грушевской (западнее Северского Донца) — дороги, пересекавшей с запада на восток угольные месторождения Донецкого бассейна. Эта дорога, однако, должна была лишь обеспечить снабжение российских локомотивов топливом<sup>155</sup>. План развития российской железнодорожной сети, разработанный последователем Мельникова графом Бобринским в 1870 году и предусматривавший строительство новых дорог общей длиной более 7000 верст, также был нацелен в первую очередь на то, чтобы связать центры сельскохозяйственного производства страны с российскими речными и морскими портами<sup>156</sup>. Несмотря на это, некоторые вновь нанесенные на планы линии были и направлены таким образом, чтобы способствовать развитию тяжелой промышленности на юге страны и на Урале. Так, две из построенных в конце 1860-х — начале 1870-х годов линий сообщения в направлении север–юг пересекали Донецкий бассейн недалеко от его западной и восточной границ<sup>157</sup>. Для Урала, представлявшего собой вплоть до 1890-х годов важнейший центр металлургического производства в России, была в 1870 году запланирована Уральская горнозаводская железная дорога (хотя и возведенная лишь в 1875–1878 годах)<sup>158</sup>. Донецкая каменноугольная железная дорога, на которую в первую очередь легла вся нагрузка периода возникновения горнодобывающей промышленности в Донецком бассейне в 1880-е годы, была построена только в 1878–1879 годах<sup>159</sup>. Важный для развития российской тяжелой промышленности на юге страны рельсовый путь между рудными месторождениями Кривого Рога и угольными пластами Донецкого бассейна (Екатеринославская железная дорога) был введен в эксплуатацию лишь в 1884 году<sup>160</sup>.

Поскольку отечественные производственные мощности еще не были достаточно развиты, главный выигрыш от строительства российской железнодорожной сети в период между 1868 и 1872 годами получила иностранная тяжелая промышленность<sup>161</sup>. В том числе из-за отчетливо либеральной таможенной политики лишь 9% проложенных в 1875 году в империи рельсов были отечественного производства<sup>162</sup>. Даже Уральская горнозаводская железная дорога, построенная в самом сердце российской металлургической промышленности, состояла на 70% из рельсов, изготовленных за границей<sup>163</sup>. На этом фоне к министру финансов Рейтерну пришло осознание того, что от строительства железнодорожной сети может и должна получать долгосрочную выгоду и собственная тяжелая промышленность, а не только производители и экспортеры российских сельскохозяйственных товаров<sup>164</sup>.

В одной из записок 1876 года, *О мерах к развитию в России рельсового производства*, он писал:

Железные дороги наши строились преимущественно на иностранные капиталы и, конечно, без помощи последних не могут строиться в будущем. Но нельзя допустить мысли, чтобы они и ремонтировались постоянно иностранными рельсами и подвижным составом. Тогда мы вдвойне зависели бы от иностранных капиталов<sup>165</sup>.

И государственная поддержка железнодорожной промышленности в 1870-е годы, так же как и отмена беспошлинного ввоза рельсов в мае 1876 года, логично вытекали из этой точки зрения<sup>166</sup>. Без железных дорог и механической промышленности, писал Рейтерн, «Россия не могла считаться вне опасности даже в собственных ее границах и [...] влияние ее на судьбы остальной Европы должно пасть на степень, не согласную с ее внутренним могуществом и историческим значением»<sup>167</sup>.

Не в последнюю очередь из державно-политических соображений царское правительство попыталось начиная с 1870-х годов через государственное железнодорожное строительство создавать новые центры ремесленного производства и таким образом форсировать индустриализацию страны. Эта смена парадигмы имела далекоидущие последствия для идей об экономическом пространстве в империи. В то время как прежде железная дорога рассматривалась как средство передвижения и перемещения товаров в глубоко аграрной национальной экономике, последняя должна была теперь обеспечить также усиленный спрос на продукцию российской тяжелой промышленности. Значение при этом имел не только вопрос о том, какие центры производства, какие металлургические заводы, а также угольные и рудные залежи следует вплести в железнодорожную сеть империи, но также и о том, как (вновь) стимулировать спрос на продукцию российской железнодорожной промышленности. После того как строительство новых железных дорог к концу 1870-х годов практически остановилось, все больше лиц стали высказываться в пользу усиления государственного участия в железнодорожном строительстве.

В большинстве работ по экономической истории России концепция развития массивированной инвестиционной поддержки государством железнодорожного строительства и протекционистской таможенной политики связывается прежде всего с именем министра финансов Сергея Юльевича Витте (министр в 1892–1903 годах)<sup>168</sup>. Витте прошел беспрецедентный карьерный путь от генерального директора

(частной) Юго-Западной железной дороги до шефа департамента железных дорог в Министерстве финансов, чтобы впоследствии занять кресло министра путей сообщения, а вскоре затем — министра финансов. Будучи экспертом в области железных дорог, он был убежден, что имперское правительство располагает исключительно мощным инструментом управления экономическим развитием страны<sup>169</sup>. Цель индустриализации империи Витте выводил прежде всего из державно-политических соображений. Подобно Рейтерну, он доказывал, что только таким образом можно поддержать статус великой державы и избежать падения России до уровня колонии Запада<sup>170</sup>. В конфиденциальном докладе Николаю II, поданном в феврале 1900 года, Витте излагал следующее:

Россия с ее огромным разноплеменным населением, с ее сложными историческими задачами в международной политике, с ее разнообразными внутренними интересами может быть более, чем какое-либо другое государство, нуждается в том, чтобы национальное политическое и культурное здание имело под собой надлежащую экономическую почву, чтобы империя Вашего величества была великой не только политической и земледельческой, но и промышленной державой<sup>171</sup>.

Витте не только излагал вдохновенную сочинениями Фридриха Листа концепцию протекционистской и ориентированной на национальные интересы промышленной политики<sup>172</sup>. Как министр финансов, он выступал и за усиленное строительство новых железных дорог правительством в европейской и азиатской частях империи. На время его руководства Министерством финансов пришелся второй строительный бум в истории российских железных дорог — в 1890-е годы. Между 1890 и 1900 годами в империи было проложено 22 638 км новых железнодорожных путей. Между 1897 и 1901 годами ни в одной другой стране Европы не появлялось так много километров железных дорог в год, как в России. При этом почти половина построенных между 1893 и 1900 годами дорог финансировалась из государственной казны<sup>173</sup>. Ни одно другое ведомство, кроме Министерства путей сообщения, в эти годы не могло записать на свой счет аналогичного прироста своего бюджета: он вырос с 12,14 млн рублей в 1882 году до 435,55 млн рублей в 1902 году<sup>174</sup>. Строительство железнодорожной сети создало — как и планировалось — основы для выстраивания российской тяжелой промышленности и в целом превратилось в мотор экономического взлета в 1890-е годы<sup>175</sup>.

В Лекциях о народном и государственном хозяйстве, в которых в 1902–1903 годах Витте изложил свою экономическую концепцию, подчеркивается, что «при обширности территории России, сближение районов имеет здесь более важное значение, чем в других государствах, где расстояния вообще не столь значительны»<sup>176</sup>. Железная дорога облегчает, по его словам, не только преодоление пространственных дистанций в «неизмеримо» большой империи<sup>177</sup>. Помимо этого, (государственный) спрос на рельсы и подвижной состав способствует в значительной мере индустриализации страны. Железные дороги с их 400 000 служащих сами развились к рубежу веков до самого большого предприятия страны. Ни в одной другой отрасли «промышленности» не работало столько людей, как на железных дорогах империи<sup>178</sup>.

Политика Витте по развитию железных дорог была направлена не только на поощрение российской тяжелой промышленности. Следуя примеру Бисмарка, Витте форсировал огосударствление частных железнодорожных акционерных обществ<sup>179</sup>. Также строительство больших трансконтинентальных дорог и введение дифференцированной системы установленных государством тарифов за перевозку грузов должны были стать частью основополагающих изменений в российской экономической географии и позиции России как торговой державы международного уровня<sup>180</sup>. В должности главы железнодорожного департамента Министерства финансов Витте отвечал за выработку закона, установившего с 1889 года единые тарифы на перевозку грузов и пассажиров для всех (акционерных и государственных) железнодорожных обществ империи. В основу проекта этого закона легла работа Витте *Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов (1883)*<sup>181</sup>. До 1889 года частные акционерные общества в империи могли устанавливать цены на транспортные услуги по собственному усмотрению: система, становившаяся, на взгляд царского правительства, все менее справедливой по отношению к потребностям внутренней и внешней торговли империи<sup>182</sup>. В работе *Русские порты и железнодорожные тарифы*, написанной еще в должности генерального директора Юго-Западных железных дорог, Витте писал:

Железная дорога в экономическом организме имеет то же значение, какое в телесном организме приписывается кровообращению, доставляющему во все уголки его питательные вещества. Возможно и необходимо регулировать кровообращение, но не искусственно изменять его, направляя в одни части организма на счет других частей<sup>183</sup>.

Витте не сомневался в том, что именно государству, то есть правительству империи, досталась задача из центра «отрегулировать» «кровообращение», то есть товаропотоки внутри тела российской национальной экономики. Этой цели служила государственная тарифная политика, развившаяся в 1893–1903 годах до «важнейшего инструмента государственной экономической политики»<sup>184</sup>.

Особенность экономико-географического мышления Витте состояла еще и в том, что он мог охватить своим взглядом весь организм национальной экономики империи во всей его величине. Не в последнюю очередь возраставшее значение имперского измерения в российском дискурсе о железных дорогах заметно в ориентации государственной тарифной политики на железных дорогах России в 1890-е годы. Расширение железнодорожной сети до азиатской периферии империи имело своим последствием то, что все больше регионов с различной экономикой входили в сферу воздействия нового транспортного средства, и это впоследствии существенно облегчило проведение единой экономической политики в империи. Законом 1889 года Витте создал сложную тарифную систему, которая должна была оживить в особенности экспорт российских сельскохозяйственных товаров и содействовать намеченному стимулированию определенных экономических регионов империи<sup>185</sup>. Относительно выгодные тарифы на перевозку зерна на дальние расстояния были задуманы как одна из мер поддержки сельского хозяйства через только что освоенные территории Западной Сибири и степного пояса севернее Кавказа. Тарифы на внутренние перевозки угля и руды должны были поощрить тяжелую промышленность на юго-западе страны (Донецкий бассейн, Кривой Рог). Более низкие тарифы на перевозку сырья пошли на пользу промышленности на северо-западе и в центре страны, а от низких тарифов на перевозку нефти выгоду получила прежде всего добывающая промышленность Кавказа<sup>186</sup>.

## 1.6. КОНСОЛИДАЦИЯ ИМПЕРСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Анализируя российский дискурс о железных дорогах 1850–1860-х годов, можно заметить, что большинство даже самых основательных проектов сети железных дорог принимали во внимание только европейскую часть империи. Хотя топос России как «самой большой страны на земле» с самого начала был взят на вооружение поборниками строительства железных дорог, их видение и планы обращались прежде всего на области Центральной России, а также западные и юго-западные



окраины страны. Однако уже в ранних дебатах о технической и транспортной привязке Царства Польского и Украины стало понятно, что строительство железных дорог столь же тесно связано с вопросом о территориальной консолидации России как *имперского* пространства. Во время первого российского бума железнодорожного строительства казалось реализуемым объединение многонациональной империи на всем ее протяжении в единую сеть за относительно недолгий срок, и тогда же отчетливо расширился и горизонт дебатов о железных дорогах в России<sup>187</sup>. Все больше внимания уделялось вопросу о том, каким образом паровой транспорт может способствовать укреплению связей между русским центром и азиатской периферией. После «усмирения» Кавказа в конце 1850-х годов в первую очередь именно он попал в поле зрения российских транспортных планировщиков. В период завоевания Центральной Азии в дебатах о роли железных дорог обсуждалось подчинение, господство и экономическая эксплуатация русского Туркестана<sup>188</sup>. В 1870–1880-е годы стали более интенсивными также и дискуссии о транспортно-технической привязке и пересечении Сибири.

### 1.6.1. Кавказ и Закавказье

За дискуссиями о строительстве Северо-Кавказской магистрали в конце 1860-х годов угадывается не в последнюю очередь растущее влияние региональных акторов и представителей различных групп, заинтересованных в планировании нового железнодорожного сообщения в империи в то время. Проект финансируемой частным капиталом дороги из Ростова-на-Дону до Владикавказа поддерживал в первую очередь царский наместник на Кавказе великий князь Михаил Николаевич. В письме к Александру II, написанном в январе 1869 года, великий князь убеждал в значимости рельсового пути для длительной интеграции Кавказа в империю:

Кавказ покорен и спокоен. Но пока покорение — только материальное и поэтому подвержено случайностям. Дабы упрочить его, нужно покорение духовное, которое возможно лишь при условии сокращения расстояний, отдаляющих Кавказ от Империи [...] Только подобная дорога может прикрепить кавказский край и Закавказье к России навсегда прочными и неразрывными узами; тогда быть может, не в дальнем будущем Кавказа не станет и будет лишь продолжение южной России до азиатской ее границы<sup>189</sup>.

Вызов, содержащийся в этой картине империи как гомогенного национального пространства, в котором внутренние политические и культурные границы не играют больше никакой роли, иллюстрирует честолюбивые надежды, которые возлагали на объединение имперского пространства в единую сеть те, кто принимал решения в империи. Поскольку в этом случае — в проекте железной дороги от Ростова до Владикавказа — было легко привести в созвучие политические интересы местных представителей власти с экономическими расчетами частных инвесторов и стратегическими соображениями Военного министерства в Санкт-Петербурге, эта дорога уже в декабре 1869 года была официально внесена в план развития российской железнодорожной сети, а в 1875 году торжественно открыта<sup>190</sup>.

Строительство железнодорожной ветки до Баку вдоль западного побережья Каспийского моря в 1899 году соединило Закавказскую железную дорогу с железнодорожной сетью Российской империи<sup>191</sup>. За строительство этой дороги, проложенной между 1866 и 1883 годами через Южный Кавказ сначала как изолированный железнодорожный путь, высказывались в первую очередь региональные представители властей. Уже в конце 1857 года наместник на Кавказе князь Александр Иванович Барятинский обратился к Александру II с письмом, в котором решительно выступал за строительство железнодорожного пути от восточного берега Черного моря до западного побережья Каспийского. Подобно великому князю Михаилу Николаевичу, 12 лет спустя Барятинский указывал на недоступность и изолированность закавказских областей и убеждал в том, что железная дорога является самым подходящим средством, чтобы крепче привязать эту провинцию к центру империи:

В настоящее время Закавказские области связаны с империей только на географической карте, в сущности они составляют край, во всех отношениях отделенный от России. Чрезвычайное затруднение в сообщениях и огромные расстояния от пунктов, в которых сосредоточены главные силы государства, вполне разъединяют Закавказье с империей в военном и экономическом отношении<sup>192</sup>.

Не только военные транспорты, писал далее Барятинский, наталкиваются на препятствия в провинции в виде слабо развитой инфраструктуры. По мнению кавказского наместника, также и экономика региона страдает от высоких цен на перевозки в Россию. Железная дорога через Южный Кавказ «сгладит Кавказский хребет на торговой

карте» и приведет к продолжительному оживлению местной экономики. В первую очередь ветка между Черным и Каспийским морями поможет утвердить Закавказье как важный транзитный регион между Европой и Азией на карте мировой торговли:

Закавказье поставлено на перепутье двух частей света, как место свободного всемирного торга. В продолжении полувекового русского владычества загорные области имели для государства только политическую важность, вызывая одни лишь издержки, а между тем этот край может быть богатейшей частью империи [...] Возрождение этой страны невозможно без торговли, составляющей весь ее географический смысл [...] Россия должна и для него и для себя обратить Кавказский перешийек в большую дорогу всемирной торговли [...] Железная дорога будет для Закавказья тем же, чем бывает вода для плодородных, но спаленных солнцем земель<sup>193</sup>.

### 1.6.2. Центральная Азия

Идея превратить Россию в транзитный пункт мировой торговли с помощью железной дороги и таким образом по-новому позиционировать империю на карте глобальных товаропотоков вновь обретает свою сущность в дискуссиях о строительстве двух больших трансконтинентальных дорог в империи: дороги через Центральную Азию и Великого Сибирского пути. В отличие от его коллег на Кавказе российский генерал-губернатор Туркестана Константин фон Кауфман (1867–1882) не мог, тем не менее, сначала добиться привязки подчиненной ему территории к железнодорожной сети империи<sup>194</sup>. Дискуссия о строительстве железной дороги из европейской части России (или Сибири) в Центральную Азию велась с начала 1870-х годов в правительственных кругах, в прессе, а также в обществах, например в Императорском Российском географическом обществе<sup>195</sup>. Между 1865 и 1880 годами на экспертизе у правительства лежало более сорока проектов постройки железных дорог<sup>196</sup>. В большинстве представлений поднимался вопрос о железнодорожном сообщении из европейской части России или из степных районов вокруг Оренбурга до Ташкента<sup>197</sup>. Многие предложения исходили от иностранных инженеров, предпринимателей и банков. Это иллюстрирует тот факт, что технико-транспортное освоение империи уже стало темой международных дебатов о «мировом сообщении» и желанным полем деятельности транснациональных акторов в экономической сфере<sup>198</sup>.

Особое внимание привлек к себе проект французского инженера Фердинанда де Лессепа, предложенный в 1873 году царскому правительству: он предлагал посредством пересекающей всю Россию трансконтинентальной железной дороги поднять значение Туркестана до страны транзитной торговли между Европой и Индией<sup>199</sup>. За Лессепом, руководившим строительством Суэцкого канала и принадлежавшим к великим визионерам глобальных технико-транспортных сетей, стояли прежде всего французские банки. Они рассматривали проект дороги в Индию как конкурирующий в отношении находившегося под британским господством Суэцкого канала<sup>200</sup>. Предложение Лессепа не в последнюю очередь было поддержано туркестанским генерал-губернатором Кауфманом, мечтавшим пробудить к жизни спящую энергию подвластной ему земли и освоить ее природные богатства<sup>201</sup>. Кауфман дал себя убедить в том, что железнодорожное сообщение с Туркестаном не только крепче привяжет провинцию к России в политическом смысле, но соединит обе части империи в единый «союз интересов»<sup>202</sup>.

Ни реноме французского инженера де Лессепа, ни указание Кауфмана на стратегическое значение железнодорожного сообщения с Туркестаном не могли убедить критиков проекта в Санкт-Петербурге. Сам военный министр Милютин, поборник строительства стратегических железнодорожных линий, 3 января 1875 года, во время обсуждения проекта де Лессепа, велел записать в протоколе:

...протяжение дороги было бы так велико, трудности построения так громадны, а проходимые ею пространства так пустынные, что эта дорога до Ташкента не могла бы окупить расходов; следовательно, теперь, когда для России необходимы столь многие и важные дороги, было бы не время говорить о подобных предприятиях [...] Весь проект Лессепа до такой степени фантастичен, что не заслуживает столь основательного обсуждения о его выгодных и невыгодных сторонах...<sup>203</sup>

Вставшие в последующие годы перед российским военным руководством проблемы, необходимость сломить сопротивление местных элит в Закаспийском регионе и все более обострившийся внешнеполитический конфликт с Великобританией в Центральной Азии привели, тем не менее, к быстрой смене позиции военного министра по этому вопросу<sup>204</sup>. Неудача первой российской Ахалтекинской экспедиции в сентябре 1879 года и военное продвижение британцев в Афганистане в 1878–1879 годах питали страх петербургского правительства

перед возможной потерей собственных господствующих позиций в Центральной Азии. 29 февраля 1880 года военный министр Милютин в письме Александру II настоятельно предупреждал, что Англия,

...подчинив себе Азиатскую Турцию, разрушив Афганистан, завязав тесные связи с туркменами и усиливаясь склонить также на свою сторону Персию [...] начинает угрожать Каспийской области. Поэтому оставаться с этой стороны в бездействии признается невозможным, тем более, что бездействие пагубно отразилось бы на все соприкосновенные нам азиатские народы...<sup>205</sup>

Особое значение с точки зрения министра имело транспортно-техническое освоение Закаспийского региона, которое должно было в особенности облегчить подготовку следующей попытки подчинить текинцев-туркменов.

В то время как в 1870-е годы Лессеп и другие визионеры железных дорог, ведущих в Центральную Азию, были захвачены идеей интегрировать Туркестан в империю не только политически, но также и экономически и отвести этому региону твердое место на карте глобальных торговых потоков, в дебатах первых месяцев 1880 года доминировал образ Российского Туркестана как имперской окраины, находящейся под постоянной угрозой со стороны внешнего врага и требующей защиты с помощью строительства стратегической железнодорожной линии. Закаспийская железная дорога, постройка которой началась в августе 1880 года, к 1888 году достигла Самарканда и стала первой «военной дорогой» империи<sup>206</sup>. Она была проложена российскими железнодорожными войсками и находилась в подчинении Военного министерства<sup>207</sup>. Как первую железнодорожную линию, пересекающую песчаную пустыню, ее прославляли в разных странах как «чудо техники» и знак победы человека над природой<sup>208</sup>.

Идея превратить Россию в промежуточную станцию для торговых потоков из Индии в Европу с помощью трансконтинентальной железной дороги и таким образом по-новому позиционировать империю на карте «мирового сообщения» в начале XX века заново стала предметом дискуссий в контексте дебатов о строительстве железной дороги из Оренбурга до Ташкента<sup>209</sup>. Особенно горячо в апреле 1900 года на решающем заседании межведомственного комитета в пользу строительства железной дороги от Саратова до Чарджоу на Амударье (на границе Закаспийского региона и Бухарского эмирата) высказывался министр финансов Сергей Юльевич Витте<sup>210</sup>. Этот проект

составлял конкуренцию другому — проекту железнодорожного сообщения между Оренбургом и Ташкентом, которому особенно благоприятствовал военный министр Куропаткин<sup>211</sup>. Говоря о намечаемой железной дороге между Каспийским и Аральским морями, Витте указывал на то, что речь идет о международном пути «огромного, можно сказать, мирового значения»<sup>212</sup>. Витте предсказывал скорую связку российской и британской железнодорожных сетей в Центральной Азии и Афганистане и пророчил России большое будущее как стране транзитных товаропотоков из Индии в Европу<sup>213</sup>. Министр финансов со своей моделью развития транспортного пространства, в которой железные дороги должны были служить усилению России как великой экономической державы, не смог, однако, противостоять позиции Куропаткина. Военный министр, впрочем, соглашался с тем, что железнодорожная линия, расположенная западнее, несколько короче, чем трасса Оренбург–Ташкент, которой он отдавал предпочтение. Последнюю, тем не менее, дешевле построить, и служить военным интересам России она будет лучше, чем дорога, предложенная Витте. К тому же Куропаткин выразил сомнение и в видении России как пространства транзитной торговли между Индией и Европой. Англия, по Куропаткину, никак не заинтересована в объединении железнодорожных сетей Русского Туркестана и Британской Индии, и поэтому политических условий для задуманных Витте планов просто не существует<sup>214</sup>. К аргументации Куропаткина, согласно которой дорога Оренбург–Ташкент «приблизит» центр Русского Туркестана к Москве и облегчит переброску войск из метрополии в Центральную Азию, присоединились также министр иностранных дел граф Михаил Николаевич Муравьев, министр путей сообщения Михаил Иванович Хилков и, в конце концов, Николай II<sup>215</sup>. В 1906 году железнодорожная линия Оренбург–Ташкент была торжественно открыта.

Уже современники воспринимали строительство железных дорог в Туркестане как часть конкурентной борьбы между Российской империей и Великобританией за сферы влияния в Центральной Азии (*Great Game*)<sup>216</sup>. Одновременно и российские, и западноевропейские наблюдатели рассматривали Закаспийскую и Среднеазиатскую железные дороги как проявление успешной *mission civilizatrice* «Запада» в Азии<sup>217</sup>. Идею принести искры «цивилизации» и западные представления о порядке в Азию можно найти в текстах, принадлежащих российскому дискурсу о железных дорогах еще 1850-х годов. В своих письмах *О русской политике на будущее время* уже первопроходец панславизма Михаил Погодин сформулировал идею формирования

политического и экономического влияния России в Азии. Он открыто требовал:

Проложите дороги в Азию, или отыщите старые, устройте сообщения, хоть по следам, указанным Александром Македонским и Наполеоном, заведите караваны, опояжьте железными дорогами Азиатскую Россию, пошлите пароходы по всем рекам и озерам, соедините ее с Европейскою [...] повезите Европейские товары, хотя транзитом, в Азию, привезите Азиатские товары для себя и для Европейцев, из самых богатейших стран, как Китай и Япония, и вы умножите довольство и обилие по всему земному шару. Азия, Европа, влияние на весь мир! Какая великолепная будущность для России!<sup>218</sup>

В провидческой брошюре *Сближение Средней Азии с Европою, или Проект о железных дорогах* Генрих Любанский в 1858 году объявлял паровые машины уже не иначе как мощным мотором цивилизации:

Правда, где пройдут линии железных дорог, там комфорт искусства; во всех отношениях щеголеватость; чистота, порядок, удобства и благонравие [...] а что главнее всего, там проявляются новые богатства края; там поприще деятельности и предприимчивости трудолюбивого человека раздвигается пред ним; там просвещение, искусства распространяют на все слои человеческой семьи благоденствия свои<sup>219</sup>.

Хотя российские железные дороги не были построены только для того, чтобы нести на периферию империи «чистоту, порядок, удобство и благонравие», указание на цивилизаторскую силу техники было, однако, важным топомом в дискурсах имперского самоописания. Даже Ф.М. Достоевский, весьма скептически, как известно, относившийся к изобретению железных дорог, в *Дневнике писателя* (1881) также убедительно описал это средство сообщения как инструмент российской *mission civilizatrice* в Азии:

С стремлением в Азию у нас возродится подъем духа и сил [...] В Европе мы были приживальщики и рабы, а в Азию явимся господами. В Европе мы были татарами, а в Азии и мы европейцы. Миссия, миссия наша цивилизаторская в Азии подкупит наш дух и увлечет нас туда, только бы началось движение. Постройте только две железные дороги, начните с того, — одну в Сибирь, а другую в Среднюю Азию, и увидите тотчас последствия<sup>220</sup>.

Разговор о транспортно-техническом освоении имперской периферии открыл российской правящей элите возможность представить территории многонациональной империи как пространство будущего и прогресса (следуя при этом европейским/западным образцам). Азиатской периферии выпала при этом пассивная роль — принимать «плоды цивилизации» и с благодарностью следовать за российскими колониальными властями на пути к прогрессу. Российский государственный советник Оскар Хейфельдер (*Oscar Heyfelder*), в 1880 году служивший главным врачом в Ахалтекинской экспедиции генерала Скобелева, в 1887 году опубликовал на немецком языке работу *Закаспийский край и его железные дороги (Transkaspien und seine Eisenbahn)*. В ней он приветствовал Закаспийскую железную дорогу как «важный элемент в большой сети культур и транспортных средств, которому предопределено объединить весь глобус»<sup>221</sup>. Железная дорога умножила «славу России в такой важной цивилизаторской области и уже произвела переворот [...] в обычаях и воззрениях наших когда-то отважных врагов, туркменов-текинцев»<sup>222</sup>. Когда в 1888 году поезда Закаспийской дороги достигли Самарканда, городская администрация Ташкента приветствовала это событие поздравительной телеграммой как знак идущей вперед интеграции региона в российский государственный и общественный порядок. Железнодорожная магистраль содействовала просвещению Азии, создала длительную связь между «полудикими номадами» и Европой и способствовала их объединению в одну большую «российскую семью»<sup>223</sup>.

Иностранцы наблюдатели также одобрительно высказывались о строительстве российских железных дорог, рассматривая их как победу западной цивилизации<sup>224</sup>. Однако западноевропейские комментаторы определенно более скептически относились к шансам длительного преобразования имперской периферии по европейским образцам, чем энтузиасты в царской империи. В своем докладе *The Transcaspian Railway 1887* года венгерский ориенталист-англофил, путешественник и писатель Арминиус (Германн) Вамбери (*Arminius (Hermann) Vambéry*) наряду со стратегическим и экономическим значением новой железной дороги подчеркивал ее «цивилизаторское значение»<sup>225</sup>. Железнодорожное сообщение уже коренным образом изменило характер региона восточнее Каспийского моря:

Там, где мой верблюд когда-то едва волочил свои усталые конечности через глубокие пески [...] теперь, храпя и сопя, стремительно несет паровой конь. Движущиеся пески и изворотливые туркмены или



исчезли или были принудительно прикреплены к земле [...] Волшебная железная лента перекрывает все трудности и неровности, и там, где расстояния было привычно измерять месяцами поездки верхом на верблюде, теперь их измеряют часами работы машиниста, а скоро они окажутся у Хендшела и Бедекера<sup>226</sup>.

Вамбери был также убежден в том, что Закаспийская дорога будет способствовать «цивилизаторской миссии Запада в Азии». С некоторыми ограничениями он прибавлял, тем не менее, что «новая железная дорога может служить своего рода телеграфным проводом, по которому европейский дух с его непрестанной и плодотворной активностью, может внезапно вспыхнуть в самой глуши Центральной Азии»<sup>227</sup>. Туркмены переселятся в города, возникающие вдоль железной дороги, все более отказываясь от своего кочевого образа жизни. Менталитет (*mental condition*) людей благодаря железной дороге, тем не менее, не изменится еще продолжительное время: «Массы мусульманского населения останутся полностью азиатскими»<sup>228</sup>.

### 1.6.3. Сибирь

В России повсеместно, вплоть до высших правительственных кругов, существовало убеждение в «цивилизаторской силе» железных дорог. В своих *Лекциях о народном и государственном хозяйстве*, восходящих к учебным материалам для великого князя Михаила Александровича, написанным в 1900–1902 годах, министр финансов Сергей Витте обстоятельно изложил тему «культурного мира» железных дорог. Витте восхвалял «цивилизующее влияние» этого вида транспорта, который выступает «как школа теоретическая и практическая». Он подчеркивал при этом, что

...не столько сама железная дорога приспособляется к местным условиям, сколько эти последние применяются к ее потребностям [...] Железная дорога является как бы ферментом, вызывающим в населении культурное брожение, и если бы даже она встретила на пути своем совершенно дикое население, то в короткий срок цивилизовала бы его до необходимого ей уровня<sup>229</sup>.

Интерес Витте — консолидировать Россию как имперское пространство с помощью железной дороги и поднять ее «дикое население» на более высокий культурный уровень — прежде всего был обращен

к восточной половине империи, к Сибири. Когда Витте в феврале 1892 года занял пост министра путей сообщения, решение о тесной привязке Сибири к российской метрополии посредством трансконтинентальной железной дороги уже было принято<sup>230</sup>. Тем не менее история этого мощного инфраструктурного проекта самым тесным образом связана с личностью Витте. В должности министра финансов (с августа 1892 года) он решительным образом форсировал этот самый крупный государственный инвестиционный проект и таким образом содействовал постройке самой длинной железной дороги в мире<sup>231</sup>.

6 ноября 1892 года Витте представил Александру III свое видение трансконтинентального железнодорожного сообщения как средства территориальной интеграции и социально-экономического преобразования восточной половины империи<sup>232</sup>. «Сибирь, будучи частью России», по словам министра, «не была участницей России в ее гражданских, культурных и экономических успехах»<sup>233</sup>. Вплоть до сегодняшнего дня «аборигенам» не было сообщено ни важнейших характеристик российской «народности», ни «зачатков культуры». Сибирь в общественно-политическом отношении находится «на низком уровне государственности», внушающем тревогу<sup>234</sup>. Строительство большой трансконтинентальной магистрали, которое сам Александр III назвал «истинно народным делом», дает возможность «приблизить» Сибирь к Европейской России и «приобщить ее к русской жизни» (курсив мой. — Ф. Б. Ш.)<sup>235</sup>.

В высказываниях подобного рода видна надежда на то, что трансконтинентальная магистраль станет важным вкладом в консолидацию Российской империи как *национального* пространства. Подобные же мысли формулировали еще критики проекта развития железной дороги, созданного Мельниковым, из числа славянофилов в середине 1850-х годов<sup>236</sup>. Идея превращения многонациональной империи в национальное государство с постройкой железных дорог находила в эпоху «официального национализма» 1880-х все больше сторонников. Влиятельнейший публицист Михаил Катков, восхищавшийся политикой в сфере железных дорог в Германской империи, писал в августе 1883 года в издававшейся им газете *Московские ведомости*: «...рельсы вслед за штыком должны завершить политическое сплочение»<sup>237</sup>. Витте также восхищался произошедшим при Бисмарке сплочением Германской империи, в котором он не в последнюю очередь усмотрел результат проповедававшейся Фридрихом Листом *национальной* политики в сфере железнодорожного строительства<sup>238</sup>.

Железная дорога представлялась Витте подходящим средством стабилизации территории России как *национального* пространства.

С проектом Великого Сибирского пути министр финансов связал в том числе и цель переселить большое число крестьян-колонистов из перенаселенных западных и центральных губерний Европейской России в малозаселенные области восточной половины империи<sup>239</sup>. Тем самым, с одной стороны, можно было бы противостоять углублявшемуся аграрному кризису в европейской части империи, а с другой — укрепить «русский элемент» в чувствительных к внешней политике областях восточной периферии. Учрежденному в 1893 году Комитету Сибирской железной дороги (КСЖД), координировавшему планирование и строительство больших инфраструктурных проектов, было поручено также поддерживать и сопровождать перемещение крестьянских колонистов в области по ту сторону Урала<sup>240</sup>. Впервые в истории русских железных дорог транспортные планировщики систематически подошли к вопросу о том, как рельсовое сообщение, наряду с перевозкой товаров и переброской войск, сможет облегчить мобильность людей. Запланированная железная дорога может дать Сибири «могущественный толчок», был убежден Витте<sup>241</sup>. Крестьяне-переселенцы оживят «своим трудом мертвые богатства Сибири...»<sup>242</sup>. Со временем за ними последуют «более образованные общественные слои», которые своими капиталами, знаниями и «просветительным влиянием» будут содействовать культурному подъему этой части страны<sup>243</sup>.

Витте приписывал Великой Сибирской железной дороге не только функцию «артерии», которая пробуждает к жизни «спящие части» национального тела. Одновременно транспортное сообщение было важным элементом его планов по индустриализации России и поиску для нее нового места на карте объединявшейся в единую сеть глобальной экономики конца XIX века. Как уже показал разбор дебатов о прокладке железнодорожных путей в Центральной Азии в апреле 1900 года, Витте мечтал перенаправить товаропотоки между Азией и Европой через территорию России. Министр финансов был поборником честолюбивой идеи: Россия должна защищать и выстраивать свое влияние в мире не только как военная, но также и как экономическая великая держава. В сооружении трансконтинентальной магистрали через Сибирь он разглядел шанс сделать Россию «гончарным кругом» в товарообороте между Китаем, Японией и Европой. Полный оптимизма, он описывал строительство Сибирской магистрали как «мировое событие», которое начнет новую эпоху в «истории народов»<sup>244</sup>: железная дорога соединит 400 млн китайцев и 35 млн японцев через Россию с Европейским континентом и таким образом укрепит

позиции России на «всемирном рынке»<sup>245</sup>. Витте неоднократно указывал на то, что, с его точки зрения, более тесное экономическое переплетение стран будет способствовать укреплению *мирных* связей между государствами<sup>246</sup>. Несмотря на это, его торгово-политические планы несли на себе и недвусмысленные агрессивные черты. Он решительно поместил проект Сибирской железной дороги в контекст мировой «экономической борьбы», в котором великие державы борются за выгоды глобального товарооборота. Так, например, со строительством Канадской Тихоокеанской железной дороги (*Canadian Pacific Railroad*) Канада сумела оттянуть на себя часть торговли чаем и шелком с Суэцкого канала<sup>247</sup>. В подобной же форме Россия должна была приложить усилия, чтобы изменить направление прибыльной торговли чаем из Китая, где доминировал английский торговый флот, и перевести ее на свою территорию<sup>248</sup>. На этом фоне сказанное Витте в его воспоминаниях о том, что строительство Великого Сибирского пути «вовсе не являлось делом военно-политическим, а только экономическим, касающимся внутренней политики», что проект имел только экономическое значение «в смысле оборонительном, а никак не наступательном», нужно рассматривать скорее критически<sup>249</sup>. Военный министр Куропаткин, напротив, в своих мемуарах приводит собственный доклад 1900 года, в котором открыто говорилось:

Держа в своих руках железнодорожные линии, связывающие Великий океан с Балтийским морем, и имея шупальца в Босфоре, Индийском и Великом океанах, Россия с ее неисчерпаемыми естественными богатствами может создать грозную промышленную конкуренцию державам всего мира<sup>250</sup>.

Действительно, возникновение самой протяженной в мире железной дороги можно осмыслить, лишь приняв во внимание восприятие внешнего и внутривнутриполитического положения правящей элитой империи в 1870–1880-е годы.

### *Зарождение Великого Сибирского пути*

Как и в случае Кавказа и Центральной Азии, в Сибири местные представители царской власти сначала решительно высказывались за строительство железных дорог в регионе. Первое вышедшее из-под пера русских предложение о территориальной консолидации Сибири и Дальнего Востока посредством железной дороги исходило от генерал-губернатора Восточной Сибири графа Николая Николаевича

Муравьева-Амурского, представившего в июле 1858 года на рассмотрение великого князя Константина Николаевича идею постройки железной дороги от правого берега Амура до побережья Японского моря<sup>251</sup>. Муравьев уже раньше одобрил иностранные проекты строительства железных дорог для Дальнего Востока, например идею американского инженера Перри М. Коллинза, который в 1857 году предложил построить железную дорогу Иркутск–Чита<sup>252</sup>. Имперское правительство, тем не менее, довольно сдержанно относилось к проектам такого рода. Во-первых, оно опасалось, что транспортно-техническое освоение и развитие Восточной Сибири будет способствовать отделению этой провинции по образцу США<sup>253</sup>. Во-вторых, планы развития инфраструктуры в восточной части Российской империи противоречили очевидному желанию Петербурга оставить Сибирь на прежнем, отсталом уровне экономического развития, чтобы поясом лесов Восточной Сибири защитить империю с востока<sup>254</sup>. В конце концов предложения, нацеленные на строительство железных дорог на восточной периферии России, на фоне отчаянной финансовой ситуации в стране после Крымской войны казались фантастической утопией. Иностранные инвестиции в инфраструктурные проекты Сибири — в отличие от европейской части России — правительство решительно отвергло из стратегических соображений.

Несмотря на это, с конца 1850-х годов идея строительства железных дорог в Сибири и в Сибирь все больше охватывала российскую публичную сферу. Только между 1857 и 1874 годами в России в сибирских и межрегиональных газетах вышло в свет более ста брошюр и статей, обсуждавших строительство железных дорог<sup>255</sup>. Вопрос о строительстве железных дорог в Сибири и в Сибирь интересовал региональные органы местного самоуправления (земства) в Европейской России, купеческие союзы и городские собрания, так же как и членов Императорского Российского географического общества (ИРГО), Общества для содействия русской промышленности и торговле и Императорского Российского технического общества (ИРТО) в Санкт-Петербурге и в провинции<sup>256</sup>. Дискуссии разворачивались об альтернативных путях прокладки железной дороги и их стоимости, а также об ожидаемых экономических, политических и стратегических выгодах дороги. До середины 1870-х годов общественные дебаты концентрировались на проектах железной дороги из Европейской России в (но еще не через) Сибирь<sup>257</sup>. Дорога из Нижнего Новгорода через Казань и Екатеринбург до Тюмени, решение о строительстве которой было принято в 1875 году, так и не была построена из-за финансовых

сложностей, вызванных Русско-турецкой войной 1877–1878 годов<sup>258</sup>. В 1884 году министр путей сообщения Константин Николаевич Посьет представил свое предложение: проложить трансконтинентальную железную дорогу через восточную часть Российской империи, дорогу, которая должна была начинаться в Самаре и следовать через Уфу, Челябинск, Омск, Иркутск, Читту и далее вдоль Амура до Хабаровска и Владивостока, то есть по трассе, построенной в 1891 году<sup>259</sup>. Год спустя после официальных торжеств по поводу 300-летия покорения Сибири русскими казацкими отрядами Посьет в особенности подчеркивал ту *политическую* выгоду, которую следует ожидать от трансконтинентальной дороги до Тихого океана<sup>260</sup>. Как писал позднее Витте в своей записке от 6 ноября 1892 года, Посьет уже в июне 1884 года подчеркивал, что сибирское общество развивалось отдельно от общества русской метрополии. Железная дорога открывает теперь возможность сильнее привязать восточную половину империи политически и культурно к центру<sup>261</sup>. Эту же мысль он выдвинул в своей речи на открытии железнодорожной линии из Самары до Уфы 10 сентября 1888 года. Министр путей сообщения подчеркивал, что с постройкой этого участка пути закладывается фундамент для железнодорожной ветки из Москвы до Иркутска:

Вся эта огромная линия, от Варшавы через Москву до Иркутска, составит тот железный или, вернее, стальной пояс, который, крепко связав обе половины Государства, даст великану, имсущемуся «Россия», новую силу — промышленную, торговую и политическую...<sup>262</sup>

Несмотря на предостережения противников Сибирской магистрали из числа членов правительства о том, что строительство потребует огромных расходов, а экономическая выгода проекта весьма сомнительна, Александр III 15 февраля 1891 года дал зеленый свет закладке рельсовой нитки от Челябинска на Урале до тихоокеанского порта Владивостока. Решающее значение для принятия решения императором имели, очевидно, настойчивые призывы представителей царской власти в Сибири и на Дальнем Востоке не забывать об этих территориях<sup>263</sup>. В особенности донесения генерал-губернаторов Восточной Сибири (графа Алексея Павловича Игнатъева) и Приамурья (барона Андрея Николаевича Корфа), сообщавших царю в 1886 году о реорганизации китайской армии, возраставшем переселении китайцев в дальневосточные провинции империи, а также об увеличивавшейся активности англичан в регионе, вызывали беспокойство

императора в Петербурге<sup>264</sup>. На донесении Игнатьева Александр III оставил пометку следующего содержания:

Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что Правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края! А пора, очень пора<sup>265</sup>.

Это высказывание было зачитано на заседании Комитета министров 16 декабря 1886 года в качестве выражения императорской воли — приняться, наконец, за строительство Великого Сибирского пути<sup>266</sup>.

Подобно тому, как в случае строительства железной дороги в Центральной Азии, начатого вследствие возросших опасений российского военного руководства относительно наступления англичан и потери собственного господствующего положения в регионе, в начале строительства Великого Сибирского пути решающее значение для реализации такого дорогостоящего проекта имели опасения утраты империей территориальной целостности. Экономические соображения играли, напротив, подчиненную роль. Строительство Транссибирской магистрали, с точки зрения царского правительства, должно было помочь улучшить снабжение восточной половины империи — также и с точки зрения военной, — а заодно дать политический отпор Китаю и Англии.

Дебаты о транспортно-техническом освоении восточной половины империи в последней трети XIX века происходили в тесной связи с переосмыслением места Сибири в политическом сознании российской элиты: от «царства холода», места каторги и ссылки и экономической отсталости до подлинной части *национальной* территории и переделявшегося разными цветами «пространства будущего»<sup>267</sup>. Значение в связи с этим имело также возникновение областнического движения в Сибири в 1860-е годы, активность которого в Петербурге наблюдали с беспокойством, а его последователей преследовали со всей жестокостью как сепаратистов. Представители сибирского областничества критиковали эксплуатацию региона как «колонии» со стороны русской метрополии и напоминали о необходимости экономического, политического и культурного развития этой заброшенной земли<sup>268</sup>. Однако руководители движения — Николай Михайлович Ядринцев и Григорий Николаевич Потанин — в 1870-е годы высказывались решительно *против* привязывания восточной части

империи к железнодорожной сети Европейской России. Они опасались, что железнодорожное сообщение будет служить в конечном счете лишь имперскому центру для выкачивания ресурсов из богатой природными ископаемыми провинции. С их точки зрения строительству Великого Сибирского пути должно было предшествовать индустриальное развитие региона и выстраивание транспортных путей *внутри* Сибири<sup>269</sup>. Сторонники движения, например петербургский профессор географии Эдуард Юльевич Петри, еще в 1888 году предупреждали об опасности, что трансконтинентальная магистраль может принести Сибири больше вреда, чем пользы. Прежде чем привязывать провинцию к Европейской России, Сибири следует дать шанс для собственного экономического развития. Использоваться для этого должны в первую очередь короткие железнодорожные отрезки в регионе, мудрая переселенческая политика и внимание центра к специфическим потребностям «колонии» и ее обитателей<sup>270</sup>. Аргументам этого рода противостояли консервативные идеологи царской власти, например Константин Петрович Победоносцев, указывавший, что восточная часть Российской империи ни в коем случае не является ее колонией, но истинной и неотторжимой составной частью империи<sup>271</sup>. В конце концов решение 1891 года теснее привязать восточную часть империи трансконтинентальной магистралью к Европейской России следует рассматривать как выражение официальных усилий консолидировать империю как *национальное пространство*.

Ни один другой проект строительства железных дорог не дал пищи для стольких фантазий и надежд на территориально-пространственную трансформацию Российской империи в такой мере, как строительство Великого Сибирского пути. Поборники проекта прибегали к прежним, уже устоявшимся топосам мифологии железных дорог, взывая к рельсовым путям как к «жизненным нервам» в теле нации<sup>272</sup> и транспортным средствам как агентам европейской *mission civilisatrice* в Азии. Русский генерал Евгений Васильевич Богданович, например, в 1860-е годы ревностно выступавший за строительство железной дороги в Сибирь, в 1875 году представлял этот транспортный проект как часть культурной миссии «Запада» на Международном географическом конгрессе в Париже:

Движение цивилизации с Запада на Восток происходит со скоростью, которая может замедляться обстоятельствами, но само движение ни в коем случае не сможет быть остановлено [...] Победа западному прогрессу в Азии уже гарантирована.



Подобно С.Ю. Витте, он мечтал о том, чтобы объединить Китай и Европу «сквозь производительные области России, от Урала и Сибири до самого Тихого океана». Он представлял «железную дорогу, несущую европейскую цивилизацию по всему Востоку (*Orient*), превращая 350 млн людей в наших братьев, наших ровней и почти наших сограждан»<sup>273</sup>.

Не в последнюю очередь Сибирь должна была извлечь выгоду из дороги, несшей силу культуры. В своей речи перед членами Императорского Российского технического общества (ИРТО) в марте 1888 года эксперт в сфере транспорта Н.А. Сытенко подчеркивал, например, что со строительством Великого Сибирского пути «откроются в Европу древние пути гуннов и монголов, но на этот раз уже не для них; но этим путем засвистят и помчатся паровозы и вагоны, внося жизнь и культуры в страну медведей, соболей и золота. (Рукоплекания)»<sup>274</sup>.

#### *Презентация Сибирской железной дороги на Всемирных выставках*

Видение Сибири, трансформированной в пространство будущего и транзитную зону мировой торговли, представленное Витте 6 ноября 1892 года Александру III, в последующие годы систематически пропагандировалось имперским правительством не только внутри собственной страны, но и на международном уровне<sup>275</sup>. Официальное представление проекта Великого Сибирского пути международной публике было направлено на изменение образа Сибири в западной публичной сфере. Благодаря презентации технического проекта на Всемирных выставках и в публикациях — в Западной Европе и в США — Российская империя на международной арене стала представляться также и страной прогресса<sup>276</sup>. Важной целью имперского правительства не в последнюю очередь было привлечение инвесторов для финансовых вложений в восточную часть империи, чтобы тем самым повысить импульсы для экономического роста, которые ожидалось от строительства трансконтинентальной железной дороги<sup>277</sup>. По расчетам правительства, в длительной перспективе экономический подъем Сибири смог бы привести к амортизации огромных расходов, требовавшихся для этого большого проекта.

Важной ареной для саморепрезентации России как страны будущего были Всемирные выставки конца XIX — начала XX века, на которых «европейский модерн представлял себя как модерн *технический*» (курсив мой. — Ф.Б.Ш.)<sup>278</sup>. Для Всемирной выставки в Чикаго в 1893 году Департамент торговли и мануфактур российского

Министерства финансов выпустил объемистый том под названием *Сибирь и Великая Сибирская железная дорога*, появившийся параллельно на русском и английском языках<sup>279</sup>. В первых главах тома авторы представляли Сибирь как регион с большим потенциалом развития. Значение негативных аспектов утвердившегося образа Сибири, например связанных со ссылкой, систематически умаллялось, в то время как подчеркивались, напротив, поощряемые государством процессы крестьянской колонизации. Последние три главы книги посвящены проекту Великого Сибирского пути, представлявшемуся средством трансформации Сибири в «тончайший круг» международного товарооборота между Европой и Азией, а также между Россией и Америкой. Авторы этого тома, подобно Витте в его донесении от 6 ноября 1892 года, выражали надежду, что с постройкой Сибирской железной дороги часть торговли между Европой и Азией с ее дорогостоящими товарами: чаем, шелком и жемчугами — удастся развернуть от Суэцкого канала или Канадской Тихоокеанской железной дороги к российской территории и значение России на мировом рынке существенно вырастет<sup>280</sup>. Не в последнюю очередь «с проведением железной дороги до Тихого океана Россия получит полную возможность стать в более непосредственные сношения с Североамериканскими Соединенными Штатами, которые хотя являются в Европе нашими конкурентами по хлебной торговле, но, по солидарности других и в особенности политических интересов, питают искренние симпатии к России»<sup>281</sup>.

Издание 1893 года подхватило центральный пункт концепции Витте о новом позиционировании Сибири на карте мира путем создания Сибирского пути и одновременно маркировало границы для представления этого транспортного проекта на Всемирной выставке в Париже в 1900 году<sup>282</sup>. Презентация Великой Сибирской железной дороги и связанные с ней старания имперского правительства: переселение большого числа крестьянских колонистов в восточную часть империи и освоение природных богатств региона — занимали центральное место в самопрезентации империи на всемирном смотре достижений. Россия на Всемирной Парижской выставке была представлена собственным павильоном — «Окраины России», посвященным их освоению и развитию<sup>283</sup>. Сибирь, Кавказ, Центральная Азия, а также российский Север изображались таким образом, чтобы подчеркнуть разницу между «цивилизованной» политикой развития окраинных провинций Российской империи, с одной стороны, и колониальной, эксплуататорской политикой западных империй — с другой<sup>284</sup>. Так, аспект освоения и развития Сибири и вовлечения региона

в систему мирового транспортного сообщения стоял на переднем плане во время презентации Великого Сибирского пути, занимавшего три зала павильона.

За подбор экспонатов наряду с российским Министерством путей сообщения отвечал Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД). К тому же в выставке участвовало Международное общество спальных вагонов (*Compagnie International des Wagons Lits, CIWL*), эксплуатировавшее с 1898 года поезд класса люкс на маршруте от Москвы до Красноярска и разместившее в Париже крупномасштабную рекламу своего «Транссибирского экспресса»<sup>285</sup>. *CIWL* заманивало посетителей Всемирной выставки особым аттракционом. Бельгийская фирма выставила в павильоне императрицы Марии четыре роскошных железнодорожных вагона, предназначенные для поездок по Великому Сибирскому пути (но так никогда и не пущенных в ход там). После приобретения «билета» посетители могли в одном из двух вагонов-ресторанов занять место и пуститься в воображаемое путешествие через пространство и время. После третьего звонка станционного колокола этот благородный поезд начинал, как казалось, движение. За окнами неспешно проплывали широкие ландшафты Сибири, запечатленные художниками Парижской оперы на огромном, многослойном панорамном полотне. Четыре различных уровня художественного произведения, двигавшиеся в разном темпе, обеспечивали превосходную иллюзию<sup>286</sup>. После поездки длиной в три четверти часа путешественники выходили из роскошного вагона на «пекинский» перрон, где их приветствовали служащие в китайских национальных костюмах. Воображаемая поездка из Москвы в Китай длиной в 45 минут имела ошеломляющий успех среди публики<sup>287</sup>. Инсценировка демонстрировала победу над пространством и временем уже в ближайшем будущем. В аттракционе связались воедино, как в зажигательном стекле, полные надежд ожидания людей на заре XX века. При этом второстепенное значение имело то, что поездка из Москвы в Пекин «в то время вообще не была возможна, и в силу беспорядков в Китае' вообще казалась неопределенным будущим». Многие посетители, очевидно, не обратили внимания на то, что «в Париже речь шла в значительной мере лишь о картине будущего, полное осуществление которой можно было бы обещать лишь в последующие годы»<sup>288</sup>.

Обращение к этой картине будущего Сибири в инсценировке, устроенной *CIWL*, полностью соответствовало интересам российских

\* «Восстание боксеров» 1900 года. — *Примеч. пер.*

властей, отвечавших за презентацию сибирского железнодорожного проекта на Всемирной Парижской выставке. Видение того, как преодолеваются пространство и время, было заложено российским Министерством путей сообщения в составленную им часть концепции выставки, где были показаны выдающиеся проекты российского инженерного искусства в сфере мостостроения<sup>289</sup>. Модели и фотографии железных конструкций, перекинутых через большие сибирские реки, возвещали о покорении природы человеческим духом и представляли всей мировой публичной сфере империю как современную страну знания и технического образования. Золотая медаль, которой удостоился проект арочного моста через Енисей близ Красноярска (работа инженера Лавра Дмитриевича Проскурякова), стала предметом особой гордости российской делегации<sup>290</sup>. Образ стальной конструкции, перекинутой через реку, на долгое время утвердился как код железнодорожного века и технического модерна. Он не только служил на Всемирной выставке символом господства над природой и эстетического оформления ландшафтов в эпоху технического модерна, но уже с 1850-х годов причислялся к символическому репертуару (не только) российского дискурса о железных дорогах<sup>291</sup>.

Комитет Сибирских железных дорог представил результаты и цели своей работы в области колонизации и освоения восточной части империи прежде всего на тематических географических картах и в специально составленных для Всемирной выставки публикациях. В особенности роскошно оформленный *Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге* и брошюра *Великая Сибирская железная дорога*, вышедшие оба на русском, французском, английском и немецком языках, были задуманы как средство распространения в западном мире официальной российской точки зрения на большие инфраструктурные проекты<sup>292</sup>. Напечатанная тиражом 80 000 экземпляров, удобная в обращении брошюра в своих самых существенных моментах (хотя и в урезанном виде) следовала официозному изданию 1893 года *Сибирь и Великая Сибирская железная дорога*. Авторы представляли Сибирь как богатую природными ископаемыми провинцию, «присоединение» (не «покорение»!) которой началось в XVI веке и которая вследствие «значительного преобладания русского элемента» приняла «характер вполне русской страны»<sup>293</sup>. В то время как использование Сибири как места заключения и ссылки упоминается лишь в связи с описанием присоединения Сахалина к империи в 1875 году, процесс крестьянской колонизации и меры правительства к ее поощрению и регулированию являются особой темой в брошюре<sup>294</sup>. Вторая

ее глава излагает историю возникновения Транссибирской железной дороги, которая представлена как центральное связующее звено «сплошного железнодорожного сообщения» между Атлантическим и Тихим океанами и как важная артерия мировой транспортной системы<sup>295</sup>. Опьяненные современным культом скорости и ускорения, авторы брошюры намекали на строительство дороги длиной 5062 версты в рекордное в мире время<sup>296</sup>. Одновременно они подчеркивали, что после пуска дороги в эксплуатацию время поездки из Парижа и Лондона до Шанхая сократится с 34–36 дней до 16, а впоследствии, возможно, и до 10 дней<sup>297</sup>. Созвучно с представлением о России как «гончарном круге» в торговле между Европой и Азией, пропагандировавшимся Витте, в брошюре подчеркивалось, что вскоре 9600 верст, то есть  $\frac{1}{7}$ , «удобнейшего маршрута» между Атлантикой и Тихим океаном, будут пролегать через российскую территорию<sup>298</sup>.

Одна из карт в приложении к брошюре, на которой Европа и Азия были показаны как одно большое пространство, структурно опирающееся на большие магистральные дороги, была, очевидно, задумана как иллюстрация к этой картине будущего<sup>299</sup> (илл. 1). В центре изображения на карте находится азиатская часть России, Азиатский континент. Сибирь здесь предстает иначе, чем на привычных картах России, не как «придаток к Европейской России, но наоборот: Западная Европа создает впечатление маленького довеска к Сибири»<sup>300</sup>. Изображенный в тексте как «удобнейший маршрут» между Атлантикой и Тихим океаном путь от Гавра (на севере Франции) через Париж, Кёльн, Берлин, Варшаву, Москву, Самару, Челябинск и Иркутск до Владивостока нанесен на карту, подобно артерии, пронизывающей пространство красной линией<sup>301</sup>.

В официальном изображении проекта Сибирской железной дороги в брошюре, выпущенной к Всемирной выставке, бросается в глаза полное игнорирование темы ожидаемой политической, стратегической и экономической выгоды от железной дороги. Лишь на полях идет речь об ожидаемом росте товарооборота в Сибири, в ее направлении и через нее<sup>302</sup>. Намеки на упомянутую Витте в 1892 году «экономическую борьбу» с Англией за участие в весьма доходной торговле между Азией и Европой не нашли в брошюре своего отражения по понятным причинам. Роль Сибирской железной дороги как конкурента пассажирских морских перевозок из Европы в Азию была показана весьма определенно. При этом подчеркивалось, что путешественники первого класса по рельсам могут добраться не только быстрее, но и дешевле до своей цели, чем на океанских пароходах<sup>303</sup>.

Авторы предусмотрительно отказались от того, чтобы посвящать читателей в подробности об огромных расходах, которых требовал проект строительства Сибирской магистрали<sup>304</sup>. Головокружительно большие цифры вызвали бы даже у дилетантов вопросы, не преследует ли царское правительство каких-то иных целей, нежели всего лишь упрощение перевозки крестьянских колонистов в Сибирь и поездок западных туристов в Азию<sup>305</sup>.

Цель брошюры — завуалировать политические и стратегические цели имперского правительства, стоявшие за этим проектом, — прочитывается также в том, что Владивосток в этом проекте подчеркнуто является конечным пунктом Сибирского пути. В отличие от *CiWL*, приглашавшего посетителей Всемирной выставки в путешествие во времени из Москвы до Пекина, российским властям было как раз на руку изображать Сибирский путь как *внутрироссийское* железнодорожное сообщение. Невзирая на то, что вскоре после силового захвата Ляодунского полуострова российским морским флотом в декабре 1897 года Порт-Артур и Дальний (Далынь) были обозначены царским правительством как новый конечный пункт транзитного железнодорожного пути на Дальний Восток, в Париже правительство империи продолжало представлять мировой публике Владивосток как конечный пункт маршрута<sup>306</sup>. Строительству Китайско-Восточной железной дороги, представлявшейся в российских планах с 1896 года как самый восточный соединительный элемент Сибирской железной дороги, брошюра посвящает лишь шесть строк<sup>307</sup>. Авторы брошюры изображают Общество Китайско-Восточной железной дороги и юридически, и политически некорректно: «частное русское общество». Внешне- и экономико-политические цели, которые преследовала Россия этим транспортным проектом, вообще не находят упоминания в брошюре<sup>308</sup>. Проект, характеризующий Россию как одного из акторов железнодорожного империализма (*railway imperialism*), со всей очевидностью не вписывался в желаемый образ империи, представлявшей себя в павильоне «Окраины России» как державу, не участвующую (казалось бы) в агрессивной колониальной политике западных империй в Азии. Соответственно, в объемистом *Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге*, представленном российским Министерством путей сообщения публике, устройство железнодорожного сообщения было представлено «торжеством просветительной миссии Русского Государства на востоке»<sup>309</sup>. Одновременно авторы подчеркивали, что политика Российской империи в Азии самым существенным образом отличается от политики других великих держав:

Культурная политика России на востоке [...] была всегда [...] направл[ен]а к охране спокойствия на всем огромном пространстве пограничных владений на обоюдную пользу народов. России выпала великая честь водрузить в центре Азиатской жизни знамя христианской культуры и цивилизации! Плоды правительственной деятельности и предпринятых великих культурных начинаний скажутся уже в близком будущем к славе и могуществу России и ее Державного вождя<sup>310</sup>.

Ответственные за презентацию Сибирского пути в Париже с удовлетворением констатировали, что западная пресса не только подробно, но и многократно сообщала о содержании проекта в нужном ключе. Сотрудники Комитета Сибирской железной дороги к концу длившейся семь месяцев выставки сделали подборку из тысячи статей из 395 иностранных газет, посвященных строительству Сибирского пути, а также проекту, представленному на Парижской выставке<sup>311</sup>. Чиновники удовлетворенно сообщали в Петербург, что западные газеты с благодарностью использовали материалы, помещенные в брошюре *Великая Сибирская железная дорога*. К тому же издания посылали в Россию в большом числе корреспондентов, которые должны были на месте создать картину этого инфраструктурного проекта. Также и многочисленные книги западных авторов о проекте железной дороги и российском созидательном труде в Азии, например работа весьма уважаемого эксперта в области колонизации Пьера Леруа-Болье (*Pierre Leroy-Beaulieu*) *La Renovation de l'Asie*, очень благожелательно были приняты к сведению представителями российского правительства<sup>312</sup>. В особенности пресса дружественной Франции нарисовала повсеместно позитивную картину российской инфраструктурной политики в Сибири. Так, один французский журналист сравнил строительство Транссибирской магистрали с открытием Америки и прокладкой Суэцкого канала и объявил его одним из самых значимых событий мировой истории<sup>313</sup>. В газете *La France* подчеркивалось, что политика царского правительства в Сибири пробудила богатую провинцию от «глубокого сна» и что «свободная колонизация» оживит бывший «край ссылки и лагерей»<sup>314</sup>. Признание достоинств «культурного предприятия», форсировавшегося Россией на отдаленных азиатских землях с успехом, пронизывает красной нитью французскую прессу. Леруа-Болье характеризовал «Сибирскую железную дорогу как одну из великих строек нашего столетия, оказывающую неоценимую услугу прогрессу во всем мире»<sup>315</sup>.

Представители царского правительства не упустили, однако, из виду, что английские газеты, в отличие от французской, американской или же немецкой прессы, очень критически отнеслись к инфраструктурной политике России в Азии<sup>316</sup>. Негативные сообщения о Сибирской дороге в британских средствах массовой информации оценивались российскими представителями правительства как попытка «[целенаправленно] дискредитировать значение этого российского предприятия в общественном мнении Европы»<sup>317</sup>. В обзорах английской прессы говорилось, что публикации в ней вращались вокруг вопроса о стратегическом значении Сибирской железной дороги, а также вокруг ожидаемых от нее последствий для европейской, в первую очередь английской, торговли с Азией. В то время как умеренные голоса высказывали сомнения в том, что новое транспортное сообщение действительно сможет стать транзитным путем для мировой торговли, другие прямо дискредитировали этот проект железной дороги как «блеф невероятных масштабов». В качестве примеров приводились статьи из газеты *Daily Mail*, где доказывалось, что строительство железнодорожной линии не сможет изменить ничего в зависимости России от Англии и контролируемого британцами Суэцкого канала<sup>318</sup>. Большинство авторов в британских средствах массовой информации приходили к выводу, что эта дорога не представляет никакой опасности для собственной морской торговли Англии с Азией. Только в области пассажирского сообщения и перевозки чая и шелка из Китая в Европу английская пресса признавала преимущества новой железной дороги перед существовавшим пароходным сообщением<sup>319</sup>.

Сотрудники КСЖД внимательно следили за тем, как западные газеты высказывались о влиянии российской инфраструктурной политики в Азии на отношения между царской империей и Китаем. При этом к сведению принимались в особенности различия между сообщениями во французской и британской прессе. Во французской, согласно анализу российских чиновников, господствует «почти единое мнение», что Россия будет иметь «преобладающее влияние в Китае» в результате строительства Сибирской железной дороги. В *Journal de Rouen* автор статьи с одобрением писал, что империя «без единого выстрела и с помощью только железнодорожных концессий получила целый ряд эксклюзивных прав, которые равнозначны полному присоединению Маньчжурии». С завершением строительства Великого Сибирского пути Маньчжурия — согласно оценкам французской газеты — в ближайшем будущем «превратится в российскую провинцию» (курсив мой. — Ф.Б.Ш.)<sup>320</sup>. Во французской прессе



подробно сообщалось о «китайских событиях»: это был взятый из официального русского словоупотребления эвфемизм, обозначающий кровавые события «восстания боксеров» 1900 года. При этом неоднократно подчеркивалась «важная услуга» Сибирской дороги — при переброске русских войск в Азию<sup>321</sup>.

Более критический взгляд английской прессы на активность России на Дальнем Востоке не должен был удивлять чиновников царского правительства. С «циничной радостью», как писали авторы обзора прессы, многочисленные газеты в Англии сообщали о разрушении «кулачными борцами» российских путевых сооружений на железных дорогах в Маньчжурии<sup>322</sup>. Для объяснения плохой репутации Сибирской дороги среди британской публики составители отчета указывали на высказывания английского экономиста Арчибальда Колькухуна (*Archibald Colquhoun*), неоднократно (благосклонно) высказывавшегося о российском транспортном проекте<sup>323</sup>. Согласно Колькухуну, после того, как Порт-Артур стал новым конечным пунктом железнодорожного сообщения, общественное мнение в Англии определенно изменилось:

Когда девять лет тому назад, говорит он, была начата постройка Сибирской железной дороги, то это предприятие, при всей его грандиозности, носило характер домашнего русского дела, исход которого лишь весьма слабо мог интересовать Западную Европу. Когда конечным пунктом дороги намечался Владивосток, отдаленный замерзающий русский порт, нельзя было ничего возразить против сооружения Сибирского пути; но с тех пор, как Владивосток был заменен Порт-Артуром, а фактически Пекином, картина резко меняется: Сибирская железная дорога приобретает мировое значение и проведением ее наносится тяжелый удар английским интересам, могуществу и прогрессу<sup>324</sup>.

Вывод Колькухуна состоял в том, что железная дорога развивается в политическое орудие в руках России, ударную силу, значение которой сегодня еще «сложно измерить»<sup>325</sup>.

## 1.7 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ИМПЕРИАЛИЗМ: ЭКСПАНСИЯ ИМПЕРСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Размышления Колькухуна поясняют, что Россия в своей железнодорожной политике к концу XIX века далеко перешагнула границы собственной сферы господства. До конца 1870-х годов имперское правительство использовало железнодорожное строительство лишь для создания сети

и консолидации имперской территории, давно и с помощью других средств достигшей таких масштабов. В 1880 году, когда российское Военное министерство настаивало на строительстве железнодорожной ветки от восточного берега Каспийского моря в глубь территории, транспортные планировщики представили впервые железную дорогу как подспорье в деле покорения прежде чужих областей<sup>326</sup>. Пока железная дорога в закаспийских областях должна была «только» помочь сломить сопротивление местных сил в уже покоренном с помощью войск регионе, в 1896 году Россия выступила с решением о строительстве железной дороги через Маньчжурию, то есть через китайскую территорию — площадку европейского железнодорожного империализма<sup>327</sup>.

Движущей силой стратегии «мирного проникновения» (*penetration pacifique*) в Маньчжурию посредством российской железной дороги был министр финансов Витте. В ходе переговоров о тайном оборонительном союзе против Японии в феврале 1896 года Витте добился от Китая концессии на строительство железнодорожной линии через северную китайскую провинцию. Китайско-Восточная железная дорога должна была самым коротким (и самым дешевым) отрезком пути, завершавшим создание транзитного железнодорожного сообщения России с Тихим океаном<sup>328</sup>. Впоследствии Витте изображал этот инфраструктурный проект как политически совершенно безобидное предприятие, должное служить лишь содействию мировой торговле и привязыванию Дальнего Востока к Европе. В своих мемуарах он заявлял, что железнодорожный путь через Маньчжурию «являлся действительно транзитным, мировым путем, соединяющим Японию и весь Дальний Восток с Россией и с Европой»<sup>329</sup>. Сразу после того, как в 1900 году разразилось «восстание боксеров», не в последнюю очередь направленное против российских железнодорожных сооружений в Китае, Витте изобразил строительство Китайско-Восточной железной дороги как «в существе своем мирное и культурное, а не завоевательное движение России на Восток»<sup>330</sup>. Для Витте не было сомнений в «культурной и исторической миссии» России «в этой части света» и после «трагических событий» 1900 года<sup>331</sup>. В своих *Лекциях о народном и государственном хозяйстве* 1900–1902 годов Витте решительно разграничил российскую политику в Азии и политику западных колониальных держав, изобразив первую мирной и сеющей культуру:

...в колониальной политике Россия не нуждается, ее внешние задачи не только мирного характера, но даже наиболее культурного в истинном смысле этого слова, ибо миссия России на Востоке в противовес

стремлению западноевропейских держав к экономическому и нередко политическому порабощению народов Востока должна быть миссией охранительной и просветительной. На долю России естественно выпадает защита сопредельных ей восточных стран, находящихся в сфере ее просветительного влияния, от чрезмерных притязаний, политических и колониальных, со стороны других [великих] держав<sup>332</sup>.

В действительности же Витте и имперское правительство в своем проекте Китайско-Восточной железной дороги преследовали вполне определенные экономические и властно-политические интересы<sup>333</sup>. В своей записке к Николаю II от 31 марта 1896 года министр финансов доказывал, что строительство железнодорожной линии через Маньчжурию будет лучшим средством гарантировать «наше» экономическое влияние в Китае. В апреле того же года он предсказывал, что Китай оценит наши услуги и поэтому согласится на мирное изменение границ<sup>334</sup>. По заключении договора о строительстве Китайско-Восточной железной дороги между китайским правительством и Русско-Китайским банком в сентябре 1896 года Витте превозносил это событие как «одну из славных страниц истории России на Дальнем Востоке»<sup>335</sup>.

Витте не был поборником воинственной великодержавной политики, нацеленной на расширение территории и имперской власти военными средствами<sup>336</sup>. Министр финансов делал ставку скорее на силу экономики и ее инструмент — железные дороги<sup>337</sup>. По этой причине он может считаться представителем *par excellence* железнодорожного империализма, свойственного европейским великим державам в эпоху технического модерна<sup>338</sup>. Едва ли может удивлять тот факт, что в 1896 году на переговорах с китайской стороной Витте пытался завуалировать империалистические цели России. Министр финансов старался убедить китайских посланников в пользу проекта строительства железной дороги, скорее, с помощью аргументов из сферы политики безопасности: имея в виду направленный против Японии российско-китайский оборонительный союз, он подчеркивал, что Китайско-Восточная железная дорога нужна также Китаю, «чтобы мы могли, в случае надобности, подавать войска из Европейской России, и, с другой стороны, — чтобы мы могли подавать войска также и из Владивостока»<sup>339</sup>.

Фактически дорога должна была превратиться в важное средство перевозки российских войск, разумеется, не в том значении, на которое надеялось тогда китайское правительство. Даже если Витте оспаривал наступательную сторону проекта Китайско-Восточной

железной дороги в своих *Воспоминаниях*, этот рельсовый путь имел большое военно-стратегическое значение для России<sup>340</sup>. Благодаря железной дороге через Маньчжурию военно-морская база во Владивостоке была соединена прямой дорогой с Европейской Россией, что существенным образом ускорило связь и переброску войск между центром и восточной периферией империи. Стратегические преимущества, возникшие у России благодаря Китайско-Восточной железной дороге, показали себя уже во время «восстания боксеров» в 1900 году, как совершенно справедливо заметил уже британский наблюдатель Колькухун.

Расширение российского влияния в Маньчжурии не только с беспокоейством фиксировалось в Англии, но, прежде всего, воспринималось в Японии как угроза ее собственным интересам в регионе. То, как в мемуарах Витте представлено строительство Китайско-Восточной железной дороги, будто бы встреченное «без всякой злобы [...] со стороны Японии», является намеренным искажением исторических фактов<sup>341</sup>. Годы между 1895 и 1904 попадают в эпоху конкурентного железнодорожного строительства на Дальнем Востоке, в котором и Россия, и Япония участвовали с большой заинтересованностью<sup>342</sup>. Токио рассматривал проект Сибирской железной дороги с самого начала с недоверием. Прокладка Китайско-Восточной, а затем и Южно-маньчжурской железных дорог была воспринята в результате как прямая угроза японским колониальным намерениям в Корее<sup>343</sup>. Здесь произошло «столкновение железнодорожных систем» (*clash of railway systems*), способствовавшее в значительной степени началу фатальной для России войны 1904–1905 годов<sup>344</sup>.

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. Вопрос о том, в какой мере техническое развитие (*technical change*) определило общественные изменения или же, наоборот, само может рассматриваться как результат этой социально-технической трансформации, является предметом дискуссий в дебатах по истории техники. См.: *Vleuten E. van der. Infrastructures and Societal Change. A View from the Large Technical Systems Field // Technology Analysis & Strategic Management. Vol. 16. 2004. P. 395–414, здесь p. 402, 406 f.*
2. *Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 29. О восприятии сообщения Московского телеграфа об открытии в Англии первой железной дороги (например, Пушкиным) см.: Алексеев М.И. Пушкин: Сравнительно-исторические исследования. Л., 1972. С. 143.*

3. *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 29. Об истории железнодорожной линии Манчестер–Ливерпуль см. в том числе: *Marsden B., Smith C. Engineering Empires. A Cultural History of Technology in Nineteenth-Century Britain.* Houndmills, 2005. P. 136–145.
4. Еще до торжественного открытия первой паровой пассажирской железной дороги в 1837 г. в России существовали железные дороги, использовавшие конскую тягу, — в горном деле и на фабриках металлообработки. В 1834 г. в Нижнем Тагиле на заводе по выплавке цветных металлов, принадлежавшем Демидовым, была запущена первая паровая железная дорога. См. об этом: *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 25; подробнее об этом: *Виргинский В.С.* Первая железная дорога в России // Вопросы истории естествознания и техники. 1987. № 4. С. 125–133.
5. *Щеглов Н.П.* О железных дорогах и преимуществе их над обыкновенными дорогами и каналами. СПб., 1830 (статья перепечатана в: Северный муравей. Газета промышленности. 1830. № 1. С. 4–5; № 2. С. 14–15). О личности Щеглова и рецепции его сочинения в России см.: *Алексеев М.П.* Пупкии. С. 144–148.
6. *Щеглов Н.П.* О железных дорогах. С. 5.
7. Там же.
8. Автором первого проекта российской железной дороги был, очевидно, Николай Семенович Мордвинов, представивший Николаю I в 1827 г. свои соображения по поводу развития путей сообщения в империи. См. об этом: *Виргинский В.С.* Возникновение железных дорог в России. С. 15.
9. См. об этом подробнее: *Виргинский В.С.* Борьба вокруг подготовки русской железнодорожной магистрали Петербург–Москва // Исторические записки. Т. 32. 1950. С. 67–95. Отдельные предложения см.: *Виргинский В.С.* Возникновение железных дорог в России. С. 19 и сл.; *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 69–70.
10. *Дестрем М.Г.* Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей // Журнал путей сообщения. 1831. № 21. С. 1–90. О Дестреме см.: *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 30; *Виргинский В.С.* Возникновение железных дорог в России. С. 16; *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 70.
11. *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников. Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 223–398, здесь с. 232–233, 241–242, 270 и сл.; *Blackwell W.L.* The Beginnings of Russian Industrialization, 1800–1860. Princeton (N.J.), 1968.

- S. 272–274; *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 30; *Haywood R.M.* 'The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 70.
12. См. об этом: *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 74–91; *Виргинский В.С.* Возникновение железных дорог в России. С. 21–22; *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 32–34; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 38–40; *Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1 С. 2–15; *Воронин М.И., Воронина М.М.* Франц Антон Герстнер. 1793–1840. СПб., 1994.
13. *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 81–83.
14. Записка Герстнера дошла до нас косвенно в докладе графа К.Ф. Толя от 17 февраля 1835 г.: [*Толь К.Ф.*] Записка главноуправляющего путями сообщения гр. К.Ф. Толя, 17 февраля 1835 г. // Красный архив. Т. 76. 1936. № 3. С. 90–98, особенно с. 90–92. См. также: *Gerstner F.A. von.* Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, deren Ausführung durch eine Aktiengesellschaft mit Allerhöchstem Privilegium Seiner Kaiserlichen Majestat statt findet. Sankt Petersburg, 1836.
15. *List F.* Über ein sachsiches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden [1833] // *Idem.* Werke. Bd. 3: Schriften zum Verkehrswesen. 1. Teil: Einleitung und Text / Hrsg. von E. von Beckerath, O. Stühler. Berlin, 1929. S. 155–195. Лист в этом тексте подробно останавливается на более ранней публикации Герстнера (*Über die Vorteile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau, 1829*). См.: *Ibid.* S. 178–181.
16. Записка главноуправляющего. С. 90. В своем сочинении *Mémoire sur l'avantage de l'introduction des chemins de fer en Russie* от 20 апреля 1835 г. Герстнер указал на то, что железная дорога могла бы стать в России большим подспорьем в прошедших войнах с Турцией, Персией и Польшей. См. об этом: *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 87. Об использовании железной дороги как средства переброски войск в Англии в 1830-е и 1840-е гг. см.: *Robbins M.* The Railway Age. P. 122–123.
17. Записка главноуправляющего. С. 92.
18. *Gerstner F.A. von.* Über die Vortheile. S. 18, 65.
19. *Ibid.* S. 6.
20. О распространении этого топоса в Западной Европе см.: *Schivelbusch W.* Geschichte der Eisenbahnreise. S. 35–39; *Freeman M.* Railways and the Victorian Imagination. P. 78.
21. Записка главноуправляющего. С. 92. В другом месте Герстнер подчеркивал, что с помощью железной дороги можно сократить географическое

- расстояние на четверть сравнительно с прежним расстоянием. См.: *Gerstner F.A. von. Über die Vortheile*. S. 39.
22. *Ibid.* S. 16.
23. *Ibid.* S. 18.
24. *Ibid.* S. 6.
25. *Ibid.* S. 65.
26. Заметка Николая I на записке Герстнера *Memoire sur l'avantage de l'introduction des chemins de fer en Russie* от 20 апреля 1835 г., цит. по: *Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика*. Т. 1. С. 5. См. также: *Верховский В.М. Исторический очерк*. Т. 1. С. 29.
27. См.: *Haywood R.M. The Beginnings of Railway Development in Russia*. P. 81.
28. Во время обсуждений предложений Герстнера в феврале 1835 г. Канкрин указывал в том числе и на ожидаемый экономический ущерб, который железнодорожное строительство принесет извозчикам и паромному сообщению. См.: *Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization*. P. 273; *Haywood R.M. The Beginnings of Railway Development in Russia*. P. 82; *Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах*. С. 242, 349. См. о Канкрине как противнике развития промышленности в России: *Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization*. P. 140–144.
29. *Gerstner F.A. von. Über die Vortheile*. S. 6.
30. *Aus den Reisetagebüchern des Graf Georg Kankrin ehemaligen Kaiserlich Russischen Finanz-Ministers, aus den Jahren 1840–1845. Mit einer Lebensskizze Kankrin's nebst zwei Beilagen / Hrsg. von Alexander Graf Keyserling. Braunschweig, 1865. 1. Teil. S. 23* (запись в дневнике от 15 [27] июня 1840 г.).
31. *Ibid.* S. 23 (запись в дневнике от 15 [27] июня 1840 г.); S. 141 (запись от 26 сентября [8 октября] 1840 г.).
32. *Ibid.* S. 271 (запись от 16 [28] августа 1841 г.). О критике железных дорог у Канкрин в его работе *Die Oekonomie der menschlichen Gesellschaften* (Stuttgart, 1845) см.: *Tugan-Baranovsky M.I. Geschichte der russischen Fabrik // Bauer S., Hartmann L.M. (Hrsg.) Sozialgeschichtliche Forschungen. Ergänzungshefte zur Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Hefte 5/6. Berlin, 1900. S. 364* (см. на рус. яз.: *Туган-Барановский М.И. Русская фабрика в прошлом и настоящем*. СПб., 1898; переизд.: *Туган-Барановский М.И. Избранное. Русская фабрика в прошлом и настоящем: Историческое развитие русской фабрики в XIX веке*. М., 1997. С. 311: «...[железные дороги] подстрекают к путешествиям без всякой нужды и, таким образом, увеличивают непостоянство духа нашей эпохи»).
33. См.: *Виргинский В.С. Борьба вокруг подготовки*. С. 74; *Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах*. С. 275; *Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization*. P. 274. Отвечая в конце 1830-х гг. на предложение

Николая I построить железную дорогу из Петербурга в Рыбинск, Толь заявил, что в случае с этим новым средством передвижения идет речь о самой демократической институции, которую только можно себе представить для трансформации общества. Цит. по: *Haywood R.M. The Beginnings of Railway Development in Russia*. P. 180.

34. Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. С. 231; *Haywood R.M. The Beginnings of Railway Development in Russia*. P. 180; *Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России*. С. 44. Сенсимонист Мишель Шевалье (1806–1879), с сочинениями которого были знакомы Мельников и другие представители первого поколения русских инженеров-транспортников, рассматривал железную дорогу как «одно из самых больших благодеяний, которых наука оказала человеческому обществу в новые времена», называя ее «великим путем цивилизации». См.: *Chevalier M. Die Eisenbahnen im Vergleich mit den Wasserstraßen*. Stuttgart, 1838. S. 1, 3, 36. В исследовании о железных дорогах в США он доказывал, что новое средство сообщения не только приведет к сокращению географических расстояний, но и поможет одновременно преодолеть границы классов и тем самым способствовать демократии. См.: *Chevalier M. Lettres sur l’Amerique du Nord*. Paris, 1837. T. 2. P. 98, 421, цит. в работе: *Rieber A. The Rise of Engineers in Russia // Cahiers du Monde Russe et Sovietique*. T. 31. 1990. P. 539–568, здесь p. 556. О том, как Шевалье видел создание железнодорожных сетей по всей Европе (и России), см.: *Mattelart A. Mapping World Communications. War, Progress, Culture*. Minneapolis, 1994. P. 33–35; *idem. L’invention de la communication*. 2nd ed. Paris, 1997. P. 121–124.

Неизвестно, подверглась ли рецензии в России программная статья Шевалье *Systeme de la Mediterranee* (1832), в которой он придаст значение железной дороге как инструменту «цивилизации» России и интеграции «отсталой» страны в «ускоряющуюся» Европу. Что первое поколение русских инженеров путей сообщения все же находилось под влиянием идей Шевалье, понятно из писем Матвея Степановича Волкова, выпускника Института Корпуса инженеров путей сообщения 1840-х гг.: «По моему мнению, в истории будет отныне две величайшие эпохи преобразования общества: это введение христианства и введение железных дорог. Евангелие проповедует всеобщее братство между людьми; железные дороги есть средство достигнуть этой цели» (см.: *Волков М.С. Из заграничных писем. 1844–1848*. СПб., 1857. С. 5 и сл., цит. по: *Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века*. Т. 1. С. 88 и сл.). В подобной же форме выражался о новом виде транспорта В.Г. Белинский в своих *Мыслях и заметках о русской литературе* (1846). Железные дороги, согласно Белинскому, «переплетут интересы людей всех сословий и классов и заставят их вступить между



собою в те живые и тесные отношения, которые невольно сглаживают все резкие и ненужные различия» (цит. по: *Белинский В.Г.* Полн. собр. соч. Т. 9: Статьи и рецензии, 1845–1846. М., 1955. С. 432).

35. О публичной дискуссии в связи с проектом Герстнера см.: *Haywood R.M.* *The Beginnings of Railway Development in Russia.* P. 137–138.
36. *Абаза А.В.* Проект учреждения акционерного общества устройства железной дороги от С. Петербурга до Москвы, 21.3.1838 // *Красный архив.* Т. 76. 1936. № 3. С. 107–119, здесь с. 119. См. об этом: *Красковский Е.Я.* (Ред.) *История железнодорожного транспорта России.* Т. 1. С. 49; *Haywood R.M.* *The Beginnings of Railway Development in Russia.* P. 164–169; *Мельников П.П.* *Сведения о русских железных дорогах.* С. 265–269; *Виргинский В.С.* *Борьба вокруг подготовки.* С. 70–73.
37. *Абаза А.В.* Проект учреждения. С. 108.
38. Там же. С. 108, 116. Подобные же мысли можно найти в проекте железнодорожной сети, принадлежавшем Александру Сафонову и представленном им в 1839 г. в журнале *Сын отечества:* *Сафронов А.* Об устройстве в России железных дорог // *Сын отечества.* Т. 9. 1839. Отд. 3. С. 138–151. Сафонов в своем проекте прославлял величину России, территория которой покрывает «седьмую часть земного шара», и выводил отсюда тезис, что ни в одной другой стране строительство железных дорог не является таким насущным делом, как в царской империи. Один из предложенных им путей должен был соединить Санкт-Петербург с Москвой и Саратовом и таким образом привести к «сближению» столицы и экономически процветающих областей страны (Там же. С. 140–141).
39. *Мельников П.П.* Об относительных выгодах различных систем внутренних сообщений // *Журнал путей сообщения.* 1840. Т. 3. С. 207–227, здесь с. 220, 225. См. также: *Мельников П.П.* *Сведения о русских железных дорогах.* С. 229–230. Представление о том, что территория страны с помощью новых средств сообщения может уменьшиться, было постоянным топосом в западном дискурсе о железных дорогах. См. об этом, например: *Chevalier M.* *Eisenbahnen.* S. 2.
40. Доклад так называемого «комитета Бенкендорфа» о расходах и выгодах от этого транспортного проекта см.: *Всеподданнейшее донесение о проекте устройства железной дороги между С. Петербургом и Москвой 1841 года* // *Воронин М.И.* и др. *П.П. Мельников.* С. 152–176, здесь с. 176.
41. Там же. С. 176. Идеей о некотором смещении территориальных координат империи с помощью современной техники был захвачен, очевидно, и сам Николай I. Незадолго до его распоряжения начать строительство железной дороги из Петербурга в Москву на аудиенции, данной им именитым купцам, император якобы сказал следующее: «Через железную дорогу

- Петербург будет в Москве и Москва в Кронштадте». Цит. по: *Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization*. P. 262.
42. См. заключительную главу доклада, в котором ответственный комитет пытался дать отпор своим критикам: Опровержение комиссии, составившей проект С. Петербурго-Московской железной дороги 1842 г. (24.12.1842) // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников. С. 178–186, здесь с. 186. Топос, согласно которому Петербург благодаря сообщению по железной дороге превратится в «город более русский», нашел свое отражение в изданном в конце XIX в. географическом описании: *Семенов-Тянь-Шанский В.П.* (Ред.) Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Т. 3. СПб., 1900. С. 88–89.
43. Опровержение комиссии, составившей проект. С. 180.
44. Министр внутренних дел Лев Алексеевич Перовский предостерегал от строительства железных дорог: «...первым следствием этой новой и притом самой тесной связи средоточия России, через Петербург, с иностранными землями было бы слишком сильное влияние духа иноземного на коренные наши губернии» (цит. по: *Виргинский В.С.* Борьба вокруг подготовки. С. 85; *Haywood R.M.* *The Beginnings of Railway Development in Russia*. P. 224).
45. Опровержение комиссии, составившей проект. С. 186.
46. Всеподданнейшее донесение о проекте. С. 176.
47. О скепсисе, который российская правящая элита испытывала в 1840-е гг. в отношении индустриализации страны: *Tugan-Baranovsky M.* *Geschichte der russischen Fabrik*. S. 362–365 (см. рус. пер.: *Туган-Барановский М.И.* Русская фабрика в прошлом и настоящем. СПб., 1898; переизд.: М., 1997. С. 351).
48. *Мельников П.П.* Об относительных выгодах. С. 208.
49. Всеподданнейшее донесение о проекте. С. 171.
50. Опровержение комиссии, составившей проект. С. 180. Этот аргумент был направлен против тезиса о том, что железная дорога выгодна только в индустриально развитых странах, а Россия как отсталая аграрная страна могла бы отказаться от этого вида транспорта.
51. Еще прежде финансировавшегося государством строительства дороги Москва–Санкт-Петербург Николай I, в начале 1836 г., одобрил проект дороги из Петербурга в Царское Село и Павловск, строительство которой шло на частные деньги (открыта 30 октября 1837 г.).
52. *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах. С. 351–352.
53. *Haywood R.M.* *The Beginnings of Railway Development in Russia*. P. 225–239. Этот тезис автор подвергает сомнению в своей же работе: *Idem.* *Russia Enters the Railway Age*. P. 10.

54. *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 47. Подобные же аргументы можно найти в следующих работах: *Blackwell W.L.* The Beginnings of Russian Industrialization. P. 283; *Rieber A.* The Rise of Engineers in Russia. P. 561. В пользу этого тезиса говорит то, что Николай I уже в 1835 г. в связи с экспертизой проекта строительства железнодорожной сети, поданного Герстнером, подчеркивал преимущества железных дорог для транспортировки войск в империи. См. об этом: *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 81. См. о решении начать строительство линии Санкт-Петербург–Москва в работе: *Штукенберг А.И.* Из истории железнодорожного дела в России // Русская старина. Т. 16. 1885. С. 309–322, здесь с. 314–315; *Верховский В.М.* Исторический очерк. Т. 1. С. 55–57. Литература по истории железной дороги Санкт-Петербург–Москва обширна. См., например: *Головачёв А.А.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 10–16; *Великин Б.* Петербург–Москва. Из истории Октябрьской железной дороги. Л., 1934; *Виргинский В.С.* Борьба вокруг подготовки; *Уродков С.А.* Петербурго-Московская железная дорога. Л., 1951; *Haywood R.M.* Russia Enters the Railway Age; *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 51–67; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 46–56.
55. Вопрос о создании рельсового сообщения со столицей Польши обсуждался в Петербурге с середины 1840-х гг., и 1 февраля 1851 г. был выпущен царский указ о его строительстве. К истории этой дороги см.: *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах. С. 345–347; *Верховский В.М.* Исторический очерк. Т. 1. С. 72; *Haywood R.M.* Russia Enters the Railway Age. P. 536–544; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 59–60.
56. *Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 53. Мельников, решительный противник дороги Петербург–Варшава, сомневался также и в военной выгоде этого сообщения. См.: *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах. С. 345–347. В 1851 г. Николай I распорядился упразднить также и таможенную границу между Польшей и коренными российскими землями, мера, которая должна была послужить дальнейшей интеграции Царства Польского в имперское государство. См. об этом: *Luxemburg R.* Die industrielle Entwicklung Polens. Leipzig, 1898. S. 9–10.
57. Строительство железнодорожной линии по окончании Крымской войны было передано Главному обществу российских железных дорог, взявшему 6 сентября 1862 г. всю дорогу полностью в эксплуатацию: Открытие движения на всей линии Петербургско-Варшавской железной дороги // Северная пчела. 1862. 10 сент. О значении этой железнодорожной линии во время Январского восстания см. раздел 4.1.1.

58. *Воронин М.И. и др.* П.П. Мельников. С. 59; *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 68.
59. ИСЗ. Собр. 2-е. Т. 32, отд. 1 1857. СПб., 1858. С. 72–92, № 31448 (О сооружении первой сети железных дорог в России), здесь с. 73. О повороте в политике железнодорожного строительства после Крымской войны см.: *Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 73 и сл.; *Елютин О.Н.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // ВИ. 2004. № 2. С. 47–57, здесь с. 48.
60. *Воронин М.М. и др.* П.П. Мельников. С. 59. Наряду с основной магистралью производилась геодезическая съемка территории для строительства дорог для связи с Севастополем в районе Донецкого бассейна и за Ростовом-на-Дону. Также отставка главноуправляющего путей сообщения графа Клейнмихеля после смерти Николая I осенью 1855 г. и назначение на этот пост К.В. Чевкина оповестили о повороте в политике железнодорожного строительства в империи. Чевкин оказался более открыт частному финансированию железнодорожного строительства, чем его предшественник.
61. *Мельников П.П.* О железных дорогах // *Воронин М.М. и др.* П.П. Мельников. С. 195–212. См. об этом: *Rieber A.* The Formation of «La Grande Societe des Chemins de Fer Russes» // JGO. Bd. 21. 1973. S. 375–391, здесь S. 377. О более ранних проектах сетей железных дорог см.: *Haywood R.M.* Russia Enters the Railway Age. P. 564–580.
62. О более ранних, неофициальных проектах сетей, например Ф. Булгарина (1836), А. Голиевского (1838), Николая Назаровича Муравьева (1839) и А. Сафонова (1839), см.: *Haywood R.M.* The Beginnings of Railway Development in Russia. P. 164–166, 170–175.
63. *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах. С. 276. Источник цитаты: *Он же.* Отчет о поездке в Западную Европу и Америку. Рукопись. СПб., 1838. См. об этом также: *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 4.
64. *Мельников П.П.* О железных дорогах. С. 195.
65. Там же. С. 201.
66. Там же. С. 202.
67. Там же. С. 203.
68. Там же. С. 199.
69. Там же. С. 199, 195.
70. *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах. С. 278.
71. *Мельников П.П.* Описание в техническом отношении железных дорог Североамериканских штатов // Журнал путей сообщения. Т. 2. 1842. Кн. 1. С. 19–85; Кн. 2. С. 95–197; Кн. 3. С. 209–265. Альфред Рибер предполагает, что Мельников — как все первое поколение русских инженеров

путей сообщения — находился под сильным влиянием сочинения Мишеля Шевалье *Lettres sur l'Amerique du Nord* (Paris, 1837). См.: Rieber A. The Rise of Engineers in Russia. P. 556. В советской историографии 1950-х гг. американское влияние на строительство железных дорог в империи вообще и на идеи Павла Мельникова в особенности было сильно смягчено. См., например: *Виргинский В.С.* Борьба вокруг подготовки русской железно-дорожной магистрали. С. 77.

О восприятии Америки в России в первой половине XIX столетия см.: *Lazersons M.* The American Impact on Russia, Diplomatic and Ideological, 1784-1917. N.Y., 1950; *Boden D.* Das Amerikabild im russischen Schrifttum bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Hamburg, 1968; *Эткинд А.* Толкование путешествий. Россия и Америка в травелогах и интертекстах. М., 2001. Гл. 2, 3; *Feest D., Rittersporn G.T.* Antiamerikanismus und Amerikanophilie im Zarenreich und in der Sowjetunion der Vorkriegszeit // *Behrens J.C., Klimo A. von, Poutrus P.G.* (Hrsg.) Antiamerikanismus im 20. Jahrhundert. Studien zu Ost- und Westeuropa. Bonn, 2005. S. 72-87.

72. *Мельников П.П.* О железных дорогах. С. 198.

73. Там же. С. 199.

74. Там же. С. 200 (1 верста = 1,07 км). Пересчет русских мер и весов см. в приложении к настоящей книге.

75. *Мельников П.П.* О железных дорогах. С. 201.

76. Уже Франц Антон фон Герстнер подвергался критике за свое восхищение Америкой и верой в возможность искусственно создать экономический подъем путем постройки железных дорог. См., например, полемику: *Правдин А.* О железных и торцовых дорогах в России. М., 1838. Здесь автор резко критикует меркантилистский тезис о том, что закладка новой дороги, гавани или города приведет к оживлению торговли и индустрии. Значительно важнее для экономического прогресса были бы образование и экономическая деятельность. Экономический успех США следует отнести на счет не столько географии или транспортно-технического освоения страны, сколько специфических черт, характерных для англичан, голландцев и американцев (трудолюбие и бережливость), а также на счет высокого уровня образования (Там же. С. 20-21). В целом Правдин сомневался, что в такой отсталой стране, как Россия, будет экономически рентабельно эксплуатировать такой дорогой вид транспорта — железную дорогу.

77. К объяснению взаимосвязей между техническими и общественными изменениями в концепции школы Клода Анри де Сен-Симона см.: *Vleuten E. van der.* Infrastructures and Societal Change. P. 396-397.

78. *Haywood R.M.* Russia Enters the Railway Age. P. 580; *Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 40.

79. О значении внутреннего деления России на экономические регионы, отношения которых между собой находятся в зависимости от товаропотоков между ними, см.: *Tagirova N. Mapping the Empires Economic Regions from the Nineteenth to the Early Twentieth Century // Burbank J., Hagen M. von, Remnev A. (Hrsg.) Russian Empire. Space, People, Power, 1700–1930. Bloomington, 2007. P. 125–138; Sperling W. Die «Schicksalsfrag» der Kleinstadt: Eisenbahn, Raum und Industrialisierung in der russischen Provinz, 1850–1914 // Idem. (Hrsg.) Jenseits der Zarenmacht. Dimensionen des Politischen im Russischen Reich, 1800–1917. Frankfurt a.M., 2008. S. 127–161; Idem. Aufbruch der Provinz. S. 59–145.*
80. *Мельников П.П. О железных дорогах. С. 198–199.*
81. Там же. С. 195. Обозначение Волги и Днестра как «судоходных артерий» см.: Там же. С. 210. С 1840-х гг. русские инженеры путей сообщения называли также и железные дороги «артериями», по которым «кровь города вливается в обращение всего тела». См., например: *Волков М.С. Из зарубежных писем. С. 29; цит. по: Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 1. С. 89, а также речь председателя ИРТО А.Н. Горчакова 18 декабря 1887 г.: Железнодорожное дело. Т. 7 1888. № 2–4. С. 13. В целом об истории метафоры транспортных сетей как артериальной системы в «теле государства» см.: *Vleuten E. van der. Infrastructures and Societal Change. P. 396–397.**
82. Тем самым он расходится не только со своими же более ранними проектами (1847 г.), но и с планом развития транспортных путей, предложенным Главным управлением путей сообщения в 1852 г. В обоих планах Москва описывалась как узловой пункт будущей российской железнодорожной сети. См.: *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. P. 565; Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 40.*
83. *Мельников П.П. О железных дорогах. С. 209.* К этому моменту строительство дороги от Дюнабурга до Риги уже было запланировано.
84. Через Волгу и Каспийское море можно было привязать Закавказский край, через Дон — Донецкий бассейн и через Днепр — город Одессу. См.: *Мельников П.П. О железных дорогах. С. 211.*
85. Уже в конце 1847 г. граф П.Д. Киселев, министр государственных имуществ, в *Коммерческой газете* потребовал связать житницу России с портами на Балтийском и Черном морях посредством железных дорог. См.: *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. P. 565–566.* Рибер подчеркивает влияние французских теоретиков, например Габриеля Ламе, Бенуа Клапейрона и братьев Флаша, на концепции российских инженеров путей сообщения второй трети XIX столетия. См.: *Rieber A. Formation. P. 384–385.* Подход этой «школы» к планированию пространства, благодаря которому производственные центры Франции были связаны с портами

- на Атлантике и Средиземном море с помощью железных дорог, вполне мог вдохновить Мельникова.
86. О значении представлений о пространстве в «аграрном» мышлении российской элиты середины XIX столетия см.: *Sperling W. Die «Schicksalsfrage» der Kleinstadt. S. 138.*
87. *Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. С. 346–347.*
88. Планировавшиеся направления четырех определенных к строительству линий: 1) Санкт-Петербург–Варшава (включая железнодорожную ветку от Вильны до прусской границы); 2) Москва–Тула–Орел–Курск–Харьков–Феодосия; 3) Курск (или Орел)–Витебск–Дюнабург–Либава; 4) Москва–Нижний Новгород. Об истории Главного общества см.: *Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 69–78; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. С. 64; Rieber A. Formation; Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 5. S. 193–194; Vergara J.C. La Grande Societe des Chemins de Fer Russes (1856–1862); Cooperation ferroviaire franco-russe, administration de l'espace imperial et reformes de l'Etat en Russie au XIXe siecle (диссертационное исследование, защищенное в марте 2015 г. в Высшей школе социальных наук, Париж [École des Hautes Études en Sciences Sociales]).*
89. *Кошелев А.И. Соображения касательно устройства железных дорог в России // Он же. Две статьи о железных дорогах. М., 1856. С. 1–11 (статья перепечатана из журнала: Русская беседа, М., 1856. № 1).*
90. Кошелев приписывал Мельникову также и то, что он, формулируя свой проект, чрезмерно руководствовался военно-экономическими соображениями, — пункт, который не мог быть очень убедительным с учетом массивной критики Мельникова, раздававшейся из лагеря военных стратегов (см. об этом ниже).
91. *Кошелев А.И. Соображения касательно устройства железных дорог в России. С. 3.*
92. О значении метафоры «сердца» для описания центра России в российском пространственном дискурсе начиная с 1830-х гг. см.: *Gorizontov L. The «Great Circle» of Interior Russia: Representations of the Imperial Center in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries // Burbank J., Hagen V. von, Remnev A. (Hrsg.) Russian Empire. Space, People, Power, 1700–1930. Bloomington, 2007. P. 67–93, здесь p. 68–69; Горизонтов Л. Внутренняя Россия и ее символическое воплощение // Карпачев М.Д. и др. (Ред.) Российская империя: стратегии стабилизации и опыты обновления. Воронеж, 2004. С. 63–88, здесь с. 71–72.*
93. *Кошелев А.И. Соображения касательно устройства железных дорог в России. С. 10.*

94. Другие мыслители, которых также можно отнести к лагерю славянофилов, предупреждали, напротив, о возраставшем влиянии западной материалистической мысли, которая придет в Россию с постройкой дорог. Давид Бетеа интерпретирует, например, роман *Идиот* как выражение славянофильского образа мыслей Ф.М. Достоевского. В тексте железная дорога представлена как средство распространения атеистических мыслей и как орудие Антихриста. См.: *Bethea D.M. The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction*. Princeton (N.J.), 1989. P. 76. Критический настрой Достоевского по отношению к индустриализации вообще и к строительству железных дорог в особенности отразился в его «путевом дневнике» — *Зимних заметках о летних впечатлениях* (1863). См. об этом: *Dwyer A.E. Improvising Empire: Literary Accounts from the Russian and Austrian Borderlands, 1862–1923*. Ph.D. Diss. / Univ. of California. Berkeley (Cal.), 2007. P. 93; *Eadem. Of Hats and Trains: Cultural Traffic in Leskov's and Dostoevskii's Westward Journeys* // *Slavic Review*. Vol. 70. 2011. № 1. P. 67–93.
95. Немного позже известные славянофилы активно включились в железнодорожное строительство. Например, московский предприниматель Федор Васильевич Чижов в 1858 г. форсировал строительство железной дороги из Москвы до Сергиева Посада совместно с бароном Андреем Ивановичем Дельвигом. Чижов и Дельвиг понимали это предприятие как попытку сломить преобладание западного, в первую очередь французского капитала в строительстве железных дорог, предложив свой, русский проект. Дорога, сданная в эксплуатацию в августе 1862 г. и в 1868–1870 гг. продолженная до Ярославля, развилась, не в последнюю очередь благодаря потоку паломников в Троице-Сергиеву лавру, в крайне оживленную и экономически выгодную транспортную магистраль. Однако, разумеется, эти предприниматели были вынуждены довольно быстро распрощаться с идеей обойтись без государственной финансовой помощи, строя только с помощью «русского» капитала и материалов. В конце 1850-х гг. были куплены первые локомотивы для этой железной дороги у берлинского завода *Borsig*, а в конце 1860-х гг. в качестве акционера пришлось принять петербургского банкира еврейского происхождения Леона Розенталя. См.: *Owen T.C. Dilemmas of Russian Capitalism. Fedor Chizhov and Corporate Enterprise in the Railroad Age*. Cambridge (Mass.) etc., 2005. P. 92–110; *Петухова Н.* Площадь трех вокзалов. С. 13–15, 39–43.
96. *Хомяков А.С.* Письмо в Петербург // *Москвитянин*. 1845. 1 февр. № 2. С. 71–86. В какой мере приверженцев славянофильства затронула полемика в связи с общественными переменами через техническое развитие, видно, например, из сочинения 1835 г. (вышедшего в свет лишь в 1926 г.) — утопического романа *4338-й год* Владимира Федоровича



- Одоевского. См.: *Одоевский В.Ф.* 4338 год // Он же. Повести и рассказы. М., 1959 (репринт: Мюнхен, 2006). Ч. 2. С. 74–93. См. об этом тексте, в частности, см.: *Алексеев М.П.* Пушкин. С. 129.
97. *Хомяков А.С.* Письмо в Петербург. С. 83. В противоположность славянофилам, представители другого политического лагеря, «западники», желали, чтобы Россия в ходе технической модернизации, равно как и в том, что касается политического порядка, ориентировалась на западные модели. В одном из первых выпусков своей газеты *Колокол* в 1857 г. А.И. Герцен писал в открытом письме императору Александру II: «Вступив в западное образование, Россия должна была идти тем же путем. Если б у нас весь прогресс совершался только в правительстве, мы дали бы миру еще небывалый пример самовластия, вооруженного всем, что выработала свобода; рабства и насилия, поддерживаемого всем, что нашла наука. Это было бы нечто в роде Чингис-Хана с телеграфами, пароходами, железными дорогами...» (*Герцен А.И.* Письмо к императору Александру II (по поводу книги барона Корфа) // Он же. Собр. соч.: В 30 т. Т. 28. М., 1954. С. 354; здесь цит. по: *Колокол*. 1851. 1 окт. № 4. С. 28, <[http://www.vtoraya-literatura.com/pdf/kolokol\\_01\\_1857-1858.pdf](http://www.vtoraya-literatura.com/pdf/kolokol_01_1857-1858.pdf)> [19.08.2015]).
98. *Хомяков А.С.* Письмо в Петербург. С. 71.
99. О концепте «привилегии отсталости» России см.: *Hildermeier M.* Das Privileg der Ruckstandigkeit.
100. См. в том числе: *Львов А.Е.* О влиянии путей сообщения на успех народного богатства. Речь, произнесенная в торжественном собрании Ярославского Демидовского лицея, января 15-го дня 1856 года, профессором Политической экономии и статистики Алексеем Львовым. Ярославль, 1855; *Гарьянов А.А.* О железных дорогах. СПб., 1856 (перепечатка статьи из: *Северная пчела*. 1855. № 265).
101. К дискуссии о финансировании строительства железных дорог см., например: *Панаев В.А.* Кому строить железные дороги — правительству или компаниям? // *День*. 1863. 16 февр. № 7. С. 8–11; *Куломзин А.Н.* Постройка железных дорог в России и на западе // *Русский вестник*. 1865. № 11. С. 297–321; *Липин Н.И.* Взгляд на способы построения железных дорог в России // *Современная летопись. Воскресные прибавления к Московским ведомостям*. 1865. Февр. № 8 (февраль). С. 1–8; *Дервиз П.Г. фон.* Русские железные дороги // *Прибавление к Московским ведомостям*. М., 1865.
102. *Красковский Е.Я.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 80.
103. В США за тот же период времени было построено почти 25 000 км новых железных дорог.

104. Мельников П.И. Сеть главных линий железных дорог Европейской России, составленная в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Т. 41. 1863. Кн. 5. С. 22–34. План Мельникова был одобрен в собрании высших представителей правительства и в присутствии императора 26 декабря 1862 и 3 января 1863 г. См.: Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 125–126. 7 ноября 1863 г. этот проект был опубликован в газете *Санкт-Петербургские ведомости* и вступил в силу 23 апреля 1865 г. См.: Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 87.
105. Мельников П.И. Сеть главных линий железных дорог Европейской России. С. 23.
106. 1 верста<sup>2</sup> ≈ 1,14 км<sup>2</sup>.
107. Во Франции: 1:70; в Германии: 1:136; в США: 1:156. См.: Мельников П.И. Сеть главных линий железных дорог Европейской России. С. 30.
108. Перрот Г. О постройке сети железных дорог в России. СПб., 1862 [первоначально опубликовано в газете: *Акционер*. 1862. № 7–9]. С. 17–18. Если Россия хотела достичь такой же плотности сети в пересчете на площадь территории, как и Англия, то в империи необходимо было уложить в общей сложности 383 000 верст рельсов. Если же ориентироваться на численность населения, то соответствующее значение составило бы «лишь» 30 000 верст.
109. Мельников П.И. Сеть главных линий железных дорог Европейской России. С. 25.
110. Там же. С. 32.
111. Там же. С. 31.
112. Подробнее см. об этом раздел 4.1.1.
113. Курсель А. Сеть русских железных дорог в ее практическом применении. СПб., 1864; Он же. О сети железных дорог в Европейской России. СПб., 1864. Окончательно установить, был ли автором этого проекта тот же А. Курсель, который, будучи уполномоченным эстляндского дворянства в 1863 и 1865 гг., хлопотал в правительстве о концессии на строительство железнодорожной линии из Санкт-Петербурга через Нарву до Ревеля, к сожалению, не удалось. См. об этом: Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 1. С. 275–276.
114. Курсель А. Сеть русских железных дорог. С. 5.
115. Там же. С. 6–11; Курсель А. О сети железных дорог. С. 6.
116. Курсель А. Сеть русских железных дорог. С. 13–14. Подобную же аргументацию можно найти в работе: Станкевич А. Вопрос о южной железной дороге с стратегической точки зрения // Современная летопись. Воскресные прибавления к Московским ведомостям. 1865. Янв. № 2. С. 1–3, здесь с. 1.

117. Курсель А. Сеть русских железных дорог. С. 13.
118. Эта оценка внешнеполитического положения в России после Январского восстания находилась в состоянии напряженного диалога с консервативной рецепцией восстания 1863 г. Консервативный публицист Михаил Катков в 1863 году, например, решительно высказывался за укрепление союза с Пруссией и Австрией и предостерегал от возможной поддержки восставших поляков со стороны западных держав. См. об этом: *Schulze Wessel M. Russlands Blick auf Preußen. Die polnische Frage in der Diplomatie und der politischen Öffentlichkeit des Zarenreiches und des Sowjetstaates. 1697–1947. Stuttgart, 1995. S. 190–191.*
119. О рецепции в западной литературе темы «Железная дорога и ведение современной войны» см. в том числе: *Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России. С проектом сети сих путей и картою. М., 1865. (Чтения в Имп. Обществе истории и древностей российских при Московском университете. Т. 4). С. 1–96, здесь с. 8. Генерал ссылаясь в первую очередь на исследование Карла Эдурда Пеница (*Karl Eduard Poenitz*) *Die Eisenbahnen und ihre Benutzung als militärische Operationslinien*, 1840-х гг. (2-е изд.: Adorf, 1853). Работа Пеница была известна в России по французскому переводу 1844 г. Русский перевод появился в выдержках в *Военном журнале* в 1846 г. Книга Пеница была полностью переведена на русский язык в 1856 г. См.: *Квист А.И. Железные дороги в военном отношении. Ч. 1: Перевозка войск по железным дорогам. СПб., 1868. С. II; Rieber A. The Formation of La Grande Societe. P. 377. О Пенице см.: Bremm K.-J. Von der Chaussee zur Schiene. Militarstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866. München, 2005. S. 135–138.**
120. Курсель А. Сеть русских железных дорог. С. 16; Он же. О сети железных дорог. С. 3–4, 7.
121. К моменту публикации Курселем его предложений в Царстве Польском существовали уже две дороги межрегионального значения: дорога Варшава–Вена и линия из Варшавы до Бромберга.
122. «Внутреннее спокойствие» в западных провинциях империи, согласно Курселю, можно было поддерживать также при помощи дороги, построенной вдоль западной защитной линии. См.: *Курсель А. О сети железных дорог. С. 9. О спорах и дебатах о значении железной дороги для создания «национального пространства» на западных окраинах империи см. также: Miller A.I. The Romanov Empire and the Russian Nation // Berger S., Miller A. (Ed.) Nationalizing Empires. Budapest, 2015. (Historical Studies in Eastern Europe and Eurasia; Vol. 3). P. 309–368.*
123. *Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог.*

124. Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог. С. 14–15.
125. Там же. С. 61.
126. Там же. С. 7 Бутурлин предложил отправить в США экспертов, чтобы изучить вопрос об использовании железных дорог в гражданской войне.
127. Там же. С. 11–12.
128. Там же. С. 2.
129. Там же. С. 13.
130. Там же. С. 48, примеч. 44. Также сотрудники виленского генерал-губернатора предостерегали в эти годы от усиления транспортно-технических связей западных губерний с Царством Польским. В докладе от 23 августа 1867 г. чиновник по имени А.П. Стороженко указывал на то, что строительство железной дороги из Варшавы в Вильну существенно облегчило национальную пропаганду польских активистов в Гродненской губернии. Дорога принесет в регион не только «мазуров — торговцев свиньями», но и различных агентов «польской справы», которые «разносят смуты». (Lietuvos Valstybes Istorijos Archivas, f. 378, BS, 1866, b. 1152, ll. 86–86v.). Цит. по: *Dolbilov M.* «We are at one with our tsar who serves the Fatherland as we do». The Civic Identity of Russifying Officials in the Empires Northwestern Region after 1863 (неопубликованная рукопись). 2004. С. 11. Я благодарю Михаила Долбилова за возможность ознакомиться с этой работой.
131. Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог. С. 30, 58. Западная линия должна была пересекать Полесье (от Городища на север через Пинск, Житомир до Каменец-Подольского). Восточная дорога была запланирована как магистраль из Риги до Севастополя (через Дюнабург, Витебск, Могилев, Чернигов, Киев, Николаев). Наряду с этим Бутурлин также подчеркивал необходимость защитить прибрежную полосу вдоль Балтийского, Черного и Азовского морей параллельно пролегающими железнодорожными путями.
132. Об оборонительной стратегии российского военного начальства до 1911 г. см.: *Heywood A.* «The Most Catastrophic Question». P. 49.
133. Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог. С. 16. Другой части Царства Польского, в которой находились пять значимых укреплений, в сценарии оборонительной войны отводилась роль плацдарма, не подключенного к железнодорожной сети. См.: Там же. С. 30.
134. Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог. С. 52.
135. Там же. С. 58. Для осуществления этих планов генерал предлагал возвести большие военные железнодорожные станции в 25 узловых пунктах сети.
136. См. об этом: *Зайончковский П.А.* Военные реформы 1860–1870 годов в России. М., 1952. С. 120–124, а также: *Kipp J.W.* Strategic Railroads and the Dilemmas

- of Modernization // Schimmelpenninck van der Oye D., Menning B.W. (Hrsg.) *Reforming the Tsar's Army. Military Innovation in Imperial Russia from Peter the Great to the Revolution*. Cambridge, 2004. P. 82–103, здесь p. 92. Н.Н. Обручев уже в 1864 г. выступил идейным первопроходцем строительства железных дорог стратегического значения в России. См.: *Обручев Н.Н. Сеть русских железных дорог. Участие в ней земства и войска // Ежедневное прибавление к Русскому инвалиду*. 1864. 15 июня. № 22. С. 2–14; 22 июня. № 23. С. 2–11; 6 июля. № 24. С. 3–9. Об Обручеве, «русском Мольтке», см.: *Rich D.A. The Tsar's Colonels: Professionalism, Strategy, and Subversion in Late Imperial Russia*. Cambridge (Mass.), 1998, особенно p. 256; *Айрапетов О.Р. Забытая карьера «русского Мольтке». Николай Николаевич Обручев (1830–1904)*. СПб., 1998; *Steinberg J.W. All the Tsar's Men. Russia's General Staff and the Fate of the Empire, 1898–1914*. Baltimore, 2010. P. 39–40; *Rieber A.J. Nationalizing Imperial Armies. A Comparative and Transnational Study of 'Three Empires'* // Berger S., Miller A. (Ed.) *Nationalizing Empires*. Budapest, 2015. (Historical Studies in Eastern Europe and Eurasia ; Vol. 3). P. 593–628.
137. Цит. по: *Зайончковский П.А. Военные реформы*. С. 121.
138. Там же.
139. См. об этом: *Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика*. Т. 1. С. 333–334.
140. Милютин под ними подразумевал не только Царство Польское, но, помимо этого, и Финляндию, Прибалтику, Лигву, Волынь, Бессарабию, Крым и Кавказ.
141. Цит. по: *Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика*. Т. 1. С. 333. Этническая чересполосица на (западных) окраинах империи во второй половине XIX в. все чаще описывалась российскими военными статистиками и географами как стратегическая проблема. См. об этом: *Holquist P. To Count, to Extract, and to Exterminate. Population Statistics and Population Politics in Late Imperial and Soviet Russia* // Suny R.G., Martin T. (Hrsg.) *A State of Nations. Empire and Nation-Making in the Age of Lenin and Stalin*. Oxford; N.Y., 2001. P. 111–144, здесь p. 115.
142. Наряду с этим Милютин продолжал отстаивать необходимость строительства как можно более прямого железнодорожного сообщения между Москвой и Севастополем на Черном море.
143. Позиция Военного министерства о строительстве железных дорог в Польше изменялась в следующие десятилетия неоднократно. В 1873 г. Милютин на конференции по безопасности потребовал строительства 5000 верст новых железных дорог на Западе империи, из которых 1000 — в Царстве Польском. Из 11 требуемых магистралей до 1881 г. не было возведено ни одной, а до 1888 г. были построены три. После внесения

- очередных новшеств в военную стратегию в 1910 г. Военное министерство высказалось вновь против строительства дорог на польской территории. Теперь возникли опасения, что Польша может стать потенциальным помощником агрессора в случае нападения с Запада. *Fuller W.C. Strategy and Power in Russia. 1600–1914. N.Y., 1992. P. 295–298, 305, 339, 440.*
144. См. об этом подробнее: *Rieber A. The Debate over the Southern Line: Economic Integration or National Security // Plokhly S., Sysyn F. (Ed.) Synopsis. A collection of Essays in Honour of Z.E. Kohut. Toronto, 2005. P. 371–397; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. С. 64, 90–92.*
145. Об «украинском вопросе» после Январского восстания см.: *Миллер А. «Украинский вопрос» в политике властей и русском общественном мнении (вторая половина XIX в.). СПб., 2000. Гл. 7.*
146. *Rieber A. The Debate Over the Southern Line. P. 390.* Обручев опубликовал свои воззрения на южную железную дорогу и на развитие российских железных дорог в работе: *Обручев Н.Н. Сеть русских железных дорог. Эта аргументация находит свое отражение также в работе: Станкевич А. Вопрос о южной железной дороге. А. Зеленой в 1863 г. предложил собственный проект сети железных дорог. См. об этом: Brower D.R. The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. Los Angeles; Oxford, 1990. P. 42–43. Тезис Броуера о том, что этот план должен был стать основой государственной политики в сфере строительства железных дорог в следующем году, лишен всякого основания.*
147. *Rieber A. The Debate Over the Southern Line. P. 394.*
148. *Ibid. P. 394.*
149. *Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990. С. 136; Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 95; Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства. Средства, вливавшиеся в фонды железнодорожного строительства, происходили, в первую очередь, от продажи Аляски Соединенным Штатам в 1867 г., приватизации государственных железных дорог (Николаевской, Одесской, дороги Москва–Курск), а также размещения займов внутри страны и за рубежом в больших объемах. Помимо этого, фонды наполнялись благодаря обратному притоку кредитов и акцизов от железнодорожных обществ. См.: Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. С. 98; Rieber A. Interest-Group Politics in the Era of the Great Reforms // Eklof B. et al. (Ed.) Russia's Great Reforms, 1855–1881. Bloomington (Ind.), 1994. P. 58–83, здесь p. 67; Owen T.C. Dilemmas. P. 124–134.*
150. О планах развития между 1868 и 1870 гг. см.: *Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 2. С. 35–38, 46–56. Видоизмененный план развития российской железнодорожной сети, выработанный*

преемником Мельникова на посту министра путей сообщения графом В.А. Бобринским в 1870 г., предусматривал всего 27 новых железных дорог общей протяженностью 7362 версты. Альфред Рибер показывает, что для стратегических дорог, экономически менее рентабельных, едва можно было найти заинтересованных предпринимателей. См.: *Rieber A. Interest-Group Politics*. P. 68. Решение о конкретном пролегании определенных магистралей было при этом не просто результатом процесса переговоров внутри центральных ведомств империи. Также и местные акторы, такие как, например, купеческие общества или земства, пытались через подачу прошений, кампаний в прессе или взятки оказать влияние на решения правительства в Санкт-Петербурге или руководства соответствующих железнодорожных обществ. См., например, об этом: *Brower D.R. The Russian City*. P. 45; *Sperling W. Der Aufbruch in die Provinz*.

151. Несмотря на это, требование военных строить больше стратегических железнодорожных линий в период до Первой мировой войны вновь и вновь приводило к дискуссиям между Военным министерством, с одной стороны, и Министерствами финансов и путей сообщения, с другой стороны. См.: *Fuller W.C. Strategy and Power*. P. 295–298, 339, 391, 461. Хейвуд указывает на то, что сеть стратегических железных дорог была развита не так плохо, как это утверждали военные. См.: *Heywood A. «The Most Catastrophic Question»*. P. 51, 53, 62.
152. К концу пребывания в должности министра фон Рейтерна все железные дороги империи (общей протяженностью 20 416 верст) — за исключением одной узкоколейки — управлялись частными железнодорожными обществами. См.: *Witschewsky V. Rußlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik von Peter dem Großen bis auf die Gegenwart*. Berlin, 1905. S. 113.
153. Записка, рассмотренная в Высочайшем присутствии в комитете финансов 16 сентября 1866 г., цит. по: Посмертные записки М.Х. Рейтерна // Куломзин А.Н., Рейтерн-Нолькен В.Г. М.Х. Рейтерн. Биографический очерк. СПб., 1910. С. 64–138, здесь с. 100. А. Рибер называет записку от 16 сентября 1866 г. «оселком российской экономической политики вплоть до времени Витте» (см.: *Rieber A. Interest-Group Politics*. P. 65). Подобные же аргументы приводит инженер путей сообщения и современник Рейтерна Н.Н. Изнар в своих воспоминаниях, изданных в 1917 г. См.: *Изнар Н.Н. Записки инженера* // ВИ. 2004. № 1. С. 106.
154. *Blackwell W.L. The Industrialization of Russia. A Historical Perspective*. 3rd ed. Arlington Heights (Ill.), 1994. P. 27–29.
155. *Мельников П.П. Сеть главных линий*. С. 25, 28.
156. О плане развития 1870 г. см.: *Кислинский Н.А. (Ред.) Наша железнодорожная политика*. Т. 2. С. 46–54.

157. Курско-Харьковско-Азовская дорога, построенная в 1868–1869 гг., пересекала западную часть, а достроенная в 1871 г. Козлово-Воронежско-Ростовская дорога — восточную часть Донецкого бассейна. В 1873 г. к тому же была пущена в эксплуатацию ветка от Лозово-Севастопольской дороги к Донецкому бассейну. См.: *Соловьева А.М.* Промышленная революция. С. 139.
158. Об истории Уральской горнозаводской железной дороги см.: *Ильин Ю.Л.* (Ред.) Создание великого сибирского пути. Т. 1. СПб., 2005. С. 19–30.
159. *Соловьева А.М.* Промышленная революция. С. 140. Решение о строительстве Донецкой каменноугольной железной дороги было принято в апреле 1875 г. См.: *Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика. Т. 2. С. 219, 224, 227.
160. Об истории Екатерининской железной дороги см.: По Екатерининской железной дороге / Под ред. Управления Екатерининской железной дороги. Екатеринбург, 1903. С. 22–27. О значении этой дороги см. также: *Beurau D., Hildermeier D.* Von der Leibeigenschaft zur fruhindustriellen Gesellschaft (1856–1890) // *Handbuch der Geschichte Russlands*. Bd. 3/1: 1856 bis 1945. Von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat / Hrsg. G. Schramm. S. 5–202, здесь S. 122; *Portal R.* The Industrialization of Russia // *The Cambridge Economic History of Europe*. Vol. 6/2. Cambridge, 1965. P. 801–872, здесь p. 819; *Mosse W.E.* An Economic History of Russia, 1856–1914. London, 1996. P. 106; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 199–202; *Nolte H.-H.* Technologietransfer in Rußland vor 1914. Möglichkeiten und Grenzen nachholender Industrialisierung // *Technikgeschichte*. Bd. 51. 1984. S. 319–334, здесь S. 323.
161. *Wittschewsky V.* Rußlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik. S. 222–224; *Соловьева А.М.* Промышленная революция. С. 178.
162. *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 131. Таможенный тариф 1868 г. позволил бесплатно ввозить железнодорожные рельсы в Россию. См.: *Gatrell P.* The Tsarist Economy, 1850–1917. London, 1986. P. 150. Фон Рейтерн был убежден в том, что тянуть со строительством российской железнодорожной сети до тех пор, пока местная промышленность не будет располагать соответствующими производственными возможностями, нельзя. Тем самым он оправдывал импорт, например, рельсов из Англии. См.: *Гиндин И.Ф.* Роль железнодорожного строительства в индустриализации России и железнодорожная политика С.Ю. Витте // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2, ч. 2. М., 2006. С. 583–622, здесь с. 585.
163. *Соловьева А.М.* Промышленная революция. С. 178. Также 54% локомотивов товарных поездов и 50% товарных вагонов были иностранного производства.



164. *Рибер А.* Железные дороги и экономическое развитие: истоки системы Рейтерна // Панеях В.М. (Общ. ред.) Страницы Российской истории. Проблемы, события, люди. Сб. ст. в честь Б.В. Ананьича. СПб., 2003. С. 150–179. Рибер, вслед за И.Ф. Гиндиным и Якобом Киппом, называет фон Рейтерна претечей экономической политики Витте. При этом он подчеркивает также различия в экономическом мышлении двух министров финансов: Там же. С. 177–178.
165. Цит. по: *Гиндин И.Ф.* Государственный банк и экономическая политика царского правительства. 1861–1892 годы. М., 1960. С. 191.
166. О поощрении российской тяжелой промышленности посредством государственных заказов и покровительственных пошлин в 1870-е гг.: *Wittschewsky V.* Rußlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik. S. 234; *Beyrau D., Hildermeier D.* Von der Leibeigenschaft. S. 116–118; *Gatrell P.* The Tsarist Economy. P. 151; *Kahan A.* Russian Economic History: The Nineteenth Century. Chicago, 1989. P. 19; *Погребинский А.П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы XIX в.) // Исторические записки. Т. 47. М., 1954. С. 149–180, здесь с. 164; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России. С. 136–144; *Гиндин И.Ф.* Государственный банк. С. 194.
167. *Рейтерн М.Х.* Биографический очерк. СПб., 1910. Приложения. С. 162, цит. по: *Гиндин И.Ф.* К вопросу об экономической политике царского правительства в 60–80 гг. XIX в. // ВИ. 1959. № 5. С. 63–82, здесь с. 67. Цитата восходит к докладу 1860–1870-х гг.
168. *Laue Th.H. von.* Sergei Witte and the Industrialization of Russia. Columbia, 1963; *Notzold J.* Agrarfrage und Industrialisierung am Vorabend des Ersten Weltkrieges // Geyer D. (Hrsg.) Wirtschaft und Gesellschaft im vorrevolutionären Russland. Köln, 1975. S. 228–251, здесь S. 233; *Mosse W.E.* An Economic History. P. 105; *Gregory P.* Before Command. An Economic History of Russia. From Emancipation to the First Five-Year Plan. Princeton (N.J.), 1994. P. 55; *Гиндин И.Ф.* Роль железнодорожного строительства. С. 606; *Mellor J.* Modernization Theory and Count Witte's Russia in the 1890s // Slovo: An interdisciplinary journal of contemporary Russian and East European Affairs. Vol. 1. 1988. № 2. P. 8–34, особенно p. 22–25. Многие авторы подчеркивают между тем, что политика Витте могла быть сильно связана со стратегиями его предшественников, в особенности Николая Бунге и Ивана Вышнеградского. См. в том числе: *Blackwell W.L.* The Industrialization of Russia. P. 30 f.
169. Цит. по: *Laue Th.H. von.* Sergei Witte and the Industrialization of Russia. P. 78. К биографии Витте (наряду с работой фон Лауе) см.: *Ананьич Б.В., Ганелин Р.С.* Сергей Юльевич Витте и его время. СПб., 1999; *Harcave S.*

- Count Sergei Witte and the Twilight of Imperial Russia. A Biography. Armonk (N.Y.); London, 2004; *Wcislo F.* Sergei Witte and His Times. A Historiographical Note // *Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History*. Vol. 5. 2004. № 4. P. 749–758; *Idem.* Tales of Imperial Russia. The Life and Times of Sergei Witte, 1849–1915. N.Y., 2011; *Ильин С.В.* Витте. М., 2006.
170. *Blackwell W.L.* The Industrialization of Russia. P. 32; *Geyer D.* Russland an der Jahrhundertwende. Zeitdiagnosen und Zukunftsprojektionen aus ostlicher Perspektive // *Frevort U.* (Hrsg.) Das neue Jahrhundert: Europäische Zeitdiagnosen und Zukunftsentwürfe um 1900. Gottingen, 2000. S. 244–264, здесь S. 258.
171. См.: Доклад С.Ю. Витте о необходимости согласованной политики в области промышленности («О положении нашей промышленности») // *Шепелев Л.Е.* (Подгот.) Судьбы России. Проблемы экономического развития страны в XIX — начале XX вв.: документы и мемуары государственных деятелей: Сб. 2-е изд. СПб., 2007. С. 360–370, здесь с. 363.
172. *Notzold J.* Agrarfrage. S. 237; *Ананьич Б.В., Ганелин П.С.* Сергей Юльевич Витте и его время. С. 54; 67–68; *Harcave S.* Count Sergei Witte. S. 49–50; *Szporluk R.* Communism and Nationalism. Karl Marx versus Friedrich List. N.Y. etc., 1988. P. 209–210; *Wendler E.* Friedrich List. Politische Wirkungsgeschichte des Vordenkers der europäischen Integration. Munchen, 1989. S. 125–136; *Bochanov A.N.* Probleme der industriellen Modernisierung Russlands (Sergej Witte und Friedrich List) // *Beyrau D.* u.a. (Hrsg.) Reformen im Russland des 19. und 20. Jahrhunderts: Westliche Modelle und russische Erfahrungen. Frankfurt a.M., 1996. S. 139–149; *Zweynert J.* Eine Geschichte des ökonomischen Denkens in Russland. 1805–1905. Marburg, 2002. S. 336–338. В 1889 г. Витте опубликовал свою работу о теории национальной экономики Фридриха Листа и тем самым сделал последнюю известной в читательских кругах России. См.: *Витте С.Ю.* По поводу национализма. Национальная экономика и Фридрих Лист // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 35–90.
173. *Lowe H.-D.* Von der Industrialisierung zur ersten Revolution 1890 bis 1904 // *Schramm G.* (Hrsg.) Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3. Tb. 1: 1856 bis 1945. Von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat. S. 203–335, здесь S. 224–225. Между 1890 и 1900 гг. российское правительство выделяло в год в среднем 120 млн рублей на железнодорожное строительство. См.: *Laue Th.H.* von. Sergei Witte and the Industrialization of Russia. P. 262.
174. *Barnett V.* The Revolutionary Russian Economy, 1890–1940. Ideas, Debates, and Alternatives. London; N.Y., 2004. P. 30. Данные приводятся по работе: *Озеров И.Х.* Экономическая Россия, ее финансовая политика на исходе XIX и в начале XX века. М., 1905. С. 237. Бюджет Министерства путей

- сообщения в 1902 г. превосходил даже бюджет Военного министерства (325,6 млн) и Министерства финансов (335,2 млн руб.).
175. *Lowe H.-D. Von der Industrialisierung zur ersten Revolution. S. 224; Laue Th.H. von. Sergei Witte and the Industrialization of Russia. P. 265–266; Notzold J. Agrarfrage. S. 233; Гиндин И.Ф. Роль железнодорожного строительства. С. 588.* См. также сборник документов: *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 2. С. 571–582.*
176. Цит. по: *Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. СПб., 1912. С. 344.*
177. Витте здесь обращается к известному топосу об уменьшении территории России в результате строительства железных дорог: благодаря паровому транспорту «сократились наши бесконечные расстояния, служившие непреодолимым препятствием для развития торгового движения; внутренние густонаселенные области государства приблизились к портам, морские побережья стали заселяться, и наша морская торговля получила надежную почву для своего дальнейшего развития в будущем». См.: *Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. // Урал: Ежемесячный литературно-художественный и публицистический журнал. 1991. № 11. С. 7–150, цит. с. 63.*
178. *Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. СПб., 1912. С. 343–344.*
179. К вопросу об огосударствлении железных дорог при Витте см.: *Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. С. 178–192;* а также сборник документов: *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 2. С. 347–668.* Гиндин подчеркивает, что Витте не стремился к огосударствлению *всех* железнодорожных обществ и что его политика в этом вопросе отличалась от политики Бисмарка. См.: *Гиндин И.Ф. Роль железнодорожного строительства. С. 610.*
180. К вопросу о тарифной политике Витте см.: *Lowe H.-D. Von der Industrialisierung zur ersten Revolution. S. 218; Laue Th.H. von. Sergei Witte and the Industrialization of Russia. P. 90; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. С. 163–178,* а также сборник документов: *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 2. С. 21–343.*
181. *Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 1883.* См. об этом: *Китанина Т.М., Фигуровская Н.К. Тарифная реформа на железнодорожном транспорте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 2. С. 7–20, здесь с. 9–10; Harcave S. Count Sergei Witte. P. 28; Wcislo F. Rereading Old Texts:*

Sergei Witte and the Industrialization of Russia // McCaffray S.P., Melancon M. (Hrsg.) *Russia in the European Context. 1789–1914. A Member of the Family*. N.Y., 2005. P. 71–83.

182. Критика была направлена не только на контрпродуктивные ценовые войны между отдельными железнодорожными обществами, но также и на то, чтобы с помощью низких тарифов на перевозку между портами и внутренними частями страны удешевить импорт иностранных технологических товаров и таким образом противодействовать протекционистской политике правительства. См.: *Гиндин И.Ф.* Роль железнодорожного строительства. С. 606.
183. *Витте С.Ю.* Русские порты и железнодорожные тарифы // Витте С.Ю. *Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 1, кн. 1. М., 2002. С. 519–542, цит. с. 521.
184. *Гиндин И.Ф.* Роль железнодорожного строительства. С. 606.
185. *Blackwell W.L.* *The Industrialization of Russia*. P. 32.
186. *Гиндин И.Ф.* Роль железнодорожного строительства. С. 607.
187. Первая версия соображений на этот счет уже публиковалась ранее в другом месте. См.: *Schenk F.B.* *Das Zarenreich als Transitraum zwischen Europa und Asien. Russische Visionen und westliche Perzeptionen um die Jahrhundertwende* // Aust M. (Hrsg.) *Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851–1991*. Frankfurt a.M., 2013. S. 41–63.
188. О дискуссии, посвященной привязке Центральной Азии к центру империи, см.: *Ахмеджанова З.К.* *Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. Конец XIX — начало XX в.* Ташкент, 1984. С. 13–15.
189. Цит. по: *Кислинский Н.А.* (Ред.) *Наша железнодорожная политика*. Т. 2. С. 34.
190. Начиная с 1884 г. частное Владикавказское [акционерное] железнодорожное общество развилось в экономически исключительно успешное предприятие, на счет которого относится сооружение в 1888 г. линии к черноморскому порту Новороссийск. В 1890-х Общество связало курорты Северного Кавказа и в 1899 г. построило дорогу до Царицына для привязки Северного Кавказа к Волге. В 1894 г. была сдана в эксплуатацию ветка к порту Петровску на Каспийском море, а в 1899 г. — соединение с Закавказской железной дорогой до Баку; к строительству последнего приложили множество усилий представители местной нефтяной промышленности. На рубеже веков Владикавказское железнодорожное общество было одним из немногих частных предприятий, экономически процветавших и поэтому избежавших огосударствления. К истории Ростово-Владикавказской железной дороги (переименованной в 1884 г.

- во Владикавказскую) см.: *Westwood J.N. The Vladikavkaz Railway: A Case of Enterprising Private Enterprise // Slavic Review. Vol. 25. 1966. № 4. P. 669–675; Силаев Н.Ю. «Кавказа не станет...»: Владикавказская железная дорога: несколько незамеченных сюжетов // Кавказский сборник. Т. 1 (33). [Б.м.], 2004. С. 110–128; Иакхаев Дж. (Ред.) Северный Кавказ в составе Российской империи. М., 2007. С. 233–234; *Sunderland W. Taming the Wild Field. P. 196. Об экономическом успехе этого железнодорожного акционерного общества см.: Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. С. 238–240; Westwood J.N. The Vladikavkaz Railway. P. 672.**
191. Об истории Закавказской железной дороги см.: *Сагратян А.Т. История железных дорог Закавказья, 1856–1921. Ереван, 1970; Searight S. Russian Railway Penetration of Central Asia // Asian Affairs. Vol. 23. 1992. P. 171–180, особенно р. 173–176; Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 95, 101. Строительные работы на первом отрезке пути от Поти до Тифлиса были завершены в 1872 г. Под давлением нефтяных промышленников Баку между 1879 и 1883 гг. была построена линия от Тифлиса до западного побережья Каспийского моря, соединенная затем с дорогой до черноморского порта Батума, в 1878 г., в результате победы в войне с Османской империей, перешедшего к России. В 1889 г. частное железнодорожное акционерное общество перешло в собственность государства. В начале 1890-х гг. это общество по причине растущего объема перевозок нефтепродуктов из Баку в Батум относилось к самым доходным железным дорогам империи. См. статью: Закавказская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Евфрона. Т. 12. СПб., 1894. С. 149–150.*
192. *Аргутинский-Долгоруков А.М. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за 25 лет ее существования, 1871–1896. Тифлис, 1896, цит. по: Сагратян А.Т. История железных дорог Закавказья. С. 11–12.*
193. Цит. по: *Сагратян А.Т. История железных дорог Закавказья. С. 13.*
194. Об истории транспортно-технического освоения Русского Туркестана: *Heyfelder O. Transkaspien und seine Eisenbahn. Nach Akten des Erbauers General Lieutenant M. Annenkov. 2. Aufl. Hannover, 1888 (1-е изд.: 1887); Wheeler W.E. The Control of Land Routes: Russian Railways in Central Asia // Journal of the Royal Central Asian Society. Vol. 21. 1934. P. 585–608; Ахмеджанова З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880–1917). Ташкент, 1965; Она же. Железнодорожное строительство; *Searight S. Russian Railway Penetration; Spring D.W. Railways and Economic Development in Turkestan before 1917 // Symons L., White C. (Ed.) Russian Transport. A Historical and Geographical Survey. London, 1975. P. 46–74;**

- Stadelbauer J.* Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien; *Idem.* Russische Eisenbahnen in Turkestan. Pionierleistung oder Hemmnis für eine autochthone Raumentwicklung // Hutteroth W.-D. et. al. (Hrsg.) Frühe Eisenbahnbauten als Pionierleistungen. Neustadt an der Aisch, 1993. S. 69–91; *Becker S.* Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924. London; N.Y., 2004. P. 125 f.; *Смирнова С.* (Ред.) Центральная Азия в составе Российской империи. М., 2008. (Окраины Российской империи). С. 143–144.
195. Одним из первых, кто сформулировал идею постройки железнодорожной линии из России в Центральную Азию, был генерал-майор Мальцев. В 1854 г. он предложил создать рельсовое сообщение между Харьковом и Аральским морем. См. об этом: *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог. С. 22, 27.
196. Там же. С. 27; *Pierce R.A.* Russian Central Asia. 1867–1917. Berkeley (Cal.), 1960. P. 184.
197. *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог. С. 30.
198. См.: *Helmersen Graf von.* Beitrag zur Kenntniss der geologischen und physiko-geographischen Verhältnisse der Aralo-Kaspischen Niederung // Mitteilungen der Kaiserlich-Königlich Geografischen Gesellschaft Wien. Bd. 22. 1879. S. 531–535, здесь S. 532. — О топосе «мирового сообщения» (*Weltverkehr*) см. в качестве примеров: *Wittenheim O. von.* Beiträge zur Kenntniss der Verbindungen durch Eisenbahnen in Russland im Allgemeinen u. besonders über die projectirte Dünaburg-Rigaer Bahn. Leipzig, 1852. S. 3 f.; *Geistbeck M.* Weltverkehr. Die Entwicklung von Schiffahrt, Eisenbahn, Post und Telegraphie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Freiburg, 1895 (перинт: Hildesheim, 1986); *Lenschau T.* Das Weltkabelnetz. Halle a.d. Saale, 1903; *Wirth A.* Der Weltverkehr. Frankfurt a.M., 1906; *Schroder f., Hohler S.* Welt-Räume: Annäherungen an eine Geschichte der Globalität im 20. Jahrhundert // Eadem. (Hrsg.) Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900. Frankfurt a.M., 2005. S. 9–47, особенно S. 12–17; *Osterhammel J., Petersson N.P.* Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen. München, 2003. S. 63 f.; *Krajewski M.* Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900. Frankfurt a.M., 2006.
199. *Митина М.Е.* Императорское Русское Географическое общество и вопросы железнодорожного строительства в 60-е — начале 80-х годов XIX в. // Изв. Всесоюзного географического общества. Т. 123. 1991. № 4. С. 360–364, здесь с. 361; *Pierce R.A.* Russian Central Asia. P. 184–185. Де Лессеп предложил построить железную дорогу (на много обсуждавшемся «южном пути» Транссибирской железной дороги) от Екатеринбурга через Троицк и Самарканд в Индию и таким образом соединить европейскую железнодорожную сеть с Индийским субконтинентом. Согласно Джорджу

- Керзону, де Лессеп предложил (в сотрудничестве с инженером М. Котаром) в качестве альтернативы строительство дороги от Оренбурга до Самарканда. Она была задумана как часть «всемирного пути» длиной 7500 миль (12 070 км) — железной дороги от Кале до Калькутты. Дорога до Самарканда должна была быть построена российской стороной, отрезок Самарканд–Пешавар — британской. См.: *Harpers New Monthly Magazine*. Vol. 47. 1873. № 279. P. 473; *Curzon G. Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question*. London, 1889 (репринт: 2008). P. 35. Наряду с проектом де Лессепа в 1874 г. в российских правящих кругах обсуждалось также предложение инженера С.И. Барановского о постройке дороги от Саратова до Пешавара через Центральную Азию. См.: *Митина М.Е. Императорское Русское Географическое общество*. С. 361.
200. В качестве альтернативы в России 1870-х гг. обсуждалась возможность превращения Амударьи в водный путь до Индии, для чего предлагалось перевести устье реки из Аральского моря в Каспийское. Странником этого предприятия был среди других Л.Ф. Костенко, см. его работу: *Средняя Азия и водворение в ней русской гражданственности*. СПб., 1871. С. 348–353. Возражения на этот проект см., например, в работе: *Венюков М.И. Поступательное движение России в Средней Азии // Сборник государственных знаний*. Т. 3 / Под ред. В.П. Безобразова. СПб., 1877. С. 58–106, здесь С. 70–71; а также: *Семенов И. Туркестан и Закаспийский край в 1888 году // Изв. Имп. Русского географического общества*. Т. 24. 1888. С. 289–326. Я благодарю за это указание Ульриха Хофмайстера (*Ulrich Hofmeister*).
201. По вопросу о проведении Среднеазиатской железной дороги, цит. по: *Brower D. Turkestan and the Fate of the Russian Empire*. London; N.Y., 2003. P. 80.
202. *Ibid.* P. 81.
203. Цит. по: *Ахмеджанова З.К. К истории строительства железных дорог*. С. 25, 31.
204. Созданная в 1881 г. как административная единица, Закаспийская область со столицей в Ашхабаде охватывала российские владения между Каспийским морем на Западе, Хивинским ханством и Бухарским эмиратом на востоке, Персией и Афганистаном на юге, а также Уральской областью на севере. До 1890 г. регион подчинялся кавказскому генерал-губернатору, с 1890 по 1898 г. — напрямую Военному министерству, а после этого был подчинен генерал-губернатору Туркестана. См.: *Becker S. Russia's Central Asian Empire // Rywkin M. (Ed.) Russian Colonial Expansion to 1917*. London; N.Y., 1988. P. 235–256, здесь p. 236–237, а также *Pierce R.A. Russian Central Asia*. P. 55.
205. Цит. по: *Ахмеджанова З.К. К истории строительства железных дорог*. С. 32.

206. После столкновения российских и афганских формирований в марте 1885 г. в мае в Санкт-Петербурге было принято решение о строительстве продолжения дороги из Закаспийского региона до Туркестана, точнее от Кизыл-Арвата до Ашхабада (декабрь 1885 г.) и до оазиса Мерв (июль 1886 г.). Учитывая пароходное сообщение по Каспийскому морю, Российский Туркестан был таким образом присоединен к Европейской России. В конце 1886 г. дорога достигла города Чарджуу и пересекла Бухарский эмират. В 1898 г. она дошла до Ташкента, а годом позже — до Ферганского бассейна. В 1899 г. Закаспийская военная дорога была переименована в Среднеазиатскую железную дорогу. См.: *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог. С. 38–47; *Она же.* Железнодорожное строительство. С. 16–29. Генерал-губернатор Туркестана, Михаил Григорьевич Черняев (1882–1884), поначалу сильно сомневавшийся в технической реализуемости проекта, позднее высказывался *против* продолжения Закаспийской дороги до Ашхабада и Мерва. Возможно, он опасался, что это повысит значимость Закаспийского края, к тому времени еще не подчинявшегося генерал-губернатору Туркестана. Черняев, напротив, выступал за строительство Среднеазиатской дороги из Европейской России до Хивы. См.: *Pierce R.A.* Russian Central Asia. P. 186; *Becker S.* Russia's Protectorates. S. 126; *Curzon G.* Russia in Central Asia. P. 43.
207. *Baumgart W.* Eisenbahn und Kriegsführung in der Geschichte // *Technikgeschichte*. Bd. 38. 1971. S. 191–219, здесь S. 205.
208. Ср., например, впечатления русского путешественника и исследователя Николая Пржевальского, назвавшего в сентябре 1888 г. Закаспийскую дорогу «чудо в здешних пустынях». Цит. по: *Ахмеджанова З.К.* Железнодорожное строительство. С. 24. См. также: *Джевецкий С.К.* О закаспийской железной дороге // *Железнодорожное дело*. Т. 8. 1889. № 23–24. С. 219–236, особенно с. 220. Реакцию западной прессы см.: *Curzon G.* Russia in Central Asia. P. 5–8. Керзон с энтузиазмом приветствовал дорогу как победу человека над природными невзгодами. См.: *Ibid.* P. 274, 276. Строительство этой дороги вдохновляло также писателей — например, Жюль Верна, никогда не путешествовавшего по России, оно вдохновило написание романа *Клодиус Бомбарнак* (*Claudius Bombarnac*, 1893).
209. За строительство железной дороги по степным территориям до Ташкента неоднократно высказывались генерал-губернаторы Туркестана Черняев и Александр Борисович Вревский (1889–1898). Вревский использовал торжества по случаю коронации Николая II в 1896 г., чтобы представить царю на рассмотрение план организации железнодорожного сообщения с Ташкентом. Как и Кауфман, Вревский в первую очередь обращал внимание на экономические выгоды этого пути. Несмотря на согласие



- Николая II в целом, этот проект был сначала поставлен в очередь после строительства Транссибирской магистрали. Только ухудшение российско-британских отношений в 1890-е гг., восстание в Андижанской области в мае 1898 г. и в конце концов требование военного министра Куропаткина, выдвинутое в апреле 1899 г., улучшить транспортно-техническую связь с Туркестаном, дали решающие импульсы для строительства этой дороги. См.: *Лукоянов И.В.* Сооружение железных дорог в Средней Азии и Персии // *Витте С.Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 413–417, здесь с. 415–416. См. также: *Brower D.* *Turkestan*. P. 82; *Ахмеджанова З.К.* Железнодорожное строительство. С. 29–31.
210. Журнал особого совещания, образованного по Высочайшему повелению для рассмотрения вопроса о соединении Европейской России с Средней Азией сплошным рельсовым путем (4 апреля 1900 г.) // *Витте С.Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 427–449. См. также: Журнал особого, образованного по Высочайшему повелению совещания, 26 июня 1899 года, по вопросу о соединении железною дорогою Средней Азии с общеземлею // Там же. С. 418–426.
211. Предложение Куропаткина было поддержано, очевидно, генерал-губернатором Туркестана Сергеем Михайловичем Духовским (1898–1900). См. *Духовская В.Ф.* Туркестанские воспоминания. СПб., 1913. С. 100.
212. Журнал особого совещания. С. 443, 448. См. также: *Brower D.* *Turkestan*, P. 83; *Idem.* *Islam and Ethnicity: Russian Colonial Policy in Turkestan* // *Idem, Lazzarini E.J.* (Ed.) *Russia's Orient. Imperial Borderlands and Peoples, 1700–1917.* Bloomington, 1997. P. 115–137, здесь p. 132.
213. См. также: Журнал особого, образованного по Высочайшему повелению совещания. С. 422.
214. Там же. С. 437–440.
215. Там же. С. 441–442.
216. О *Great Game* см.: *Siegel J.* *Endgame. Britain, Russia, and the Final Struggle for Central Asia.* London, 2002; *Meyer K.E., Brysac S.B.* *Tournament of Shadows. The Great Game and the Race for Empire in Central Asia.* Washington (D.C.), 1999. Понятие *Great Game* («большая игра») создал Редьярд Киплинг, запустив его в словоупотребление в своем романе *Ким* (1901).
217. О концепте «цивилизаторской миссии» (*mission civilisatrice*) см.: *Osterhammel J.* «The Great Work of Uplifting Mankind». *Zivilisierungsmissionen und Moderne* // *Barth B., Osterhammel J.* (Hrsg.) *Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert.* Konstanz, 2005. S. 363–425. О российском дискурсе в связи с собственной «цивилизаторской» ролью в Азии в середине XIX в. см., например: *Bassin M.* *Imperial Visions.* P. 50–57.

218. *Погодин М.П.* Письма и статьи М. Погодина о политике России в отношении славянских народов и Западной Европы // Русский заграничный сборник. Ч. 4, тетрадь 4. Лейпциг, 1860. С. 16.
219. *Любанский Г.И.* Сближение Средней Азии с Европою, или Проект о железных дорогах между городами Варшавою и Тифлисом и между Черным морем и Каспием. СПб., 1858. С. 4.
220. *Достоевский Ф.М.* Дневник писателя. 1881. Январь. Глава IV. Вопросы и ответы // Он же. Полн. собр. соч.: В 30 т. Т. 27. Л., 1984. С. 36.
221. *Heyfelder O.* Transkaspien und seine Eisenbahn. S. IX.
222. *Ibid.* S. IX–X. В «цивилизующей силе» железной дороги были убеждены даже представители западного колониализма, например немец Оскар Бауманн, в 1894 г. мечтавший о том, чтобы с помощью железных дорог поддерживать в немецких колониях Африки «порядок и нравы». См.: *Vaumann O.* Durch Massailand zur Nilquelle. Reisen und Erforschungen der Massai-Expedition des deutschen Antsklaverei-Komitees in den Jahren 1891–1893. Berlin, 1894. S. 258, цит. по: *Honold A.* Flüsse, Berge, Eisenbahnen. Szenen geografischer Bemächtigung // *Honold A., Scherpe K.R.* (Hrsg.) Das Fremde. Reiseerfahrungen, Schreibformen und kulturelles Wissen: Zeitschrift für Germanistik. N.F. Beiheft 2. 1999. S. 149–174, здесь S. 173.
223. Туркестанская туземная газета. 1888. 4 июня (цит. по: *Brower D.* Turkestan. P. 82). О «цивилизующей силе» железной дороги от Оренбурга до Ташкента см.: *Верховский Н.П.* Ташкентская железная дорога как пионер культуры и цивилизации // Железнодорожное дело. Т. 28. 1909. № 33. С. 183–184. См. также: *Вендрих А. фон.* Культурная миссия Россия, в зависимости от развития рельсовой сети // Там же. Т. 18. 1899. № 16. С. 133–134. С другой стороны, представители русской элиты Туркестана выражали также опасения в том, что строительство железной дороги может сопровождаться ростом пролетариата, возникновением политических беспорядков и нарушением размеренной жизни высшего слоя империи. См. об этом: *Sahadeo J.* Russian Colonial Society in Tashkent. 1865–1923. Bloomington, 2007. P. 120–124.
224. В журнале *Frank Leslie's Popular Monthly* (Vol. 23. 1887. March. № 3. P. 299) Закаспийская железная дорога изображалась как «великая стратегическая дорога России в Центральной Азии» (*Russia's great strategic line in Central Asia*). Ее строительство сравнивалось с прокладкой телеграфного кабеля через Атлантику, а также строительством Суэцкого канала и железной дороги от Атлантического до Тихого океана в Северной Америке. См. также: *The Central-Asian Railway* // *Littells Living Age*. 1888. 29 sept. P. 178. Оба источника цит. по: *American Periodicals Series Online* // <<http://www.proquest.com/products-services/aps.html>>.

225. *Vambery A. The Transcaspian Railway // Fortnightly Review. 1887. Febr. P. 294–311. Переизд.: Ewans M. (Ed.) Britain and Russia in Central Asia, 1880–1907. Vol. 1: Documents. London, 2008. P. 97–115, здесь р. 98. Оригинал на англ. яз.: «There, where my camel [...] once dragged his weary limbs through the deep sand [...] now rushes the steam horse, snorting and puffing. Shifting sands and shifty Turkomans have either disappeared or been forcibly fastened to the ground. [...] A magical iron band bridges over all difficulties and irregularities, and where distances used to be measured by the months of the camel-driver they are now measured by the hours of the engine-driver and will soon be set down in Henschel or Baedeker».*
226. *Vambery A. The Transcaspian Railway. P. 98–99. О влиянии дороги на автохтонное население Закаспийской области см.: Curzon G. Russia in Central Asia. P. 276.*
227. *Vambery A. The Transcaspian Railway. P. 107.*
228. *Ibid. P. 110. В других сообщениях западных наблюдателей подчеркивалось, что железная дорога будет чрезвычайно способствовать русификации Закаспийского края. Hahn C. von. Die transkaspische Eisenbahn // Globus. Illustrierte Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde. Bd. 73. 1898. № 9. S. 140–144, здесь S. 140. Джордж Керзон подчеркивает в своем отчете политическое значение дороги, придавшей Закаспийской области и Туркестану вид «единой Центральноазиатской империи» (a single Central Asian Empire). См.: Curzon G. Russia in Central Asia. P. 274.*
229. *Vitte С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. СПб., 1912. С. 344.*
230. Литература, посвященная истории возникновения Великого Сибирского пути, невероятно обширна. См., например: Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. Приложение к журналу Железнодорожное дело. СПб., 1891; *Верховский В.М. Исторический очерк. Т. 2. С. 435–591; Краснов П.Н. Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902; Саблер С.В., Сосновский И.В. (Сост.) Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем; Tupper H. To the Great Ocean; Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали; Он же. Транссибирская магистраль в мировой политике; Poulsen / Kuratow W. Die Transsibirische Eisenbahn; Caracalla C. de. Die Transsibirische Bahn; Marks S.G. Road to Power; Collins D.N. Plans for Railway Development in Siberia 1857–1890. An Aspect of Tsarist Colonialism? // Siberie II. Questions siberiennes. Histoire, cultures, litterature. Paris, 1999, P. 149–164; Лукоянов И.В. Великая Сибирская железная дорога и КВЖД // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 123–158; Ильин Ю.Л. (Ред.) Создание великого сибирского пути. Т. 1; Neutatz D. Der Traum von der*

Transsib: Visionen, Wünsche, Präsentationen und Wahrnehmungen 1857–1914 // *Sibirienbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften*. Irkutsk, 2005. S. 179–203; *Lamin V.A. The «Moving Frontier»: The Trans-Siberian Railroad* // *Stolberg E.-M. (Ed.) The Siberian Saga. A History of Russia's Wild East*. Frankfurt a.M. etc., 2005. P. 109–118; а также недавнюю работу (с многочисленными содержательными ошибками): *Stolberg E.-M. Sibirien: Russlands «Wilder Osten». Mythos und soziale Realität im 19. und 20. Jahrhundert*. Stuttgart, 2009. S. 73–100.

231. О роли Витте в строительстве Транссибирской магистрали: *Marks S.G. Road to Power*. P. 117–169. Витте в своих мемуарах подчеркивает свою собственную роль в строительстве этой межконтинентальной дороги. В то время как его предшественники и коллеги в Комитете министров и Государственном совете постоянно препятствовали исполнению пожелания Александра III о строительстве Сибирского пути, он с момента своего назначения министром финансов делал все, что мог, для реализации этого проекта. См.: *Витте С.Ю. Воспоминания* / Под ред. А.Л. Сидорова. Т. 1. М., 1960. С. 433.
232. *Витте С.Ю. Всеподданнейший доклад управляющего Министерством финансов о способах сооружения Великого Сибирского Железнодорожного пути и о назначении совещания для обсуждения сего дела. 6 ноября 1892 г.* // *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 159–183.
233. Там же. С. 160.
234. Там же.
235. Там же. Используя эти формулировки, Витте, со всей очевидностью, играл с цитатами из поздравительного письма Александра III к генерал-губернатору Восточной Сибири по случаю 300-летнего юбилея покорения этого края, отмечавшегося в 1883 г.: «Надеюсь, что со временем, с Божиею помощью, обширный и богатый Сибирский край, составляющий уже три столетия нераздельную часть России, будет в состоянии нераздельно же с нею воспользоваться одинаковыми правительственными и общественными учреждениями, благами просвещения и усилением промышленной деятельности на общую пользу и во славу дорогого нашего отечества» (см.: *Трехсотлетний юбилей присоединения Сибири* // *Русская мысль*. 1883. Кн. 1. С. 119–121).

В своем рескрипте наследнику престола Николаю Александровичу от 17 марта 1891 г. Александр III подчеркивал, что рассматривает железную дорогу как «истинно народное дело». Транспортная магистраль должна облегчить «сношения» Сибири «с прочими частями Империи» и тем самым наглядно продемонстрировать людям, насколько большое значение

- придает монарх развитию этого «края». См.: Великая Сибирская железная дорога. Всемирная выставка 1900 г. в Париже / Канцелярия Комитета Министров. СПб., 1900. С. 7. Лозунг о строительстве Сибирской железной дороги как «народного дела» был с благодарностью подхвачен российской прессой в Москве и Санкт-Петербурге и распространен далее. См.: Московские ведомости. 1891. 14 мая. № 131. С. 2; Новое время. 1891. 13 мая. № 5460. С. 1.
236. См. выше, раздел 1.3. О сопоставимых с этими дебатах в США см.: *Marsden B., Smith C. Engineering Empires*. P. 162–171.
237. Московские ведомости. 1883. 4 авг. Цит. по: *Твардовская В.А. Идеология пореформенного самодержавия*. М.Н. Катков и его издания. М., 1978. С. 79.
238. О тезисе Листа о железной дороге как моторе национального объединения Германии см.: *Szporluk R. Communism and Nationalism*. S. 111–113; *Bremm K.-J. Von der Chaussee zur Schiene*. S. 22–27; *Roth R. Das Jahrhundert der Eisenbahn*. S. 42.
239. О планах колонизации Сибири: *Витте С.Ю. Всеподданнейший доклад*. С. 161–173; *Он же. О порядке и способах сооружения Великого Сибирского Железнодорожного пути (13.11.1892)* // *Он же. Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 184–229, здесь с. 187–190; *Витте С.Ю., Романов П. О вспомогательных предприятиях с постройкой Сибирской Железной дороги связанных (1.2.1893)* // Там же. С. 230–241, здесь с. 232–237; *Judge E.H. Peasant Resettlement and Social Control in Late Imperial Russia* // *Idem, Simms J.Y. (Ed.) Modernization and Revolution: Dilemmas of Progress in Late Imperial Russia*. N.Y., 1992. P. 75–94, здесь p. 76; *Marks S.G. Road to Power*, особенно p. 153–169; *Idem. Conquering the Great East: Kulomzin, Peasant Resettlement, and the Creation of Modern Siberia* // *Kotkin S., Wolff D. (Ed.) Rediscovering Russia in Asia*. Armonk, 1995. P. 23–39; *Sunderland W. The «Colonization Question»*. См. об этом комплексе проблем также в главе 4.4.
240. О Комитете Сибирской железной дороги см.: *Marks S.G. Road to Power*. P. 131–140, 153–160; *Дамешек Л.М., Ремнев А.В. (Ред.) Сибирь в составе Российской империи*. М., 2007. С. 134–137. См. также Устав КСЖД (*Положение о Комитете Сибирской железной дороги*) от 21 февраля 1893 г. в сборнике: *Сибирские переселения*. Т. 2. Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений / Под ред. М.В. Шиловского. Новосибирск, 2006. С. 72–74.
241. *Витте С.Ю. Всеподданнейший доклад*. С. 161.
242. Там же. С. 173.
243. Там же. С. 162.

244. *Witte* С.Ю. Всеподданнейший доклад. С. 168.
245. Там же. С. 168–169. Идея о том, что Россия с помощью современных путей сообщения станет «мостом» между Европой и Азией, принадлежала уже более старшему поколению. Еще историк Михаил Погодин в 1854 г. выступал за строительство с этой целью железной дороги на восточной границе России. См.: *Bassin M. Imperial Visions*. P. 68.
246. *Witte* С.Ю. Всеподданнейший доклад. С. 171.
247. Открытую в 1885 г. Канадскую тихоокеанскую железную дорогу (*Canadian Pacific Railroad*) Витте рассматривал не только как конкурирующую магистраль в мировом сообщении, но в особенности как образец для Сибирской железной дороги. В своих докладах Александру III Витте подчеркивал роль Канадской железной дороги для освоения и заселения пустыющих местностей. См.: *Witte* С.Ю. Всеподданнейший доклад. С. 173; О порядке и способах сооружения Великого Сибирского Железнодорожного пути. С. 184–229, здесь С. 211; *Witte* С.Ю., *Романов П.* О вспомогательных предприятиях. С. 232–233. О Канадской тихоокеанской железной дороге см.: *Marsden B., Smith C. Engineering Empires*. P. 171–177; *Otter A.A. den. The Philosophy of Railways. The Transcontinental Railway Idea in British North America*. Toronto, 1997.
248. *Witte* С.Ю. Всеподданнейший доклад. С. 169. Частично эта аргументация берет свое начало в прошении представителей Нижегородской ярмарки 1889 г. См.: *Crawford J.M. (Transl. and ed.) Siberia and the great Siberian railway*. St. Petersburg, 1893. (The industries of Russia. For the World's Columbian Exposition at Chicago; Bd. 5). P. 263. См. аналогичное русское издание: *Ковалевский В.И., Семенов П.П. (Ред.) Сибирь и великая сибирская железная дорога*. СПб., 1893.
249. *Witte* С.Ю. Воспоминания. Царствование Николая II. Т. 1. Берлин, 1922. С. 43 (<[http://az.lib.ru/w/witte\\_s\\_j/text\\_0040.shtml](http://az.lib.ru/w/witte_s_j/text_0040.shtml)>).
250. *Куропаткин А.Н.* Русско-японская война, 1904–1905: Итоги войны. СПб., 2002. С. 75.
251. *Верховский В.М.* Исторический очерк. Т. 2. С. 435; *Cars J. de, Caracalla J.-P.* Die Transsibirische Bahn. S. 17; *Ильин Ю.Л. (Ред.) Создание великого сибирского пути*. Т. 1. С. 11; *Bassin M. Imperial Visions*. P. 242.
252. *Верховский В.М.* Исторический очерк. Т. 2. С. 435; *Marks S.G.* Road to Power. P. 32. О Коллинзе см.: *Weiß C.* Wie Sibirien «unser» wurde. S. 92–93, 159; *Dwyer J.B.* To Wire the World; *Perry M. Collins and the North Pacific Telegraph Expedition*. Westport; London, 2001.
253. *Bassin M. Imperial Visions*. P. 168.
254. *Marks S.G.* Road to Power. P. 49, 59; Об образе Сибири как азиатской периферии России, ее колонии см.: *Bassin M. Imperial Raum/Nationaler Raum*.

Sibirien auf der kognitiven Landkarte Rußlands im 19. Jahrhundert // Geschichte und Gesellschaft. Bd. 28. 2002. S. 378–403, особенно S. 382–387.

255. *Collins D.N. Plans for Railway Development*. P. 149.

256. В то время как в статистическом отделе ИРГО уже в 1870 г. шли интенсивные дискуссии о железнодорожном строительстве в Сибири, в ИРТО (VIII. Отдел) дискуссии о Великом Сибирском пути достигли своей кульминации лишь в конце 1880-х гг. В то время как в ИРГО обсуждался сам смысл и значение трансконтинентальной магистрали, в дебатах, проходивших в ИРТО, шла речь уже о лучшем направлении и проведении планировочных и строительных работ, а также о дополнительных мерах по развитию региона. Документы о дискуссиях в ИРГО в 1870 г. см.: Стенографический отчет отделения статистики ИРГО по вопросу о направлении Урал-Сибирской железной дороги. СПб., 1870. О дебатах VIII отдела ИРТО за 1888–1890 гг. см.: Железнодорожное дело. Т. 7. 1888; Т. 9. 1890. Об ИРГО см.: *Collins D.N. Plans for Railway Development*. P. 151–152; *Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde*. S. 170. Об истории и значении ИРГО и ИРТО см.: *Bradley J. Voluntary Associations in Tsarist Russia. Science, Patriotism, and Civil Society*. Cambridge, 2009.

257. *Marks S.G. Road to Power*. P. 57–64.

258. *Ibid.* P. 68, 75.

259. *Лукоянов И.В. Великая Сибирская железная дорога и КВЖД*. С. 125. Посыет с середины 1870-х гг. решительно выступал за строительство трансконтинентальной дороги через Сибирь. При этом он подчеркивал, как позднее и Витте, значение такого пути сообщения, как магистрали между Европой и Азией. Уже Посыет мечтал о том, чтобы с помощью Сибирской железной дороги увести часть мировой торговли с Суэцкого канала и направить ее через российскую территорию. См.: *Marks S.G. Road to Power*. P. 64–66.

260. О празднествах, посвященных 300-летию покорения Сибири, см.: Трехсотлетний юбилей присоединения Сибири; *Ремнев А.В. 300-летие присоединения Сибири к России*. В ожидании «Нового исторического периода» // Культурологические исследования в Сибири. Т. 21. Омск, 2007. № 1. С. 34–50.

261. *Marks S.G. Road to Power*. P. 76.

262. Речь Министра путей сообщения о Сибирской железной дороге 10 сентября 1888 г. // Железнодорожное дело. Т. 7 1888. № 33–34. С. 284.

263. 19 мая 1891 г. царевич Николай Александрович заложил камень в основание восточного отрезка Великого Сибирского пути в Уссурийской области. Об официальной репрезентации этой церемонии, составившей кульминацию поездки в Азию в 1890–1891 гг. будущего императора Николая,

см.: Ухтомский Э.Э. Путешествие на Восток Его Императорского Высочества Государя Наследника Цесаревича. 1890–1891. В 3 т. СПб.; Лейпциг, 1893–1897; здесь т. 3 (1897). С. 114–115. О поездке Николая см. также раздел 4.4.1. Об описании поездки у Ухтомского см.: *Schimmelpenninck van der Oye D. Toward the Rising Sun. Russian Ideologies of Empire and the Path to War with Japan*. DeKalb (Ill.), 2001. P. 57–60; *Utz R. Die Orientreise Nikolaus II. und die Rolle des Fernen Ostens im russischen Nationalismus // Sprotte M.H. et. al. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit? Wiesbaden, 2007. S. 113–145, особенно S. 127–135.*

264. *Tupper H. To the Great Ocean. P. 72; Marks S.G. Road to Power. P. 94, 104; Cars J. de, Caracalla J.-P. Die Transsibirische Bahn. S. 25–26.*
265. Цит. по: *Верховский В.М. Исторический очерк. Т. 2. С. 451.*
266. *Marks S.G. Road to Power. P. 95.*
267. О ментальном «присвоении» Сибири имперской элитой во второй половине XIX в. см.: *Frank S. Reisen nach Sibirien. Zwischen Heterotopie und Topographie // Kea: Zeitschrift für Kulturwissenschaften. Bd. 12. 1999. S. 113–136, особенно S. 130–134; Bassin M. Geographies of Imperial Identity, особенно S. 59–62; Idem. Imperialer Raum, nationaler Raum. S. 388–398; Ремнев А.В. Россия и Сибирь в меняющемся пространстве империи (XIX — начало XX в.) // Миллер А.И. (Ред.) Российская империя в сравнительной перспективе: Сб. ст. М., 2044. С. 286–319; *Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde; Häfner L. Von der frontier zum Binnenraum. Visionen und Repräsentationen Sibiriens als innerrusslandischer Grenzraum // Duhamelle C., Kossert A., Struck B. (Hrsg.) Grenzregionen. Ein europäischer Vergleich vom 18. Bis 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M., 2007. S. 25–50.**
268. Об истории сибирского регионализма см. в том числе: *Faust W. Rußlands Goldener Boden. Der sibirische Regionalismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Köln, 1980; Goryushkin L.M. Late Nineteenth- and Early Twentieth-Century Siberian Regionalists' Views on the Economic Independence of Siberia // Siberica. Journal of Siberian Studies. Vol. 1. 1990–1991. P. 152–168; Pereira N.G.O. The Idea of Siberian Regionalism in Late Imperial and Revolutionary Russia // Russian History / Histoire Russe. Vol. 20. 1993. P. 163–178; *Watrous S.D. The Regionalist Conception of Siberia, 1860–1920 // Diment G., Slezkine Y. (Ed.) Between Heaven and Hell: The Myth of Siberia in Russian Culture. N.Y., 1993. P. 113–132; Дамешек Л.М., Ремнев А.В. (Ред.) Сибирь в составе Российской империи. С. 302–335; *Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde. S. 127–146.***
269. *Faust W. Russlands Goldener Boden. S. 342, 394–397; Marks S.G. Road to Power. P. 87–91. — В отличие от Потанина Ядринцев сначала открыто выступал против привязки Сибири к железнодорожной сети европейской*



части России. В 1873 г. он изображал железную дорогу еще как испытанное средство развития и колонизации Сибири. Оглядываясь на опыт США, он писал: «Американцы пролагают телеграфы, чтобы соединиться с Европой. Внутри их страны каждая ветвь железной дороги считается победой цивилизации. Они прокладывают железную дорогу в пустыни — и пустыня заселяется, на ней расцветают могучие города и промышленная жизнь. Такими выгодами может воспользоваться от удобных путей и наш Восток». См.: Я. [Ядринцев Н.М.] Судьбы Сибири (По поводу статьи г. Авесова) // Неделя. 1873. № 5. С. 169–172, здесь с. 170. Тремя годами позже Ядринцев решительно предостерегал от разграбления природных богатств метрополией, которое могло стать более интенсивным в результате транспортно-технической привязки Сибири (*Faust W. Russlands Goldener Boden. S. 397*).

В других окраинных областях империи также формировалось сопротивление привязке к железнодорожной сети империи. Ахмеджанова описывает протест мусульманского духовенства Бухары, в 1886 г. даже сумевшего устроить демонстрацию против строительства Закаспийской железной дороги через эмират: Ахмеджанова Э.К. К истории строительства железных дорог. С. 24. На Северном Кавказе, напротив, представители местной элиты приветствовали строительство железной дороги от Ростова до Владикавказа как «луч света цивилизации» (так писал представитель осетинской интеллигенции Инал Канков в 1875 г., см.: Силаев Н.Ю. «Кавказа не станет...» С. 110).

270. Петри Э.Ю. О народонаселении Сибири и о Великой Восточной железной дороге // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 33–34. С. 267–283, здесь с. 268–269, 271–272, 274. В докладе перед членами VIII отдела ИРТО 19 апреля 1888 г. Петри описывал вождей сибирского «областничества» Ядринцева и Потанина как ярких представителей русской культуры (Там же. С. 271). Главный труд Николая Ядринцева 1882 г. *Сибирь как колония* был переведен Петри на немецкий язык в 1886 г. См.: *Jadrinzew N. Sibrien. Geographische, ethnographische und historische Studien, nach dem Russischen bearbeitet und vervollständigt von Dr. Ed. Petri. Jena, 1886*. Петри добавил к немецкому переводу главу об «Освоении Сибири» (*Ibid. S. 479–537*), отсутствовавшую в русском издании. Вывод Петри о «проектах тихоокеанской железной дороги, вызвавшей негодование у всех, кто имеет хотя бы какое-то отношение к Сибири» звучал так: «Пока производительные силы Сибири развиты еще недостаточно... не может быть и речи о тихоокеанской железной дороге для Сибири. Сибирь — это не Северная Америка!» (*Ibid. S. 496*). Научная биография Петри и его роль в переносе парадигмы «колонизальной антропологии» из Берлина в Петербург

- описаны в работе: *Могильнер М.* Homo imperii. История физической антропологии в России (конец XIX — начало XX в.). М., 2008. С. 112–120.
271. *Marks S.G.* Road to Power. P. 52; *Häfner L.* Von der frontier zum Binnenraum. S. 43. Эта официальная линия выразилась, в том числе, и в отмене всех без исключения символов административной самостоятельности Сибири в 1880-е гг. См.: *Marks S.G.* Road to Power. P. 91. В 1887 г. «Сибирь» исчезла как официальное наименование административной единицы восточнее Урала. О реформах регионального управления в 1880-е гг. см.: *Ремнев А.В.* Россия и Сибирь в меняющемся пространстве империи. С. 292; *Watrous S.D.* The Regionalist Conception of Siberia. P. 119. Об опасениях царской бюрократии, что в Сибири, как прежде в США, антиколониальный дискурс может вылиться в сепаратистское движение, см.: *Ремнев А.* Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // *Карпачев М.Д.* и др. (Ред.) Российская империя: стратегии стабилизации и опыты обновления. Воронеж, 2004. С. 112–146, здесь с. 127–129.
272. Несколько слов по вопросу о сибирской железной дороге. М., 1882 (частичное переизд.: Железные дороги в Сибири // Железнодорожное дело. Т. 2. 1883. № 8, 10, 11–12. С. 100–102, 109–111, 113–115, здесь: С. 101); Речь председателя VIII отдела ИРТО А.Н. Горчакова 18 декабря 1887 г., цит. в: О наиболее выгодном направлении магистральной и непрерывной Всероссийской великой восточной железной дороги // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 2–4. С. 13–30, здесь с. 13–14.
273. *Bogdanovic E.V.* Expose de la question relative au chemin de fer de la Sibirie et de l'Asie centrale. Paris, 1875, цит. по: *Collins D.N.* Plans for Railway Development. P. 157–158. Оригинал на франц. яз.
274. *Сытенко Н.А.* О великом Сибирском пути в связи с правительственными изысканиями. Доклад и беседа VIII Отделе ИРТО, 31-го марта 1888 // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 22–24. С. 169–198, здесь с. 177.
275. О стратегии, которой придерживался Витте в 1890-е гг.: с помощью столичной прессы склонить общественное мнение в Петербурге на свою сторону и таким образом агитировать за строительство Великого Сибирского пути, — см. работу: *McReynolds L.* The News Under Russia's Old Regime. The Development of a Mass Circulation Press. Princeton (N.J.), 1991. P. 126–130. В целом о стратегии Витте в отношении использования прессы для своих политических интересов см.: *Propper S.M. von.* Was nicht in die Zeitung kam. Erinnerungen des Chefredakteurs der «Birschewjja Wedomosti». Frankfurt a.M., 1929. S. 153.
276. Образ Сибири и России в западной публичной сфере особенно пострадал после выхода в свет записок о путешествии Джорджа Кеннана, содержащих много критики: *Kennan G.* Siberia and the Exile System. In 2 vols. N.Y., 1891.

277. Ремнев А.В. Участие Комитета Сибирской железной дороги во Всемирной выставке 1900 года в Париже // Хозяйственное освоение Сибири. История, историография, источники. Вып. 1. Томск, 1991. С. 167–176, здесь с. 168. См. об усилиях, которые царское правительство прикладывало к тому, чтобы манипулировать общественным мнением во Франции в конце XIX — начале XX в., целенаправленно подкупая журналистов: *Raffalovitch A. Labominable venalite de la presse... D'apres des archives russes (1897–1917). Paris, 1931; Geyer D. Imperialismus. S. 288, сноска 4; Long J.W. Russian Manipulation of the French Press // Slavic Review. Vol. 32. 1972. P. 343–354; Tomaszewski F.K. A Great Russia. Russia and the Triple Entente, 1905–1914. Westport (Conn.), 2002. P. 144. Я благодарю Мартина Ауста за указание на это издание.*
278. Vogel J. Mythos Moderne. Die Technik in der nationalen Selbstdarstellung in Europa // Altenburg D. et. al. (Hrsg.) Im Herzen Europas. Nationale Identitäten und Erinnerungskulturen. Köln, 2008. S. 105–120, здесь S. 107. В целом о Всемирных выставках см.: *Ory P. Les expositions universelles de Paris. Ramsay, 1982; Greenhalgh P. Ephemeral Vistas. The expositions universelles. Great Exhibitions and World's Fairs, 1851–1939. Manchester, 1988; Kretschmer W. Geschichte der Weltausstellungen. Frankfurt a.M., 1999. О самопрезентации России на Всемирных выставках в 1851–1900 гг. см.: *Fisher D.C. Exhibiting Russia at the Worlds Fairs, 1851–1900: Diss. / Indiana Univ. 2003, особенно p. 213–226; а также: Voerkelius M. Russland und die Sowjetunion auf den Weltausstellungen // Aust M. (Hrsg.) Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte, 1851–1991. Frankfurt a.M., 2013. S. 207–224.**
279. Ковалевский В.И., Семенов П.П. (Ред.) Сибирь и великая сибирская железная дорога. СПб., 1893; *Siberia and the great Siberian railway. См. об этом: Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde. S. 222–224; Eadem. Representing the Empire: The Meaning of Siberia for Russian Imperial Identity // Nationalities Papers. Vol. 35. 2007. S. 439–456, здесь p. 445–446; Neutatz D. Der Traum von der Transsib. S. 185–187. Наряду с проектом Великого Сибирского пути Российское Министерство путей сообщения презентовало также как национальное достижение вообще освоение страны посредством железных дорог и каналов. См.: Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей / Под ред. И.Ф. Борковского (по поручению статистического отдела Министерства путей сообщения для Всемирной выставки в Чикаго). СПб., 1893.*
280. *Siberia and the great Siberian railway. P. 263.*
281. *Ibid. P. 265; здесь цит. по рус. изд.: Ковалевский В.И., Семенов П.П. (Ред.) Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1893. С. 309. Уже*

Витте в докладе 6 ноября 1892 г. выражал надежду, что строительство Транссибирской железной дороги приведет также к более интенсивным отношениям между Россией и США. См. об этом: *Vitte С.Ю.* Всеподданнейший доклад. С. 171.

282. О презентации Великого Сибирского пути на Парижской Всемирной выставке см. [*Сосновский И.В.*] Отдел Комитета Сибирской железной дороги на Всемирной Выставке 1900 г. в Париже: Отчет. СПб., 1901; *Верховский В.* VI группа Русского отдела на всемирной 1900 года выставке в Париже // Железнодорожное дело. Т. 21. 1902. № 1. С. 2–13; *Ремнев А.В.* Участие Комитета; *Коптелов В.* Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II. Исторический очерк. Тюмень, 2003. С. 104–105; *Cars J. de, Caracalla J.-P.* Die Transsibirische Bahn. S. 71–78; *Weiß C.* Representing the Empire. S. 446–450; *Eadem.* Wie Sibirien «unser» wurde. S. 224–226; *Neutatz D.* Der Traum von der Transsib. S. 187–188.

Источники: Великая Сибирская железная дорога. Всемирная выставка 1900 г. в Париже; От Волги до Великого океана. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге с описанием Шилко-Амурского водного пути и Маньчжурии / Министерство путей сообщения; Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1900; Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России / Отдел статистики и картографии Министерства путей сообщения: В 2 т. СПб., 1900; Каталог русского отдела на всемирной выставке в Париже. СПб., 1900; Россия на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. СПб., 1900.

283. Архитектурное решение павильона в Трокадеро напоминало образ Московского Кремля (проект П.Ф. Мельцера).
284. *Ремнев А.В.* Участие Комитета. С. 175, примеч. 5; *Weiß C.* Representing the Empire. P. 449. О значении Всемирной выставки как средства конкурентной репрезентации имперской мощи см.: *Greenhalgh P.* Ephemeral Vistas. Гл. 3. P. 52–81, о Парижской выставке 1900 г. см.: *Ibid.* P. 67–68. Русские посетители Парижской выставки, например супруга генерал-губернатора Туркестана Варвара Ф. Духовская, рассматривали российский павильон, посвященный «окраинам империи», как эквивалент представленных западными державами павильонов колоний, например французского алжирского павильона. Духовская сообщает в своих воспоминаниях, что выставочный зал, заполненный экспонатами из Сибири и с Кавказа, называли *Les Indes Russes* («русская Индия»). См.: *Духовская В.Ф.* Туркестанские воспоминания. С. 86. За это указание я благодарен Ульриху Хофмайстеру.
285. *CIWL* (Международное общество спальных вагонов) активно работало в России начиная с 1888 г., поставляя вагоны класса люкс на направления Москва–Санкт-Петербург, Санкт-Петербург–Рига, Москва–

Нижний Новгород, а также Харьков–Киев. См.: *Cars J. de, Caracalla J.-P.* Die Transsibirische Bahn. S. 81; *Mühl A., Klein J.* Reisen in Luxuszügen. Die internationale Schlafwagensgesellschaft. Die großen Expresszüge und Hotels. Geschichte und Plakate. 2. Aufl. Freiburg, 2006. S. 112–123.

286. Авторами этой панорамы были главный декоратор Парижской оперы, Марсель Жамбон и Александр Байи. См.: *Cars J. de, Caracalla J.-P.* Die Transsibirische Bahn. S. 78; *Poulsen J., Kuranow W.* Die Transsibirische Eisenbahn. S. 58; *Kuchenbuch T.* Die Welt um 1900. Unterhaltungs- und Technikkultur. Stuttgart, 1992. S. 201; *Fisher D.C.* Exhibiting Russia. P. 220–221; *Gregory A.* Bon Voyage. Die Goldene Zeit des Reisens, 1850–1950. München, 1991. S. 148.

Наряду с CIWL российское Министерство путей сообщения на Всемирной выставке показывало панорамное изображение Великого Сибирского пути длиной 940 м — работу художника Павла Яковлевича Пясецкого. Акварель изображала железнодорожный путь от Волги до Тихого океана, причем девятый блок — от озера Байкал до Владивостока — был готов уже после окончания Всемирной выставки. См.: [*Сосновский И.В.*] Отдел. С. 3; *Верховский В.* VI группа Русского отдела. С. 8–9; *Fisher D.C.* Exhibiting Russia. P. 219; *Привалихин В.* Достоянная Сибири. История самой длинной акварельной панорамы // <<http://www.stm.ru/archive/07-12/06.html>> (19.08.2015); *Plessen M.-L. von.* (Hrsg.) Sehnsucht. Das Panorama als Massenunterhaltung des 19. Jahrhunderts. Basel, 1993. S. 17, 248–250; *Бочанова Г.А.* Из истории панорамы П.Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь» // Сибирь в XVI–XX веках: Экономика, общественно-политическая жизнь и культура. Новосибирск, 1997. С. 155–169. Воспроизведение фрагментов этого полотна см.: *Thons B.* Die Transsibirische Eisenbahn. Die frühen Jahre 1900 bis 1916. Erfurt, 2004. S. 60–61.

Вообще о панораме как об одном из «аттракционов» Всемирной выставки в Париже см.: *Kretschmer W.* Geschichte der Weltausstellungen. S. 147; *Plessen M.-L. von.* (Hrsg.) Sehnsucht. S. 17–18. О взаимосвязях между рецепцией панорамных изображений и восприятия пространства у путешественников по железной дороге см.: *Parejo Vadillo A., Plunkett J.* The Railway Passenger, or the Training of the Eye // *Beaumont M., Freeman M.* (Ed.) The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble. Oxford, 2007. P. 45–67

287. См. в том числе: *Духовская В.Ф.* Туркестанские воспоминания. С. 90; *Morand P.* 1900 [Dix-neuf cent]. Paris, 1931. S. 121–127; *Dos Passos J.* Orient-Express (1927). München, 2013. S. 162–176. Многочисленные посетители Всемирной выставки приходили в восторг от этой воображаемой поездки по Сибири. См., например: *Zabel E.* Transsibirien. Mit der Bahn durch

Rußland und China (1903) / Hrsg. B. Thons. Darmstadt, 2003. S. 49–51; а также: Meakin A.M.B. A Ribbon of Iron. Westminster, 1901 (переизд.: N.Y., 1970). P. 12.

288. Zabel E. Transsibirien. S. 50–51. Ко времени открытия Всемирной выставки можно было совершить путешествие в вагоне класса люкс, поставленного CIWL, из Москвы до Иркутска. Далее путь лежал пароходом через Байкальское озеро. От восточного берега озера можно было добраться по Забайкальской дороге до Сретенска. Оттуда на корабле по Амуру и Шилке путешествовали до Хабаровска, откуда по Уссурийской железной дороге можно было доехать до Владивостока. См.: Krahnert G. Sibirien und die große sibirische Eisenbahn. 2. Aufl. Leipzig, 1900.
289. Российское Министерство путей сообщения представило не только проект Великого Сибирского пути. Одновременно в соответствующем по тематике павильоне оно с гордостью выставило для просмотра результаты своей работы. Развитие транспортной сети в империи документировалось, например, в специальном издании, содержащем статистику и карты. См.: Статистический обзор железных дорог. 1900.
290. Thons B. Die Transsibirische Eisenbahn. S. 49 (с неверным указанием имени); Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России. Т. 1. С. 32.
291. Один из первых путеводителей по Николаевской железной дороге (между Санкт-Петербургом и Москвой), например, был иллюстрирован цветной гравюрой, изображавшей железнодорожный мост через реку Мсту. См.: Путеводитель по Николаевской железной дороге от Санкт-Петербурга до Москвы и обратно. СПб., 1858. С. 36–37. Этот мост в 1851 г. послужил художнику А. Петцольту мотивом для пейзажа, выполненного акварелью. См. иллюстрацию: Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России. Т. 2. С. 471. К тому же железнодорожные мосты — наряду со станциями — относились к важным вехам, позволявшим путешествующим по железной дороге ориентироваться в территории (см. об этом разделы 2.4.1 и 3.3) и — по мере распространения фотографии — к излюбленным мотивам русских открыток (см. илл. 8 и 16).
292. Великая Сибирская железная дорога; Die Große Sibirische Eisenbahn. Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 / Kanzlei des Ministerkomitees (Hrsg.). St. Petersburg, 1900. См. об этом: [Сосновский И.В.] Отдел. С. 5–14; Ремнев А.В. Участие Комитета Сибирской железной дороги. С. 169–170; Neutatz D. Der Traum von der Transsib. S. 187–188. Во время Всемирной выставки в Париже было продано и роздано бесплатно 38 400 экземпляров. См.: [Сосновский И.В.] Отдел. С. 13.
293. Великая Сибирская железная дорога. С. 6.
294. Там же. С. 4–6, 11–16.

295. Там же. С. 9.
296. Там же. С. 8. О культуре скорости на рубеже веков см.: *Borscheid P. Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung.* Frankfurt a.M., 2004; *Kern S. The Culture of Time and Space. 1880–1918.* 7th ed. Cambridge (Mass.), 1994. P. 109–124.
297. Великая Сибирская железная дорога. С. 10. Заявленное в другом месте время поездки из Лондона до Владивостока составляло три с половиной недели против шести недель морским путем (Там же. С. 9).
298. Там же. С. 9.
299. На карте внешние границы Российской империи и Урал как внутренняя граница обозначены зеленым цветом. Эта брошюра была снабжена картой Российской империи большого формата, изображавшей железнодорожную сеть империи, важнейшие города, административное деление, а также течение крупных рек и горные массивы. На этой же карте показан железнодорожный путь по Сибирской дороге в виде красной линии от Гавра до Владивостока. 4100 экземпляров этой карты были розданы КСЖД в Париже иностранным журналистам, чтобы они могли проиллюстрировать затем свои тексты о Сибирской железной дороге с ее помощью. См.: [Сосновский И.В.] Отдел. С. 14.
300. *Neutatz D. Der Traum von der Transsib.* S. 187.
301. Русское издание этой брошюры было снабжено географической картой, представляющей другую часть земли. На этом изображении, где присутствовали помимо прочего Аравийский полуостров, Индия и Юго-Восточная Азия, можно было увидеть пунктирную линию, обозначающую несоразмерно более длинный морской путь из Европы в Азию, то есть корабельный маршрут из Лондона через Гибралтар, Суэцкий канал и Цейлон до Шанхая.
302. Великая Сибирская железная дорога. С. 10.
303. Поездка первым классом из Парижа до Шанхая по железной дороге будет стоить около 320 рублей (против 900 рублей паромом): Великая Сибирская железная дорога. С. 10.
304. В этом пункте заметно различие между несколькими языковыми регистрами, присутствующими в брошюре. В то время как русское издание умалчивает о смете строительства, в немецком сумма называется (1,7 млрд марок). См.: *Die Große Sibirische Eisenbahn.* S. 16.
305. В публикации Министерства финансов к Всемирной выставке в Чикаго расходы на осуществление проекта железной дороги исчислялись в 350 млн рублей: *Siberia and the great Siberian railway.* P. 260. В *Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге* (1900) речь шла уже о предполагавшихся расходах в 780 млн рублей. См.: От Волги до Великого

- океана. С. 56. По подсчетам Стивена Маркса, расходы на строительство магистрали до 1914 г. вылились в 1,47 млрд рублей: *Marks S.G. Road to Power. P. 217.*
306. Это отчетливо видно при сравнении двух выставленных в Париже панорамных изображений Сибирской железной дороги. В то время как *CIWL* в своей панораме иллюстрировало путь между Москвой и Пекином, акварель, выполненная по заказу российского Министерства путей сообщения, изображала пейзаж вдоль железнодорожного пути Москва–Владивосток.
307. Великая Сибирская железная дорога. С. 9.
308. Об истории Китайско-Восточной железной дороги см. ниже, раздел 1.7.
309. Великая Сибирская железная дорога. Всемирная выставка 1900 г. в Париже; От Волги до Великого океана. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге с описанием Шилко-Амурского водного пути и Маньчжурии / Министерство путей сообщения; Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1900. С. 49.
310. Великая Сибирская железная дорога. С. 52–53.
311. [Сосновский И.В.] Отдел. С. 17–34. Анализ сообщений западной прессы о Сибирской железной дороге, как они приводятся в отчете Сосновского, уделялось много внимания. Об этом свидетельствует множество публикаций, в которых воспроизводятся слова Сосновского или приводятся подробные цитаты из его работы. См.: Великий Сибирский железнодорожный путь в отзывах иностранной печати // Сибирский наблюдатель. Т. 3. 1901. Кн. 8. С. 1–14; Дестрем Д. Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути // Железнодорожное дело. Т. 21. 1902. № 2–3, 5–6, 7. С. 27–29, 64–67, 79–80, здесь с. 64–67. Высказывания Дестрема относятся к перепечатке в Правительственном вестнике от 19 мая 1901 г. анализа прессы, проделанного Сосновским.
312. В отчете Сосновского названы отдельно: *Leroy-Beaulieu P. La Renovation de l'Asie. Siberie–Chine–Japon. 2nde ed. Paris, 1900; Legras J. En Siberie. Paris, 1899; Wiedenfeld K. Die wirthschaftliche Bedeutung der sibirischen Bahn. Berlin. 1900.* См.: [Сосновский И.В.] Отдел. С. 18.
313. [Сосновский И.В.] Отдел. С. 19.
314. Там же. С. 19.
315. Там же. С. 23. Во французском оригинале это звучит так: «...le Transsiberien sera aussi l'une des œuvres de ce siècle qui serviront le mieux la cause de la civilisation generale» (*Leroy-Beaulieu P. La Renovation de l'Asie. P. 152.*)
316. Об американской и немецкой прессе см.: [Сосновский И.В.] Отдел. С. 23–34.
317. Там же. С. 24. Российское правительство пыталось целенаправленно изменить негативный образ Сибирского пути в британской публичной



сфере с помощью рекламной кампании. Представитель российского Министерства финансов в Лондоне, С.С. Татищев, позаботился о продаже 450 экземпляров брошюры *The Great Siberian Railroad* через книжные магазины и направил это издание в редакции главных газет Великобритании. В 1901 г. было напечатано еще 5000 экземпляров брошюры в английском переводе для распространения на Международной выставке в Глазго. С.Ю. Вигте разрешил Татищеву сделать доклад о Сибирской железной дороге перед научным обществом в Лондоне, указав ему, однако, что он не должен касаться политических вопросов, сделав акцент на экономическом развитии Сибири и деятельности царского правительства в сфере строительства школ и церквей. См.: Ремнев А.В. Участие Комитета Сибирской железной дороги. С. 171. Согласно Томашевски, царское правительство даже заказало Гарри де Виндту (*Harry de Windt*) книгу *Siberia as it is* (*Сибирь как она есть*), которая должна была послужить противовесом негативной картине Сибири, сложившейся после выхода записок Джорджа Кеннана *Siberia and the Exile System* (N.Y., 1891). Ср.: *Tomaszewski F.K. A Great Russia*. P. 158, примеч. 5.

318. [Сосновский И.В.] Отдел. С. 24.

319. Там же. С. 26.

320. Там же. С. 20.

321. Там же.

322. Там же. С. 21.

323. Арчибальд Р. Колькухун (*Archibald R. Colquhoun*) в 1900 г. опубликовал книгу *The «Overland» to China* (London, 1900), а также многочисленные статьи, в том числе в *Morning Post* и в *Westminster Gazette*.

324. [Сосновский И.В.] Отдел. С. 25. Также с точки зрения России, которая в марте 1898 г. по договору с Китаем получила Ляодунский полуостров окончательно и юридически, речь шла о «событии глубокой исторической важности» (Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. С. 51) — оценка, которая в официальных текстах российских властей имела, разумеется, другой оттенок звучания, чем в британском дискурсе.

325. [Сосновский И.В.] Отдел. С. 25.

326. *Gerrard W. Greater Russia. The Continental Empire of the Old World*. N.Y., 1903. P. 294.

327. О тематическом поле *railway imperialism* и об истории Китайско-Восточной железной дороги см., например: *Divall C. Railway Imperialisms, Railway Nationalisms*. P. 205; *Lee R. Railways and Imperialism; Idem. Railways, Space and Imperialism* // *Dinhobl G. (Hrsg.) Eisenbahn/Kultur. Railway/Culture*. Wien, 2004. (Mitteilungen des Osterreichischen Staatsarchivs; Sonderband 7). S. 91–106, особенно S. 96; *Glatfelter E.R. Russia, the Soviet Union, and the*

Chinese Eastern Railway; *Paine S.C.M. Imperial Rivals: China, Russia, and Their Disputed Frontier*. Armonk, 1996. P. 178–208; *Schenk F.B. Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn in Krieg und Revolution* // Aust M., Steindorff L. (Hrsg.) *Russland 1905 — Perspektiven auf die erste Revolution im Zarenreich*. Frankfurt a.M., 2007. S. 47–67, особенно S. 50–57; *Urbansky S. Kolonialer Wettstreit*.

328. Для Витте «права России построить железную дорогу через Монголию и Маньчжурию [так] [...] непосредственно вытекали из той нравственной помощи, которую оказала Россия Китаю после несчастной войны Китая с Японией». См.: *Витте С.Ю. Воспоминания. Царствование Николая II*. Т. 1. С. 67. Строить железнодорожную ветку, по желанию китайского правительства, должно было не Российское государство, а одно из специально для этого основываемых частных обществ, в котором Русско-Китайский банк имел существенную долю акций. Эта конструкция гарантировала большое политическое влияние российского министра финансов на все предприятие. Договор о строительстве Китайско-Восточной железной дороги был подписан в Берлине 27 августа (8 сентября н. ст.) 1896 г. Работы в Маньчжурии Общество Китайско-Восточной железной дороги начало после полуторагодовой задержки, связанной с проведением работ по планировке и освоению местности. В пятилетний срок общество построило железнодорожную ветку от Читы до Владивостока и линию в Южную Маньчжурию, соединившую Китайско-Восточную железную дорогу с гаванями Порт-Артуром и Дальним (Дальний). Концессию на строительство так называемой Южно-Маньчжурской дороги российские посредники сумели обеспечить Китаю в рамках переговоров об аренде Порт-Артура и Дальнего (договор заключен 15 марта 1898 г.). Открытие обеих линий состоялось 1 июля 1903 г.
329. *Витте С.Ю. Воспоминания. Царствование Николая II*. Т. 1. С. 42. См. также: *Он же. Конспект лекций*. М., 1997. С. 200.
330. *Витте С.Ю. Всеподданнейшая записка статс-секретаря Витте по делам Дальнего Востока (11 августа 1900 года)* // *Он же. Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 1. Кн. 2, ч. 1. С. 314–327, здесь с. 322. В другом месте он говорит о «неудержимом стремлении России на Восток», зарождение которого можно проследить уже во времена древнего Новгорода (Там же. С. 320). Также и в официальном *Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге* 1900 г. подчеркивается, что Маньчжурия (после строительства Китайско-Восточной железной дороги) остается «в политическом отношении неотъемлемой частью Китайской империи, в жизни экономической, торгово-промышленной и даже культурной неизбежно составит нераздельную часть того целого, которое

- будет объединено неотразимым и могучим влиянием сплошного железнодорожного пути». См.: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. С. 51.
331. *Vitte* С.Ю. Всеподданнейшая записка статс-секретаря Витте по делам Дальнего Востока. С. 319. Эту же интерпретацию можно обнаружить в официальном издании *Путеводителя по Великой Сибирской железной дороге* (С. 52–53), подготовленном к Всемирной выставке в Париже.
332. *Vitte* С.Ю. Конспект лекций. М., 1997. С. 186.
333. *Bakich* O. Origins of the Russian Community on the Chinese Eastern Railway // *Canadian Slavonic Papers*. Vol. 27. 1985. P. 1–14, здесь р. 13; *Urbansky* S. *Kolonialer Wettstreit*. S. 43.
334. Цит. по: *Schimmelpenninck van der Oye* D. *Toward the Rising Sun*. S. 75.
335. *Vitte* С.Ю. [Всеподданнейший доклад] по поводу заключенного между китайским правительством и русско-китайским банком договора на постройку и эксплуатацию железной дороги в Маньчжурии [сентябрь 1896 г.] (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 118); опубли. в: *Vitte* С.Ю. *Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 1. Кн. 2, ч. 1. С. 252–256, здесь с. 255.
336. После занятия китайского полуострова Ляодун и гаваней Порт-Артура и Даляня (Дальнего) российским флотом в декабре 1897 г. Витте в знак протеста попросил Николая II о своей отставке, однако царь не уволил его. См.: *Vitte* С.Ю. *Воспоминания*. Царствование Николая II. Т. 1. С. 127. После подавления «восстания боксеров» Витте решительно — однако иначе, чем военный министр Куропаткин, — высказывался против аннексии Маньчжурии Россией. См.: *Vitte* С.Ю. *Всеподданнейшая записка*. С. 321, 326. После возвращения из инспекционной поездки туда он настаивал на выводе российской армии из Маньчжурии. См.: *Vitte* С.Ю. *Всеподданнейший доклад* Министра Финансов по поездке на Дальний Восток [октябрь 1902 г.] (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 711. Л. 1–81); опубли. в: *Vitte* С.Ю. *Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 332–409, здесь с. 356 и сл.
337. *Geyer* D. *Der Russische Imperialismus*. S. 144–148; *March* G.P. *Eastern Destiny. Russia in Asia and the North Pacific*. London, 1996. P. 172.
338. См.: *Schimmelpenninck van der Oye* D. *Toward the Rising Sun*. P. 75–76. Железная дорога была одним из использовавшихся великими державами видов оружия из арсенала «неформальной империи». См.: *Nish* I. *The Origins of the Russo-Japanese War*. London, 1985. P. 18. О вовлечении британской стороны в железнодорожное строительство в Китае см.: *Ibid.* P. 52–55, 87–89. О международном контексте см.: *Davis* C.B., *Wilburn* K.E. (Ed.) *Railway Imperialism*.

339. *Vitme С.Ю.* Воспоминания. Царствование Николая II. Т. 1. С. 46–47
340. Там же. С. 43.
341. Там же. С. 47.
342. См.: *Nish I.* The Russo-Japanese War: Planning, Performance and Peace-Making // Kreiner J. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05). Gottingen, 2005. S. 11–25, здесь S. 18; *Аблова Н.Ф.* Россия и русские в Маньчжурии в конце XIX — начале XX вв. // Айрапетов О.Р. (Ред.) Русско-японская война, 1904–1905. М., 2004. С. 183–213, здесь с. 187.
343. *Nish I.* Streching Out for the Yalu: A Contested Frontier, 1900–1903 // Steinberg J.W. et al. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Leiden, 2005. P. 45–64, здесь p. 64.
344. *Nish I.* The Russo-Japanese War. P. 12 f. О значении Сибирской железной дороги во время Русско-японской войны см. раздел 4.4.1.

## ГЛАВА 2. ТЕХНИЧЕСКИЙ АНСАМБЛЬ И СТРУКТУРИРОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВА

Большинство сторонников строительства железных дорог в Российской империи, независимо от того, ожидали ли они от транспортно-технического освоения страны создания единого внутреннего рынка, консолидации имперской территории или распространения определенных цивилизационных моделей, рассматривали «чугунку» как инструмент интеграции и унификации территориально-пространственных структур. Характер железной дороги как «машинного ансамбля» (В. Шивельбуш), функционирующего только в том случае, если определенные технические нормы соблюдаются во всех точках железнодорожной сети, казалось, вдохновлял пространственные фантазии этого рода. Как и в других странах, железные дороги в России ускорили перевозку товаров и людей на дальние расстояния в прежде немыслимых масштабах, что воспринималось современниками как «сокращение» географического пространства. Одновременно сооружение в Российской империи новой транспортной системы внесло вклад в трансформацию ландшафта и его восприятия. Принцип работы нового транспортного средства потребовал строительства путей вдоль воображаемых пространственных осей, а также нивелирования высот и низин с помощью устройства выемок, насыпей, туннелей и мостов. Независимо от существовавших поселений, станции с их инфраструктурой должны были строиться по ходу линии на определенном расстоянии друг от друга, чтобы обеспечить снабжение паровозов топливом и водой. Ряды телеграфных столбов, а также однотипные жилые

постройки для стрелочников, путевых и мостовых сторожей усиливали впечатление четко структурированного и гомогенно оформленного пространства.

Создание по единым принципам и правилам действующей железнодорожной сети в Российской империи в действительности было сложным и продолжительным предприятием. Вплоть до 1870-х годов в России не было единого действующего порядка и общего устава для различных, в большинстве своем частных, железнодорожных обществ. То, что при взгляде на карту все более разветвлявшейся железнодорожной сети империи представлялось относительно гомогенной матрицей, в действительности было мозаикой, состоявшей из управляемых по отдельности региональных сетей, очень медленно сраставшихся в охватывавшую всю страну транспортную систему. Не в последнюю очередь ненадежность российских железных дорог, проявившаяся во время Русско-турецкой войны 1877–1878 годов, поставила правительство империи перед необходимостью теснее согласовать между собой эксплуатационные процессы отдельных железнодорожных обществ и сделать более эффективным государственный контроль над транспортной системой. Усилившаяся вовлеченность правительства в железнодорожное строительство и прогрессирувавшее огосударствление частных дорог в «эпоху Витте» в конце XIX столетия внесли свою лепту в дальнейшую гомогенизацию российской железнодорожной системы. Несмотря на это, российская железнодорожная сеть вплоть до конца монархии оставалась «смешанной системой», в которой поезда двигались по рельсам с различной шириной колеи, частные и государственные общества сосуществовали друг с другом, а путеводители изображали те или иные маршруты или части железнодорожной сети как самостоятельные структуры. Несмотря на усилия правительства превратить железную дорогу в эффективное средство территориальной консолидации, империя вплоть до своего заката оставалась крайне гетерогенным в транспортном отношении пространством.

## 2.1. ТРАНСФОРМАЦИЯ ЛАНДШАФТА

Вольфганг Шивельбуш в своей новаторской работе *История путешествий по железной дороге* (1977) детально описал трансформацию ландшафта, происходившую в результате постройки «машинного ансамбля железных дорог»<sup>1</sup>. Его наблюдения, опиравшиеся на исследования транспортной системы в Западной Европе и Северной Америке,

действительны также и для России и даже, как представляется, особым образом подходят к Российской империи. Например, едва ли в какой-либо иной стране Европы настолько последовательно применялся принцип строительства железной дороги между двумя конечными пунктами по самому короткому пути, как в России<sup>1</sup>. На практике это вело к тому, что железнодорожные пути неоднократно прокладывались мимо больших городов, не привязывая их напрямую к железнодорожной сети. Подчас вокзалы находились на большом удалении от соответствующего города или поселения — практика, которую современники воспринимали и описывали нередко словами «по русскому обучая»<sup>2</sup>. Значимые города, располагавшиеся на удалении от кратчайших, проложенных исходя из соображений экономичности дорог между двумя крайними точками, были зачастую вынуждены полностью отказываться от прямой привязки к железным дорогам.

В этом отношении важнейшим примером являлось строительство первой государственной железнодорожной линии из Санкт-Петербурга в Москву в 1842–1851 годах (с 1855 года — Николаевская железная дорога). В целях экономии расходов дорога должна была соединить две столицы по кратчайшему пути. Несмотря на решительный протест новгородского губернатора Елпидифора Антиоховича Зурова, а также многочисленных министров правительства империи, старый торговый город не был привязан к новой транспортной магистрали<sup>3</sup>. За строительство прямого, не предусматривавшего связи с Новгородом сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой особенно горячо высказался, наряду с министром финансов Канкринным, инженер-железнодорожник, а позднее — первый министр путей сообщения Павел Мельников<sup>4</sup>. В начале 1843 года, сравнивая в докладе альтернативные трассы рельсового пути, он подчеркивал, что строительство железной дороги в России подчиняется иным условиям, чем в Западной Европе<sup>5</sup>. В то время как там можно было пойти на строительство более длинных путей, чтобы привязать как можно больше городов и экономических центров к новым железнодорожным линиям, в России «сокращение расстояния» между двумя конечными пунктами — в особенности при строительстве рельсового сообщения между обеими столицами — имело высший приоритет. Мельников подчеркивал «государственное значение» железнодорожной линии между Петербургом и Москвой. Ее польза состояла в том, что она приведет к «сближению» столицы и важнейшего порта, с одной стороны, с центром «обширного государства» — с другой<sup>6</sup>. Интересы 15 000 жителей Новгорода весили, по его мнению, недостаточно много, чтобы

оправдать удорожание строительства и эксплуатации дороги, а также удлинение времени в пути между двумя конечными пунктами на 5%<sup>8</sup>.

Строительство железной дороги из Петербурга в Москву, кажущейся на географической карте вписанной в ландшафт идеальной и прямой линией, читается как хороший пример двойного эффекта сокращения и расширения пространства, который Шивельбуш связывает с введением в XIX веке парового транспорта<sup>9</sup>. В России от железных дорог также ожидали победы над расстояниями; и здесь рельсовые пути открывали новые или прежде труднодоступные географически регионы. Одновременно строительство железнодорожных линий приводило к уничтожению традиционного «пространства передвижения», пространства между двумя конечными пунктами одной поездки<sup>10</sup>. Проектирование пути из Санкт-Петербурга в Москву служит хорошей иллюстрацией тому, что и в России железные дороги имели только «старт» и «цель», пространство между которыми играло, напротив, лишь подчиненную роль. Для старинного торгового города Новгорода, в Средние века игравшего роль важного политического, культурного и экономического центра России, решение о прокладке этого пути означало постепенное вытеснение с оси коммуникации между двумя столицами<sup>11</sup>. В последующие годы судьба торгового города на Волхове постигла и другие, когда-то значимые городские центры, например важнейший сибирский город Томск<sup>12</sup>.

Преобразование транспортного пространства в России оставляло мало места для сентиментальных чувств: «Настоящее значение Новгорода может вызвать поклонение любителей древностей, но никак не устройство железной дороги»<sup>13</sup>. Именно в Российской империи, где хроническая нехватка финансовых средств диктовала строительство железнодорожной линии с наименьшими затратами, планировщики ориентировались на принципы возведения как можно более коротких по расстоянию путей между двумя конечными пунктами. В результате повышалась значимость центров и узловых пунктов железнодорожной сети империи, а значимость городов, не привязанных вовсе или привязанных лишь тупиковыми железнодорожными линиями к транспортной системе, падала<sup>14</sup>. Не в последнюю очередь в самовосприятии населения в российских малых городах отсутствие привязки к железнодорожной сети империи зачастую было равнозначно проклятию вечной «провинции» — топосу, многократно подхваченному русской литературой XIX века<sup>15</sup>.

Способ наименования новых участков железных дорог подчеркивал воображаемую значимость «старта» и «цели» той или иной же-



железнодорожной линии в России (а также обесценивал пространство передвижения «между» ними). Как правило, новые железнодорожные линии в Российской империи, а также общества, ответственные за их строительство и эксплуатацию, назывались по конечным пунктам соответствующего пути. Так, первое железнодорожное общество в России называлось Царскосельской железной дорогой (введена в эксплуатацию в 1837 году). За ней последовали Варшаво-Венская (1848) и Санкт-Петербурго-Московская железная дорога (1851). На практике это означало, что современники вынуждены были иметь дело с такими громоздкими названиями, как Рязанско-Козловская железная дорога или Харьковско-Кременчугская железная дорога. С другой стороны, таким способом в повседневном языковом употреблении прокладывала себе путь идея о том, что железная дорога создает прямую линию сообщения между двумя географически удаленными пунктами<sup>16</sup>.

Высказывание Мельникова о том, что благодаря прямой железнодорожной линии из Петербурга до Москвы сократится расстояние между обеими столицами Российской империи, нашло свое выражение также и в архитектурном оформлении фасадов вокзальных зданий в обоих конечных пунктах дороги. Николай I приказал спланировать пассажирские станции в обоих городах как представительные и репрезентативные постройки<sup>17</sup>. Архитекторы Константин Андреевич Тон и Рудольф Андреевич Желязевич решили эту задачу, придав обоим вокзалам почти идентичный внешний облик<sup>18</sup>. Проектируя симметричные фасады, зеркальные оси которых в обоих случаях образованы стройными часовыми башнями, архитекторы обратились к стиливым элементам итальянского ренессанса, сочетая их с традиционными русскими архитектурными формами. С помощью этого приема оба здания воплотили синтез западноевропейских и древнерусских архитектурных форм, воздействовавших и на сами образы обоих городов — Санкт-Петербурга и Москвы<sup>19</sup>. Одновременно практически идентичное оформление фасадов усиливало иллюзию того, что пространство между двумя столицами было будто бы устранено, а путешественник, садившийся в Петербурге в скорый поезд, уже находился в конечном пункте своего путешествия, и наоборот (см. илл. 2 и 3).

Идею мысленно перебросить мост между начальной точкой железнодорожной линии и ее конечным пунктом с помощью архитектурных элементов стиля подхватили в последующие годы многие архитекторы российских вокзалов. Фасады открытого в 1904 году вокзала Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Санкт-Петербурге (ныне Витебский вокзал) украшали, например, гербы

Санкт-Петербурга и Витебска, до которого теперь можно было добраться на поезде. В изобразительную программу монументального сооружения в дальнейшем были включены картины Петропавловской крепости и Одесского порта<sup>20</sup>. Посредством этих изображений архитекторы здания в стиле модерн создавали воображаемое сообщение от Балтийского до Черного моря, убеждая, что пространственная дистанция преодолима с помощью паровых машин. Еще один пример этого формально-эстетического метода — новое здание вокзала Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги (ныне Ярославский вокзал) в Москве, возведенное в 1902–1904 годах по проекту архитектора Федора Осиповича Шехтеля<sup>21</sup> (илл. 3). По распоряжению Н. Казакова, возглавлявшего соответствующее (государственное) железнодорожное общество, здание вокзала должно было отражать историю тех мест, которые связывали между собой проложенный в северном направлении рельсовый путь и отходившие от него ветки. По мнению железнодорожника, проект Шехтеля был образцовым с точки зрения воплощения этого критерия<sup>22</sup>. В записке, направленной в Министерство путей сообщения в начале 1903 года, Казаков подчеркивал, что предложенный фасад «составлен в стиле русском, в характере церквей и монастырей северного края, а именно: Олонецкой, Вологодской и Архангельской губернии [...] Фронтон над входом вестибюля несколько в характере ворот Спасского монастыря в Ярославле»<sup>23</sup>. Внешний вид здания, имеющего две неодинаковые, напоминающие крепостные укрепления угловые башни и мощный портал, предстает, соответственно, мозаикой различных архитектурных цитат Русского Севера и приглашает наблюдателя в воображаемое путешествие по регионам, покоренным железной дорогой. Гербы городов Ярославля и Архангельска, орнаментальные полотна на фасадах, содержащие мотивы флоры и фауны тундры и тайги, а также обширные стеновые панно внутри здания подготавливали воображение путешественника к ландшафтам Русского Севера<sup>24</sup>. В обратном направлении здания вокзалов, построенные в конце XIX века в азиатских окраинах Российской империи в неорусском стиле, создавали воображаемые коммуникационные линии, напоминавшие о принадлежности Сибири российской метрополии<sup>25</sup>. Со строительством железнодорожной линии из Санкт-Петербурга в Москву Главное управление путей сообщения и публичных зданий установило стандарты, которые должны были впредь оказывать стабилизирующее воздействие на общую структуру российской железнодорожной системы. Уже современники описывали строительство этой магистрали как большой и амбициозный проект по упорядочиванию

и урегулированию пространства. Контроль за планировкой и строительством находился в руках главноуправляющего путями сообщения графа Петра Андреевича Клейнмихеля, с 1826 года — начальника штаба печально известных военных поселений. Джордж У. Уистлер, американский инженер и советник по вопросам железнодорожного строительства в России, аттестовал Клейнмихеля следующим образом: он обладает «способностью [обращать] хаос в порядок»<sup>26</sup>. Многочисленные меры, способствовавшие структуризации российского пространства железных дорог, прямо происходили из условий эксплуатации транспортного средства на паровой тяге. Снабжение пассажирских и товарных паровозов топливом и водой потребовало, например, строительства станций на расстоянии в 20, максимум — в 40 км одна от другой. Через каждые 80 км возводились вокзалы пассажирского сообщения, оборудованные буфетами и залами ожидания для путешествующих поездом. Пять из таких сооружений (включая вокзалы обеих конечных станций) были официально признаны станциями первой категории («1-го класса»). Они располагали залами ожидания для всех трех классов пассажиров, хорошо оборудованными ресторанами, дамскими комнатами, покоями для членов императорской семьи и другими удобствами<sup>27</sup>. Станции не только устраивались на равном расстоянии одна от другой. Вокзалы категорий от «второй» до «четвертой» строились, помимо этого, по стандартным проектам, что способствовало созданию унифицированного облика всей железнодорожной линии в целом<sup>28</sup>. Также и для возведенных в России позднее железных дорог планировщики обращались к типовым проектам для строительства зданий вокзалов<sup>29</sup>. Так, например, не только здания вдоль Великого Сибирского пути были построены по единым образцам, но и деревянные постройки «третьей» и «четвертой» категорий были выдержаны в едином цвете. Все это придавало дороге вид «огромного [однообразного] архитектурного ансамбля»<sup>30</sup>.

Стандартизированный облик железнодорожной линии из Санкт-Петербурга в Москву усиливал образ, создававшийся длинными рядами телеграфных столбов, скрадывавших путь. По телеграфным проводам осуществлялась техническая связь железной дороги, они же служили для передачи распоряжений и указаний правительства и корреспонденции частных лиц<sup>31</sup>. Положение о составе управления железнодорожной линии между двумя столицами предусматривало также сооружение будок путевых сторожей через каждые 500 саженей (1065 м). В них несли службу в общей сложности 1200 сторожей в две смены. Вместе с ними поддерживали железнодорожное сообщение

1550 мостовых сторожей, стрелочников и дежурных по переездам, чьи жилые и служебные домики, располагавшиеся на регулярном расстоянии друг от друга, также сопровождали железнодорожную линию<sup>32</sup>. Все служащие железнодорожного общества были обязаны носить на службе форму, что придавало этому средству передвижения законченный облик «регулярного» учреждения<sup>33</sup>.

Установленная стандартная ширина колеи в 5 футов (1524 мм), принятая сначала в 1842 году для линии из Санкт-Петербурга в Москву, а в 1860 году — окончательно для всех вновь строящихся рельсовых путей в стране, в длительной перспективе также привела к интеграции Российской империи как единого транспортного пространства<sup>34</sup>. В то время как передвижение по дорогам с одинаковой колеей вскоре стало считаться несомненной, само собой разумеющейся составляющей путешествия по империи, смена колеи на западной границе империи с центральноевропейской «нормальной» на широкую российскую и связанная с этим пересадка в вагоны другого типа все чаще нагружались значением и интерпретировались путешественниками как выражение политической и культурной границы внутри Европы<sup>35</sup>. Уже в 1860-е годы, например, возникла легенда, согласно которой Николай I принял решение в пользу широкой колеи, чтобы усложнить западным агрессорам использование российских железнодорожных путей в случае нападения<sup>36</sup>. В действительности царское правительство уже в 1839 году одобрило строительство железнодорожной линии из Варшавы в Вену, которая, чтобы облегчить коммуникацию Царства Польского с Австро-Венгрией, была устроена по ширине колеи, принятой в Габсбургской империи, — 1435 мм. Граница между железнодорожными сетями с центральноевропейской, «нормальной», шириной колеи и той, что была принята в России, таким образом, вовсе не совпадала с западной внешней границей Российской империи, но пересекала и само Царство Польское. Путешествовавшие из Центральной России в Краков, Лодзь и Вену или в прусский город Бромберг должны были вплоть до Первой мировой войны пересаживаться в Варшаве в другой поезд<sup>37</sup>. Поскольку это было, как правило, связано с переездом с одного головного вокзала Варшавы на другой, многие пассажиры, видимо, и не замечали смены ширины колеи при пересечении Вислы. Хотя в конце XIX века, прежде всего в военных кругах, все больше обсуждался вопрос о том, не следует ли переделать Варшаво-Венскую дорогу, приспособив ее к принятой в России ширине колеи (мера, о которой правительство распорядилось было в 1913 году, однако так ее и не осуществило), «разрыв»

железнодорожной сети в западных областях империи сохранялся вплоть до начала Первой мировой войны<sup>38</sup>.

До тех пор пока строительство железнодорожной *сети* не стало темой политических дебатов в Российской империи, необходимости устанавливать всеобщий стандарт для строительства и эксплуатации новых железнодорожных линий в России не возникало. Власти империи ограничились сначала тем, что достигли обоюдного соглашения с некоторыми железнодорожными обществами по поводу отдельных норм, а также внесения их в соответствующие положения<sup>39</sup>. Так, например, Главное общество российских железных дорог в 1857 году обязалось построить четыре железнодорожные линии по «русской» ширине колеи и не взимать за перевозку товаров и пассажиров больше денег, чем установлено положением<sup>40</sup>. Другими указами регулировались обязательства тех или иных железнодорожных обществ относительно перевозки почты, солдат и заключенных<sup>41</sup>. С растущим числом действующих лиц, занятых в российском железнодорожном бизнесе, и ростом транспортно-технической сети страны в конце 1850-х годов у имперских властей стало зарождаться понимание того, что протяженная по всей стране железнодорожная система требует *единого* законодательного регулирования. Изначально Главное управление путей сообщения и публичных зданий определило в марте 1860 года ширину колеи в 5 футов как обязательную норму для всех вновь прокладываемых железнодорожных линий в царской империи и установило соответствующий нормативный показатель для габаритов паровозов, вагонов и другого подвижного состава<sup>42</sup>.

Важные импульсы в сфере стандартизации транспортной системы в последующие годы исходили от Военного министерства. Так, правительство в конце 1862 года выпустило распоряжение, регулировавшее перевозку войск и военного снаряжения<sup>43</sup>. Установленные им принципы были много раз переработаны в последующие годы, распространены и приспособлены к потребностям армии. Так, например, всем железнодорожным обществам в 1870 году было предписано держать в своем парке от трех до девяти поездов для перевозки пехоты, кавалерии и артиллерии, а также поддерживать парк стандартизированных товарных вагонов, которые в случае нужды могли быть переделаны в вагоны для перевозки солдат<sup>44</sup>. В последующие годы добились новые распоряжения по военной части, нацеленные на улучшение, в случае необходимости, доступа Военного министерства к железнодорожным путям, почти полностью находившимся в частных руках. Главным образцом и примером военного администрирования

железных дорог со времен Франко-прусской войны было военное руководство Пруссии, обязанное своей победой в 1871 году в большой степени тактическому применению железных дорог<sup>45</sup>.

Лишь через несколько лет после урегулирования военного железнодорожного сообщения последовало официальное утверждение обязательных сигнальных знаков и цветов для всех железных дорог страны. Так, например, распоряжением от 31 января 1873 года Министерство путей сообщения установило цвет флажков, посредством которых путевые и мостовые сторожа, а также стрелочники передавали обслуживающему персоналу поездов сигналы «свободного проезда» или «остановки», а также утвердило тройной удар колокола как знак отправления поезда на вокзале<sup>46</sup>. Определения этого рода были необходимы не только для безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта. Одновременно стандартизация знакового языка внутри железнодорожной системы империи способствовала унификации внешнего облика всего технического ансамбля и осваивавшегося с его помощью пространства коммуникации. Образ стрелочника с поднятым сигнальным флажком так же принадлежал к арсеналу стандартизированного железнодорожного пространства, как и тройной удар станционного колокола перед отправлением поезда. Путешественникам, переходившим в Вирбаллене/Вержболове прусско-русскую границу, пересекавшим на поезде закаспийские пустыни или разглядывавшим из окон вагона просторы сибирских ландшафтов, эти унифицированные знаки сигнализировали о том, что они передвигаются не только внутри интегрированной транспортной системы, но и в границах расчлененного и структурированного по единым образцам политического пространства власти<sup>47</sup>. Лишь 14 лет спустя после издания законодательных предписаний для перевозки войск по российским железным дорогам власти империи обратились к регулированию гражданских пассажирских железнодорожных перевозок<sup>48</sup>. В 1874 году Министерство путей сообщения выпустило *Правила движения по железным дорогам, открытым для общественного пользования*, действовавшие повсеместно для тех железных дорог, которые находились во всеобщем распоряжении<sup>49</sup>.

## 2.2. ВРЕМЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА, ВРЕМЕННЫЕ ДИСКУРСЫ

Важнейшие последствия для формирования расписаний и восприятия времени путешествия на российских железных дорогах имело определение параграфа 30 *Правил движения* 1874 года, установившее

регулирование железнодорожного сообщения по петербургскому меридиану (петербургскому местному времени)<sup>50</sup>. Как и в других странах, в России железные дороги и телеграф имели новаторское значение для стандартизации представлений о времени и исчислении времени по всей стране<sup>51</sup>. Прежде строительства железных дорог, соединивших географически удаленные друг от друга местности и позволивших преодолевать большие дистанции на ранее невиданной скорости, существование местного времени не представлялось современникам проблемой, требующей серьезного внимания. С сооружением железной дороги из Санкт-Петербурга до Москвы руководство путей сообщения империи осознало, что расписание межрегионального сообщения и в России может функционировать только на основе унифицированного железнодорожного времени. Однако в эксплуатационных предписаниях первой железнодорожной магистрали империи 1851 года нет еще никакого указания на то, должны ли поезда двигаться по местному петербургскому или по опережавшему его на 29 минут московскому времени<sup>52</sup>. Лишь распоряжение 1853 года, регулировавшее перевозку заключенных по железной дороге между двумя столицами, проблематизировало разницу во времени между двумя конечными пунктами. *Положение о перевозке арестантов*, устанавливавшее точное расписание для каждого поезда, перевозившего на одной неделе заключенных из Петербурга в Москву, а на следующей — в обратном направлении, определяло, помимо прочего, на какой именно остановке в пути (и в какое время) можно было поместить в вагоны новых арестантов, отправляемых из других городов в Москву или в Петербург<sup>53</sup>. Координация времени расписания железных дорог, с одной стороны, и передвижение заключенных по железной дороге, с другой, сделали необходимым установление стандартного времени, в данном случае — местного петербургского, — для обоих направлений<sup>54</sup>.

Так продолжалось вплоть до 1874 года. Только в этом году составление расписаний и движение по всем железнодорожным линиям империи в соответствии с системой исчисления времени Пулковской обсерватории было предписано законодательно. В 1872 году в одном из путеводителей по российским железным дорогам еще указывалось, что время отправления и прибытия устанавливается «по местному времени каждой станции»<sup>55</sup>. В 1874 году *Правилами движения* было установлено, что в будущем «показанное в расписаниях время должно быть означено по петербургскому меридиану; но в расписаниях, вывешенных на станциях дороги, оно должно быть показано также

по местному меридиану»<sup>56</sup>. Однако вопрос о том, откуда пассажиры на том или ином вокзале могли узнать, какое время показывали часы в далеком Санкт-Петербурге, авторы *Правил* оставили открытым.

В попытках ввести единое железнодорожное время в самой большой стране в мире, законодатели Российской империи показали себя на высоте своей эпохи, а в сравнении с другими государствами выглядели даже прогрессивно. Хотя на железных дорогах Англии и Шотландии с 1847 года действовало время Гринвичской обсерватории, в Германской империи вплоть до 1890-х годов различные железнодорожные общества работали каждое по определенному местному времени, а в США вплоть до 1883 года в разных регионах действовали 75 видов железнодорожного времени<sup>57</sup>. На практике, однако, железнодорожные общества с колебаниями реализовывали решения царского правительства 1874 года относительно унификации действующих в России видов железнодорожного времени. В то время как отдельные общества, например Ряжско-Вяземская железная дорога, повсеместно переняли соответствующие формулировки *Правил движения* 1874 года и почти дословно включили их в свое эксплуатационное предписание<sup>58</sup>, напрасно было бы искать соответствующие определения в уставах других компаний<sup>59</sup>. Еще в 1884 году журнал *Железнодорожное дело* трезво подвел итог: из 49 железнодорожных обществ империи лишь 20 обслуживали пассажиров по петербургскому времени, поезда четырнадцати двигались по московскому времени, пять — по местному времени того населенного пункта, где располагалась администрация общества<sup>60</sup>.

Новое наступление на различные виды железнодорожного времени в целях их унификации предприняла в начале 1880-х годов так называемая комиссия Баранова, межминистерский комитет, наделенный в 1876 году, по окончании первой российской «железнодорожной лихорадки», полномочиями по инвентаризации железных дорог империи и выработке единых законодательных рамок железнодорожного сообщения во всей стране<sup>61</sup>. В проекте *Общего устава российских железных дорог* 1882 года есть формулировка, почти дословно копирующая соответствующее определение из *Правил движения* 1874 года. В проекте отмечалось, что «расписания должны обозначать время прибытия и отправления поездов по петербургскому и местному времени. Часы на железнодорожных станциях должны быть установлены по местному времени»<sup>62</sup>. Эта инструкция предполагала, что все железнодорожные компании должны были обслуживать поезда в соответствии с тем временем, которое установлено в столице



Российской империи городе Санкт-Петербурге. Принятый 12 июня 1885 года окончательный вариант *Общего устава* регулировал вопрос о железнодорожном времени в империи в соответствии с этим предложением<sup>61</sup>. Однако и это законодательное определение не применялось на всех железных дорогах<sup>64</sup>. В следующие годы шаг за шагом последовала унификация видов железнодорожного времени, действующего при эксплуатации железных дорог. На рубеже веков стандартизация времени была в основном закончена. Лишь железные дороги в Великом княжестве Финляндском и Китайско-Восточная железная дорога в 1908 году функционировали по местному времени Гельсингфорса и Харбина<sup>65</sup>. В случае дороги, пролежавшей через Маньчжурию, подчеркивался тот факт, что этот регион не находился непосредственно в сфере власти российского императора. В Финляндии же эта практика символизировала — наряду с другими установлениями — сохранявшуюся автономию страны в составе Российской империи<sup>66</sup>.

В отличие, например, от Германской империи, где центральноевропейское время было введено законом 1 апреля 1893 года как на железных дорогах и в телеграфной сети, так и вообще в повседневной жизни, в России, вплоть до перевода времени большевиками в 1919 году, параллельно сосуществовали система единого железнодорожного времени и множество различных систем местного времени в «гражданской жизни». Для путешественников, как следствие, возникала проблема пересчета времени из одной системы исчисления времени в другую. Выход из ситуации предлагали таблицы пересчета времени в железнодорожных путеводителях, благодаря которым пассажиры могли сами сделать заключение о том, что, когда в Санкт-Петербурге был полдень, часы в Варшаве показывали 11 часов 22 минут (и 52 секунды), в Вологде — 12 часов 38 минут, в Нижнем Новгороде — 12 часов 56 минут, в Тифлисе — 12 часов 58 минут, а в Самаре — час после полудня с 19 минутами<sup>67</sup>. Помимо этого на вокзалах настенные расписания — как предписывал *Общий устав российских железных дорог* 1885 года — указывали прибытие как по петербургскому, так и по местному времени<sup>68</sup>. Для поездок по трансконтинентальным дорогам, пересекавшим территории с разным местным временем, Министерство путей сообщения издало особую брошюру с расписанием, по которому путешествовавшие могли сами высчитать планируемое время прибытия или отхода поезда (по петербургскому времени)<sup>69</sup>. В этих расписаниях, однако, не было указания на местное время тех регионов, через которые проезжали трансконтинентальные поезда. Таким образом, пассажиры во время своего длительного пути жили в рамках

изолированного времени-пространства, ритм которого определялся часами далекой столичной обсерватории в Пулкове. На практике это означало, что пассажиры во время поездки в азиатскую часть России не должны были ни переводить свои часы, ни страдать от последствий перевода времени<sup>70</sup>. Эта форма передвижения способствовала тому, что пассажиры поездов перемещались по просторам империи, как во временном коконе, и внутри этой замкнутой сферы пульсировала жизнь, во временном отношении полностью оторванная от повседневности по ту сторону вагонного стекла.

#### *Экскурс: Россия и «мировое время»*

Законодательное введение единого железнодорожного времени в Российской империи между 1874 и 1885 годами следует рассматривать на фоне международных дискуссий об установлении *какого-либо* меридиана в качестве нулевого и введения «мирового времени» в 1880-е годы. В эти дебаты были вовлечены также российские ученые и инженеры. Вехой в этих дискуссиях стала VII Международная геодезическая конференция в Риме, состоявшаяся в октябре 1883 года. В заключительной резолюции ее участники рекомендовали утвердить долготу, на которой располагалась Гринвичская обсерватория, в качестве нулевого меридиана, а также выработать подходы к унификации исчисления времени во всем мире. Введение «мирового времени» должно было облегчить в особенности научное сотрудничество в глобальных контекстах, а также коммуникацию внутри государственных и международных телеграфных, пароходных и железнодорожных сетей. Решения конференции в Риме, которые имели лишь рекомендательный характер для международного сообщества, были восприняты российской прессой с большим интересом и разъяснены заинтересованной части российской общественности в отдельных публикациях<sup>71</sup>. Российское профессиональное сообщество было проинформировано также и о решении железнодорожных обществ США, состоявшемся 18 ноября 1883 года: отказаться от многообразия различных систем времяисчисления и перейти к единой системе стандартизированных часовых поясов, ориентированной на Гринвичский меридиан<sup>72</sup>.

Приняв во внимание решения Римской конференции и введение пяти часовых поясов в железнодорожной системе США, североамериканское правительство осенью 1883 года пригласило представителей всех «цивилизованных стран» встретиться на конференции в Вашингтоне<sup>73</sup>. В следующем году там же эксперты должны были обсудить установление обязательного для всех нулевого меридиана и введение

универсального времени уже на политическом уровне. На эту встречу были приглашены и представители царского правительства. После получения приглашения по инициативе Императорского географического общества в Петербурге весной 1884 года была сформирована комиссия, состоявшая из ученых и представителей различных ведомств. Они должны были согласовать официальную позицию России по обсуждавшимся вопросам<sup>74</sup>. В дискуссиях принимали участие, среди прочих, также генерал-лейтенант Генерального штаба С.Д. Рыльке и директор Императорской Пулковской обсерватории («Николаевской главной астрономической обсерватории») Отто Васильевич Струве<sup>75</sup>. Оба были убеждены в значимости предложенной к обсуждению в Вашингтоне проблемы и приветствовали отправку российской делегации в составе трех человек на международную конференцию<sup>76</sup>.

Рыльке в своей работе *Первый меридиан и всеобщее время*, которую он завершил еще до начала Вашингтонской конференции, военный эксперт подчеркивал, насколько важен вопрос о нулевом меридиане и едином исчислении времени для Российской империи:

Географическое положение России, растянутой по долготе почти на 180°, уже при нынешнем, сравнительно незначительном развитии наших железнодорожных, водяных и телеграфных сообщений, влечет за собою некоторые неудобства, происходящие от счисления часов суток по местному времени; в будущем эти неудобства сделаются еще ощутительнее, поэтому Комиссия [...] пришла к заключению, что вопрос о единстве времени имеет важное для России значение, по отношению не только международных сношений, но и общественных и частных интересов нашей внутренней жизни<sup>77</sup>.

Рыльке указывал на то, что такие «новые факторы нашей деятельности, как пар и электричество, заставляют сделать еще один шаг в усовершенствовании хронометрии». Введение в употребление всемирного времени («универсального, вселенского», или «всеобщего времени»), которое зависело от принятия единого нулевого меридиана всеми государствами, оценивалось Рыльке как важный шаг в этом «усовершенствовании хронометрии»<sup>78</sup>.

Рыльке приветствовал установление долготы Гринвичской обсерватории в качестве всемирного нулевого меридиана и стремление к единому исчислению времени в рамках национальных и международных сетей сообщений и транспорта. С другой стороны, он не мог согласиться с полной отменой различных, ориентированных

на перемещение солнца систем местного времени и перенесением единого исчисления времени из области технических систем современной инфраструктуры во все сферы общественной жизни в России. Рыльке подчеркивал значение «естественного времени» для потребностей «оседлого населения». В этом контексте он подчеркивал, что

... историческое развитие наших культурных приобретений, добытое работою целых тысячелетий, связало так тесно счисление времен по местным суткам с религиозно-бытовой стороною повседневной жизни, что замена местных суток всеобщими, [привела бы к тому, что] начало их приходилось бы для различных мест в различные часы дня и ночи, [что] вряд ли может найти приверженцев<sup>79</sup>.

Аргументация Рыльке отражала в сущности официальную российскую позицию, представленную делегатами империи на Первой меридианной конференции, проходившей с 1 по 22 октября 1884 года в Вашингтоне<sup>80</sup>. Российские представители поддержали принятую на конференции резолюцию относительно введения «всемирных суток для всех целей, где это будет удобно». Дополнение, в котором объявлялось, что эта новая система единого исчисления времени не должна «служить препятствием использованию местного или единого времени там, где это желательно», также соответствовало официальной позиции России<sup>81</sup>. Стандартизацию исчисления времени во всех сферах общественной жизни представители Российской империи отклонили по причинам, сформулированным Рыльке еще до конференции. Российские эксперты скептически рассматривали также и планы по разделению мира на 24 часовых пояса. Этот план основывался на предложениях канадского инженера-железнодорожника Сэндфорда Флеминга 1879 года. Именно он лег в основу деления Американского континента на пять часовых поясов, проведенного американскими железнодорожными обществами в октябре 1883 года<sup>82</sup>. Посол России при правительстве Соединенных Штатов Карл Васильевич Струве доложил в Вашингтоне соображения царского правительства по этому вопросу. При этом он подчеркнул, что научно не доказано преимущество деления мира на 24 часовых пояса (по одному часу на каждые 15° долготы) перед делением на 144 более мелких отрезка (по 10 минут на каждые 2,5°)<sup>83</sup>.

В то время как российские эксперты весьма сдержанно относились к введению всеобщей системы часовых поясов, в Вашингтоне они выступали за то, чтобы на международном уровне уйти от практики

исчисления времени двумя отрезками по 12 часов (до полудня и после полудня) и перейти повсеместно к 24-часовому исчислению времени<sup>84</sup>. Тем самым они подхватили требование, содержащееся уже в резолюции Римской геодезической конференции 1883 года<sup>85</sup>. Как и в большинстве стран мира, в России было принято — как, например, и сегодня в Великобритании и Соединенных Штатах — измерять время суток двумя 12-часовыми отрезками: до полудня (*ante-meridiem*) и после полудня (*post-meridiem*). В особенности сложными при такой системе оказывались наглядные графические изображения и чтение железнодорожных расписаний<sup>86</sup>. Удачным выходом оказалась идея приписать каждому часу дня единственное и определенное число от 0 до 24, чтобы стандартизировать по крайней мере в этом отношении как само исчисление времени, так и изображение времени на часах и приспособить его к техническим потребностям железных дорог и телеграфа.

Резолюция «меридианной конференции» в Вашингтоне вначале лишь очень незаметно воздействовала на практику исчисления времени в Российской империи. Хотя российская делегация поддержала решение о принятии долготы Гринвича в качестве всеобщего нулевого меридиана, это заявление не привело ни к введению системы часовых поясов в России, ни к унификации исчисления времени вне пределов железнодорожной сети и телеграфа. Желание установить единое для всей империи железнодорожное время, о чем в кругах российских специалистов было достигнуто согласие уже в 1874 и 1882 годах, в дальнейшем только усилилось благодаря резолюции Вашингтонской конференции. Тот факт, что местное время в Санкт-Петербурге отклонялось от времени в Гринвиче на два часа и одну минуту, а не на два часа ровно, российские специалисты не воспринимали всерьез как проблему. С российской точки зрения для глобальных транспортных и коммуникационных сообщений установление признаваемой во всем мире координаты исчисления времени (то есть утверждение нулевого меридиана в Гринвиче) имело большее значение, чем приведение всего разнообразия национального и местного времени в соответствие с всеобщими часовыми поясами.

Несмотря на это, в следующие 20 лет российские инженеры и географы продолжали выступать за стандартизацию исчисления времени в Российской империи и приспособление их к утвердившимся в мире моделям. Две темы определяли прежде всего ход политических дебатов, в которые не в последнюю очередь были вовлечены инженеры-железнодорожники: во-первых, повсеместное введение стандартного

времени и часовых поясов, а во-вторых, перевод исчисления времени в российском телеграфе и на железных дорогах на 24-часовую систему.

По вопросу о том, должна ли России, вводя часовые пояса, следовать как образцу американским железнодорожным обществам, пришедшим в 1883 году к соглашению о делении континента на пять часовых поясов (каждый по 15°, что равнялось одному часу времени), внутри российской делегации уже на «меридианной конференции» в Вашингтоне царили разногласия. В то время как российский посол при американском правительстве Карл Струве подчеркивал, что еще слишком рано присоединяться к одному из конкурирующих предложений относительно подразделения мира на часовые пояса, начальник Кавказского военно-топографического отдела Генерального штаба генерал-майор Иероним Иванович Стебницкий в своем отчете о конференции положительно высказался о введении «универсального и нормального времени» «в непродолжительном времени» также и в Российской империи<sup>87</sup>. Стебницкий указал на те проблемы, которые возникали в результате разницы между санкт-петербургским и местным временем при передвижении по железным дорогам. Он говорил, что пришло время подумать о введении часовых поясов и таким образом последовать примеру американских железнодорожных компаний<sup>88</sup>. Также и директор Пулковской обсерватории Отто Струве, не принимавший участия в конференции в Вашингтоне, в 1885 году выражал надежду на то, что съезд представителей частных и казенных железных дорог, равно как и руководство почтовых и телеграфных служб Российской империи, в ближайшем времени будут ориентироваться на резолюции «меридианной конференции» и введут «все-ленское время» в сфере своего влияния. И даже если трудности, возникающие из-за разницы систем местного времени, на первый взгляд не кажутся такими уж значительными, по словам Струве, «в России [...] при огромном протяжении владений по долготе, понятия о различии времени развиты более, чем в других странах»<sup>89</sup>.

Вопреки этим соображениям, практика исчисления времени в Российской империи в последующие годы изменилась незначительно. Очевидно, проблемы, о которых говорили Стебницкий и Струве, возникавшие (якобы) из сосуществования действительного по всей стране единого железнодорожного времени и многочисленных местных систем времяисчисления, не были достаточно велики, чтобы оправдать введение стандартного времени и деление империи на часовые пояса. На запрос Управления железных дорог Министерства путей сообщения от 7 марта 1913 года о том, будет ли приветствоваться

введение часовых поясов на российских железных дорогах по американскому образцу, местные органы управления железными дорогами (администрации порайонных комитетов по распределению на железных дорогах перевозочных средств для массовых грузов) реагировали исключительно сдержанно<sup>90</sup>. Варшавский порайонный комитет «признал в принципе полезность» разделения империи на часовые пояса. Во всяком случае эта реформа заслуживала ее проведения законодательным путем «в общегосударственную жизнь», то есть не только в сферу железнодорожных перевозок. В остальном комитет полагал более рациональным сохранение на железных дорогах единого времяисчисления по петербургскому времени<sup>91</sup>. Руководство петербургского порайонного комитета высказалось еще более консервативно. В целом введение часовых поясов на железных дорогах России рассматривалось как «нежелательное»<sup>92</sup>.

На заседании районного комитета 22–23 марта 1913 года представитель Северных железных дорог Р.А. фон Целиа заявил, что клиенты российских железных дорог уже привыкли к расписаниям по петербургскому времени. Кроме того, размышлял он, «нигде в Западной Европе» не были введены часовые пояса на железных дорогах. Поэтому и для европейской части России нет никакой необходимости возводить этот способ времяисчисления в правило<sup>93</sup>. Этому инженеру было более важно подчеркнуть тот факт, что Россия является частью европейской семьи государств и потому не нуждается ни в каком «особом регулировании», чем признать огромную величину Российского государства, которая как раз могла бы оправдать введение часовых поясов. Фон Целиа признавал, что часовые пояса могли бы быть полезны в азиатской части Российской империи. Даже там, однако, он предсказывал «новые проблемы», например при подсчетах времени на перевозки<sup>94</sup>. Для руководства московского порайонного комитета величина Российской империи была центральной причиной, по которой он категорически отклонил возможность деления империи на часовые пояса. В своем ответном письме от 10 июня 1913 года, в котором сложно проследить логику аргументации, железнодорожники подчеркивают, что «ввиду громадной протяженности Русской империи» ни в коем случае невозможно следовать американскому образцу в этом вопросе. Введение часовых поясов в целом проблематично и на практике ведет к большим проблемам как для администрации железнодорожных компаний, так и для рядового населения<sup>95</sup>.

В то время как руководства различных железнодорожных обществ молчаливо противостояли введению часовых поясов на российских

железных дорогах, они приветствовали планы по переходу на новую, 24-часовую систему счета времени суток в железнодорожных расписаниях и на телеграфе. После того как предпринятое в этом направлении наступление российских делегатов на «меридианной конференции» 1884 года осталось без особых последствий, российский инженер-железнодорожник Н. Верховский, уже в 1898 году, предпринял новое наступление на этот вопрос. В статье для журнала *Железнодорожное дело* он объяснил преимущества исчисления времени от 0 до 24 часов<sup>96</sup>. Верховский подчеркивал, что эта система, которая уже применялась в астрономии, не только логична, ясна и практична, но и довольно существенно сберегает времени, трудовые затраты и линейные емкости в телеграфной связи. Так, американское общество *Western Union Telegraph* подсчитало, что благодаря наименованию часа одним числом и упразднению добавлений «до полудня» и «после полудня» на 44 млн телеграмм в год можно сэкономить около 150 млн знаков<sup>97</sup>. Железнодорожные расписания могут также получить более ясное оформление. Графические выделения или дополнения в виде слов после соответствующих цифр более бы не понадобились. Примеры *Canadian Pacific Railroad*, а также железных дорог Индии, Бельгии и Италии показывали, что система 24-часового времяисчисления доказала свою пригодность на деле<sup>98</sup>. Верховский мечтал не только о том, чтобы ввести на российских вокзалах новые циферблаты, которые бы по внутреннему кругу показывали часы от 1 до 12, а по внешнему — от 13 до 24. Возникнув на железных дорогах, 24-часовое времяисчисление должно было распространиться в «обыденной и общественной жизни» во всей стране. Подобно многим своим современникам, Верховский считал железные дороги в России «проводниками и пионерами культуры и развития». Он надеялся, что железная дорога могла показать своим примером, насколько эта новая система исчисления времени «хороша, логична и проста»<sup>99</sup>.

Однако должно было пройти еще 15 лет, прежде чем Управление железных дорог России 3 ноября 1913 года представило проект, предусматривавший введение новой системы исчисления суточного времени от 0 до 24 часов как для коммуникации внутри железнодорожных обществ, так и для расписаний поездов<sup>100</sup>. Правда, за 10 лет до этой инициативы К.А. Чаплин, начальник службы движения Московско-Брестской железной дороги, также продвигал эту реформу исчисления времени на встрече со своими коллегами в Киеве 25 февраля 1902 года<sup>101</sup>. Следствием доклада Чаплина был переход в 1904–1907 годах многих железнодорожных обществ на 24-часовое исчисление



времени. Они не стали дожидаться, пока Министерство путей сообщения в Петербурге иницирует или санкционирует эту реформу<sup>102</sup>. Такие самовольные действия даже вынудили министра 30 мая 1907 года распорядиться о возвращении этих железнодорожных компаний к традиционной системе исчисления времени суток от 1 до 12 до и после полудня<sup>103</sup>. 31 октября 1909 года Н.П. Верховский предпринял новое наступление, обратившись с письмом лично к министру путей сообщения Сергею Васильевичу Рухлову, объясняя преимущества, которые могла бы дать реформа исчисления времени на железной дороге и телеграфе<sup>104</sup>. Летом 1912 года Министерство путей сообщения все же навело справки у своих коллег во Франции об их опыте перехода на новое времяисчисление в мае того года<sup>105</sup>. Помимо этого, государственная администрация железных дорог должна была, разумеется, согласовать свои действия с Главным управлением почт и телеграфов<sup>106</sup>. После того как летом 1913 года от соответствующих порайонных комитетов все еще не поступило никаких возражений против перехода на 24-часовое времяисчисление, администрация железных дорог переправила проект реформы далее в министерский совет на экспертизу. Однако эту реформу поглотила неразбериха начавшейся вскоре Мировой войны, так что введение 24-часового исчисления времени последовало лишь в апреле 1919 года уже при большевиках (в ходе разделения страны на одиннадцать часовых поясов)<sup>107</sup>

Дискуссия о введении стандартного времени, часовых поясов и 24-часового времяисчисления на российских железных дорогах показывает переплетение дискурсов специалистов в царской России, с одной стороны, и международных дискуссий — с другой. Российские ученые и инженеры не только внимательно воспринимали то, что думали на Западе и писали в западных журналах. Российские специалисты также принимали активное участие в проводившихся на международном уровне дискуссиях о стандартизации геодезии и исчисления времени, придавая этим дискуссиям важные импульсы. Однако российские эксперты советовали своему правительству не следовать слепо иностранным моделям. Когда в других странах решали ввести единое время — как внутри национальных сетей современной инфраструктуры, так и в общественной жизни — или разделить свои территории на одинаковые часовые пояса, Россия осторожно выбирала свой собственный путь. Эту стратегию нельзя интерпретировать как выражение контрпрогрессивных мыслей русских специалистов или проявление их антизападных установок. Подчиняться всеобъемлющей стандартизации в сферах, посягавших на сформированные

культурой повседневные привычки и исторически укорененные практики людей, в России соглашались только в случае, если это казалось необходимым с высоты объективных и практических позиций. Так, с одной стороны, принятие долготы Гринвича как всеобщего нулевого меридиана и точки отсчета для всемирной геодезии и исчисления времени в России — в отличие, например, от Франции — никогда не было темой политических или научных дебатов<sup>108</sup>. Поскольку российские инженеры не увидели для себя прямой пользы от подразделения империи на часовые пояса по американскому образцу, было решено, с другой стороны, сохранить мозаику «природного» и разнообразного местного времени, ориентированного на движение солнца, и ввести одно унифицированное железнодорожное время, которое в принципе и до сего дня обязательно при составлении расписаний в российском железнодорожном сообщении<sup>109</sup>. В своей книге *Железнодорожное путешествие* Вольфганг Шивельбуш утверждает, что создание национальной железнодорожной сети в течение XIX века почти автоматически вело к уничтожению разнообразия местного времени в тех регионах, которые были затронуты и пронизаны современной транспортной системой<sup>110</sup>. Очевидно, этот аргумент верен в меньшей степени в отношении России, чем в отношении таких стран, как Англия, Германия или США. Строительство таких современных сетей коммуникаций и транспорта, как телеграф и железные дороги, в России не привело сразу же к подчинению всех сфер социальной жизни законам недавно созданных больших технических систем. Скорее, выстраивание новой инфраструктурной сети оставляло еще достаточно свободы для выбора собственного пути в технический модерн<sup>111</sup>.

С другой стороны, подробно описываемые здесь дебаты о введении часовых поясов и 24-часового времяисчисления предлагают интересную перспективу для анализа сложного процесса переговоров в сфере, затрагивавшей стандартизацию не только технических измерений и производственных процессов на железных дорогах Российской империи. Внешние формы и организационная структура российских железных дорог, с их прямо пролегавшими путями и унифицированным временем, вовсе не были, как утверждали старые работы по истории российской инфраструктуры, прямым выражением деспотической воли самодержца, находившегося в Санкт-Петербурге<sup>112</sup>. Наряду с центральными властями в Санкт-Петербурге, на конкретное оформление российских железных дорог как упорядоченного социального пространства воздействовали многочисленные государственные и негосударственные акторы, накладывая

свой отпечаток на структуру и организацию этой системы. Возникшее в 1874 году в кулуарах петербургской железнодорожной администрации решение о выправлении расписаний всех железнодорожных обществ по времени Пулковской обсерватории, на практике не имело сначала никаких достойных упоминания последствий. Руководства железнодорожных обществ, напротив, предпочитали решать те или иные вопросы пространственной организации самовольно, в соответствии со своей выгодой. Еще в 1907 году руководства многочисленных железнодорожных компаний, перешедших на свой страх и риск на 24-часовое времяисчисление при составлении расписаний, получили от петербургского министерства команду вернуться в прежнее времяисчисление и были обязаны впредь руководствоваться директивами центральных властей в вопросах стандартизации. К тому же у царской администрации отсутствовала отчетливая политическая воля, ясное видение своей технической миссии и, в конце концов, сила, чтобы подчинить пространственные структуры империи потребностям всеобщей стандартизации в эпоху технического модерна. Тем не менее железная дорога как «машинный ансамбль» внесла свой немалый вклад в стандартизацию пространственных структур<sup>113</sup>. Перенесение соответствующих моделей порядка из сетевых систем телеграфа и железных дорог на все области повседневной жизни, как это произошло, например, с отменой региональных местных времен и установлением волей центральной власти часовых поясов, последовало лишь 1 апреля 1919 года, после падения *ancien regime*<sup>114</sup>. Ирония судьбы состоит в том, что большевики продвигали свою реформу, имея целью «взаимоотношения народов», которые, в соответствии с их нарративом, сопровождались усиливавшимся обменом товарами и идеями. Как декларировали большевики, это развитие требовало стандартизации культурных моделей, в том числе правил исчисления времени. На самом деле первая глобальная эпоха, на которой так настаивали большевики, закончилась незадолго до этого на полях битв Первой мировой войны и баррикадах Октябрьской революции<sup>115</sup>.

### 2.3. ПРОСТРАНСТВО И УСКОРЕНИЕ

Анализ происходивших в России с 1830-х годов дебатов об освоении империи с помощью железных дорог показал, что сторонники нового средства сообщения ожидали от него не меньше, чем «сжатия» территории самой большой страны на земле<sup>116</sup>. Как и в других государствах, на новых транспортных путях благодаря ускорившемуся преодолению

географического расстояния чудесным образом должно было произойти «уничтожение пространства». Даже если поезда в России, сравнительно с другими странами, ездил медленно, железная дорога даже здесь сокращала время путешествия или перевозки грузов между удаленными местами в прежде невиданном масштабе<sup>117</sup>. Если до постройки железных дорог за день путешествия по империи можно было проделать не более 125 км по плохим местным дорогам и редким шоссе, то расстояние в 607 верст (680 км) между Санкт-Петербургом и Москвой уже в 1851 году на поезде можно было преодолеть всего за 22 часа. Обычное путешествие из Москвы до Иркутска зимой 1856–1857 года занимало около 33 дней, а в 1912 году тот же путь в 5080 верст (5435 км) по Великому Сибирскому пути занимал уже пять дней на скором поезде или восемь — на почтовом<sup>118</sup>. После постройки Закаспийской железной дороги до Ташкента в 1898 году поездка из Санкт-Петербурга в столицу Туркестана — путь длиной около 4000 верст через Петровск, включая переправу на пароме через Каспийское море, — укладывался в 11 дней<sup>119</sup>. Международное транспортное сообщение в это время также переживало заметное ускорение. Так, в 1894 году путь из Берлина до Санкт-Петербурга на экспрессе занимал 35 часов — на пять часов меньше, чем потребовалось пассажиру в 2009 году, чтобы на прямом поезде добраться от берегов Шпрее до берегов Невы<sup>120</sup>.

Средние и максимальные скорости на российских железных дорогах — с учетом различных типов поездов и путей — устанавливались законодательно<sup>121</sup>. Легендарная медлительность путешествий по железным дорогам в России была следствием не только этих ограничений. Среди прочего, она была результатом многочисленных остановок поездов во время длительных поездок<sup>122</sup>. В 1890 году по империи можно было передвигаться на поезде со скоростью более 40 верст/ч (42,8 км/ч), учитывая время стоянки на станциях. Однако на всю страну было всего лишь три рельсовых пути, позволявших поездам развивать такую скорость<sup>123</sup>. В конце 1880-х годов более 70% расстояний по железным дорогам пассажиры преодолевали в вагонах, двигавшихся медленнее 30 верст/ч<sup>124</sup>. Получать удовольствие от быстрой езды по железной дороге могли поэтому пассажиры, путешествовавшие в так называемых курьерских, или скорых, поездах, состоявших, как правило, из вагонов лишь первого и второго классов<sup>125</sup>. Таким образом, в России, как и повсюду, быстрое передвижение по железной дороге было привилегией прежде всего состоятельных слоев населения. Путешественники, готовые и располагавшие средствами, чтобы приобрести билет на поезд первого или второго класса, могли за существенно

более короткое время достичь цели назначения по сравнению с пассажирами третьего класса<sup>126</sup>. В 1881 году поездка на медленном ночном поезде из Санкт-Петербурга в Москву стоила 10 рублей, в то время как в роскошном скором поезде — 30 рублей<sup>127</sup>. Тем не менее, сравнительно с другими странами, путешествия по железной дороге в России были относительно дешевы<sup>128</sup>. Несмотря на это, поездки по железной дороге — не в последнюю очередь по причине больших расстояний, которые пассажиры вынуждены были в России по-прежнему преодолевать, — были по-настоящему дорогим удовольствием. До введения дифференцированного тарифа для пассажирского сообщения в 1894 году цена билета рассчитывалась исходя из базового тарифа (за версту), умножавшегося на протяженность соответствующего пути. В особенности те, кто принадлежал к беднейшим слоям, многие годы оставались, таким образом, лишенными привилегии быстрого преодоления пространства.

Тот факт, что сезонные рабочие-отходники в огромном числе на протяжении многих лет предпочитали в любое время года передвигаться между своими деревнями и городами — местами их работы — не по железным дорогам, а пешком, хотя зачастую и вдоль железнодорожных путей, вызывал все большую обеспокоенность у администрации железных дорог и экономистов уже с конца с 1870-х годов<sup>129</sup>. Члены комиссии Баранова в 1881 году указывали также на то, что «именно в России, вследствие особых экономических условий, существует наибольшая потребность в передвижении бедного рабочего класса на значительные расстояния»<sup>130</sup>. Поскольку путешествия по железной дороге для людей из «недостаточных классов» были слишком дороги, сборщики урожая проходили путь, например, до южных районов России пешком «многими партиями», нанося убыток сельскому хозяйству в этих областях и в целом российской экономике<sup>131</sup>. Чтобы решить эту проблему и переместить российских рабочих с дорог в вагоны поездов, комиссия предложила отменить государственный сбор с железнодорожных билетов, ввести рабочие поезда (или специальный «рабочий тариф» четвертого класса), а также снизить тарифы на поездки протяженностью более 1000 верст. Кроме того, вагоны третьего класса предлагалось прицеплять не только к медленным, но и, по возможности, ко всем поездам. И почти уже утопически звучало требование дать «каждому человеку» возможность сэкономить свое рабочее время, «непроизводительно затрачиваемое во время тихого переезда больших расстояний, и сокращать свои путевые расходы, ныне весьма значительные»<sup>132</sup>.

Даже если в последующие годы ситуация мало изменилась и по-прежнему в основном лишь состоятельные слои общества могли наслаждаться быстрым преодолением географического расстояния, никоим образом не соответствует действительности сформулированный в новейших исследованиях тезис о том, что население империи продолжало с равнодушием относиться к проблеме ускорения в перемещении по стране<sup>133</sup>. Во-первых, визионеры и планировщики железных дорог в России — как и их коллеги в других странах — связывали с введением нового средства передвижения с самого начала большие ожидания относительно увеличения скорости в преодолении географических расстояний<sup>134</sup>. Во-вторых, многочисленные записки российских путешественников показывают, что поездка на невиданной прежде скорости по России принадлежала к ключевым переживаниям, связанным с путешествием в эпоху железных дорог<sup>135</sup>. В-третьих, в особенности российские инженеры с большим интересом следили за развитием техники и ростом скоростей на транспортных сетях в других странах<sup>136</sup>. Так, например, журнал Русского технического общества *Железнодорожное дело* в 1882 году с воодушевлением сообщал о максимальной скорости 85 км/ч, которую поезду удалось развить на отрезке пути от Джерси-Сити до Филадельфии<sup>137</sup>. Когда в 1893 году поезда на этой линии достигли скорости 137 верст/ч, российская пресса вновь восприняла это с восхищением<sup>138</sup>. Тот факт, что российские поезда, напротив, двигались сравнительно медленно, представители технической интеллигенции клеймили как проявление «отсталости» империи, требовавшее неременного устранения<sup>139</sup>. И наконец, чиновники и планировщики путей сообщения в России начиная с 1880-х годов все более настойчиво высказывались за то, чтобы повысить скорости на российских железных дорогах, а также отменить ограничения на доступ к этому современному средству передвижения по социальному признаку<sup>140</sup>. Анонимный автор из профессиональных кругов, напомним, в *Журнале Министерства путей сообщения* в мае 1891 года о необходимости повышения скоростей в пассажирском сообщении, а также о возросшей потребности в вагонах третьего класса в скорых поездах, вызвал всеобщее одобрение своим выступлением<sup>141</sup>. В основу реформы тарифов пассажирского сообщения в 1894 году легло понимание того, что слои населения с небольшим достатком отказывались пользоваться железными дорогами не потому, что не ценили быстроты в перемещении. Скорее, согласно поставленному диагнозу, жесткая тарифная политика администрации российских железных дорог была определенно направлена на то, чтобы отпугнуть рабочих-отходников

высокими ценами на железнодорожные билеты на большие расстояния — даже в простом вагоне третьего класса<sup>142</sup>.

20 мая 1894 года Сергей Юльевич Витте в докладной записке Александру III определил основные цели новой железнодорожной тарифной политики, рассуждая следующим образом<sup>143</sup>. Россия, писал министр финансов, при ее «громадных расстояниях», более, чем кака-либо другая страна, зависит от мобильности своего населения. Более того, географическая мобильность является одним «существеннейших условий развития экономического благосостояния» страны<sup>144</sup>. Прежде всего, массы крестьянского населения ежегодно передвигаются «на большие расстояния из мест своего жительства и обратно на сельскохозяйственные работы и отхожие промыслы». Взгляд на число пассажиров железных дорог в империи и их динамику в прошедшие десятилетия показал, что в России, сравнительно с другими европейскими странами, немного людей передвигались посредством железных дорог. В особенности много сезонных рабочих-отходников ежегодно пешком покрывали большие расстояния, таким образом «теряя непроизводительно время и силы», что Витте назвал тяжелейшей проблемой<sup>145</sup>. В качестве важнейшей причины, удерживавшей несостоятельные слои населения от пользования услугами железной дороги, министр финансов обозначил завышенные и при этом жесткие тарифы в пассажирском сообщении, делавшие в особенности поездки на большие расстояния недоступными для не очень обеспеченных людей. В качестве выхода Витте предлагал ввести дифференцированный тариф, который бы удешевил дальние поездки на поезде. Этот тариф вступил в силу на территории империи 1 декабря 1894 года<sup>146</sup>. И действительно, после тарифной реформы 1894 года число проданных в третий класс железнодорожных билетов начало очень динамично расти. В то время как в 1894 году в жестких вагонах проехали лишь 42,5 млн человек, в 1903 году их число достигло 93,5 млн, а в 1912 — уже 163,1 млн<sup>147</sup>.

Еще одним инструментом, с помощью которого правительство стремилось повысить доступность поездок по железной дороге для людей из бедных слоев, было усиленное использование вагонов четвертого класса, то есть перевозка людей в примитивных, переоборудованных для пассажирского сообщения товарных вагонах. Уже в 1870-е годы различные железнодорожные компании предлагали своим пассажирам этот вариант дешевых перевозок. Однако ежегодная численность пассажиров в этом классе лишь незначительно превышала отметку в один миллион<sup>148</sup>. После 1894 года статистики российского Министерства путей сообщения указывали уже растущие

цифры для тех групп пассажиров, которые путешествовали по так называемому «рабочему тарифу»<sup>149</sup>. В то время как вначале лишь около 1,8 млн человек в год пользовались этим предложением, в 1903 году таких было уже 7,8 млн, а в 1912 году по «рабочему тарифу» проехали уже 44,2 млн<sup>150</sup>. Сюда же следует отнести и тех пассажиров, которые как крестьянские поселенцы путешествовали по так называемому «переселенческому тарифу» из европейской части России в Сибирь и Центральную Азию. В 1900 году их число впервые за все годы превысило 1 млн, а в 1907–1909 годах, когда российская политика колонизации азиатской части империи достигла своего пика, более 3 млн переселенцев ежегодно проходили через железнодорожные вокзалы и проезжали на российских поездах<sup>151</sup>.

Существенный рост числа пассажиров в дешевых классах иллюстрирует отчетливый прирост географической мобильности в империи, охватывавшей начиная с 1890-х годов всё большие круги населения. По сравнению с 208,9 млн пассажиров, приобретших билеты третьего или четвертого класса в 1912 году, пассажиры первого и второго классов (22,3 млн) представляют собой очевидное меньшинство<sup>152</sup>. Поэтому и в Российской империи опыт быстрого преодоления географического расстояния по железной дороге ни в коем случае не был феноменом, принадлежавшим лишь общественной элите. В конце XIX столетия правительство прикладывало всё возрастающие усилия, чтобы поощрить мобильность именно среди рядового населения. Если в 1840 году министр финансов Канкрин предостерегал от последствий «слишком большой коммуникабельности» в эпоху железных дорог, то занимавший этот пост 50 годами позже Витте был, напротив, убежден в значении географической мобильности для экономического развития, а также в установлении «между отдельными местностями и группами населения более постоянных сношений и тесных деловых и нравственных связей»<sup>153</sup>.

Без всяких сомнений, и в 1894 году высокие цены на билеты по-прежнему отпугивали большое число рабочих-отходников от перемещения по железной дороге, и многие, как и раньше, предпочитали проходить большие расстояния пешком<sup>154</sup>. Также и скорость российских поездов сравнительно с другими странами до 1900 года едва ли повысилась<sup>155</sup>. Однако в диахронном сравнении можно диагностировать, что и в Российской империи железные дороги позволили преодолевать географические расстояния в темпе, прежде неизвестном широким кругам населения. Поэтому массово изменились не только модели субъективного восприятия пространства, но объективно



также и географические радиусы деятельности для большей части населения. Бесспорно, не все люди были захвачены этой волной ускорившейся коммуникации, и крестьянские мигранты-отходники на обочинах железнодорожных путей — красноречивое доказательство тому. Однако еще более важным, чем этот феномен, представляется тот факт, что накануне Первой мировой войны около 90% «обычных пассажиров» в империи (не беря в расчет военных и арестантов) передвигались в вагонах двух низших пассажирских классов. При этом поезда, к которым прицеплялись вагоны третьего и четвертого классов, как правило, были гораздо более медленными, чем экспрессы и курьерские поезда, состоявшие из вагонов только первого и второго классов. Однако, учитывая утомительность и огромные временные затраты, которых требовали поездки по плохим шоссеиным дорогам и водным путям, можно сказать, что даже пассажиры неторопливой российской железной дороги были весьма стремительны в своих передвижениях. Таким образом, строительство железной дороги в России также открыло значительным слоям населения совершенно новые возможности узнать страну во всей ее величине и пережить ее во всем географическом и культурном многообразии и как единое целое. Даже если поезда в России никогда не развивали скорости, которыми могли похвастаться железные дороги в западных странах, в конце XIX века для многих людей также и в России сбывалась, хотя бы отчасти, мечта о победе техники над географическим расстоянием.

## 2.4. РЕПРЕЗЕНТАЦИИ ПРОСТРАНСТВА И МЕНТАЛЬНЫЕ КАРТЫ

Интеграция Российской империи в единообразно структурированное пространство сообщения была не только вопросом технической реализации представлений инженеров и стандартизации положений эксплуатации железнодорожного транспорта. Создание транспортной сети и освоение царской империи посредством железных дорог сопровождалось и новой формой ментального присвоения страны с ее громадной территорией и в высшей степени гетерогенным в этническом и религиозном отношениях населением. Железная дорога создавала совершенно новые возможности для преодоления географических расстояний независимо от погоды, времени суток или года, быстро и относительно комфортно — возможности, которыми пользовались все больше людей самого разного социального и этнического происхождения. Строительство и использование железных дорог, как

и в других странах, оказало поистине революционное воздействие на восприятие пространства и времени. Своеобразный опыт поездки с помощью паровой машины по прочерченному как будто по линейке рельсовому пути, сглаживающему неровности земной поверхности с помощью мостов, насыпей и выемок, оставил свой след и в многочисленных путевых записках российских путешественников.

С ростом географической мобильности и перевозок между охваченными железнодорожным сообщением городами и регионами империи в России, в 1850-е годы возник также и рынок справочной литературы для пассажиров. Путешественники, незнакомые еще с особенностями поездок по «чугунке», как называла железную дорогу народная мудрость, должны были подготовиться к ним с помощью специальных пособий, рассказывавших о новых практиках и опыте эпохи паровых машин. Растущее число путеводителей и «спутников» на книжном рынке снабжало пассажиров железных дорог практической информацией, такой как расписания, тарифы на проезд и выписки из правил пассажирского сообщения. Кроме того, начиная с 1850-х годов в распоряжении пассажиров находились небольшие пособия, дававшие справку по истории достопримечательностей каждого города и населенного пункта, привязанного к той или иной железнодорожной линии. В отличие от путешествия в почтовой карете сравнительно спокойная поездка на поезде позволяла пассажирам читать в купе — занятие, также и в России быстро ставшее одним из правил железнодорожного путешествия у образованного слоя общества<sup>156</sup>. Сочиненные специально для пассажиров железных дорог путеводители преследовали цель полезного и информативного развлечения во время порой весьма длительного пути. При этом они предлагали своим читателям и читательницам новый взгляд на вещи, людей и места по ту сторону вагонного окна и таким образом вносили решающий вклад в создание нового измерения страны в головах путешествовавших по железной дороге<sup>157</sup>. Чтение путеводителей, изучение справочников, расписаний и рассматривание карт местности, на которых разраставшаяся сеть рельсовых путей в империи была отмечена толстыми черными или красными линиями, создавали в мире представлений читательниц и читателей картины гомогенного транспортного пространства России, которое не знало ни географических препятствий, подобных горным цепям или болотам, ни административных внутренних границ. Железнодорожная сеть Российской империи в путеводителях и на картах путей сообщения начиная с 1870–1880-х годов представляла скелетом, удерживавшим

самую большую континентальную империю на свете как «одно единое нераздельное целое»<sup>158</sup>. Возникновение этого пространственного образа было относительно длительным процессом, в котором участвовали прежде всего частные акторы и в котором лишь с 1880-х годов все большую роль начали играть государственные органы.

#### *2.4.1. Первые российские путеводители по железным дорогам*

Первые путеводители, прямо нацеленные на читательскую аудиторию из числа железнодорожных пассажиров, появились на российском книжном рынке в 1850-е годы. В 1853 году в Москве вышел в свет небольшой справочник, из которого можно было получить информацию о железнодорожном маршруте длиной 47 верст из Москвы до Крюкова<sup>159</sup>. Пятью годами позднее петербургский издатель Н. Тихменев выпустил удобный путеводитель, информировавший пассажиров об особенностях и достопримечательностях всего пути между Северной столицей и Москвой<sup>160</sup>. Судя по всему, образцами для этих путеводителей послужили соответствующие западноевропейские издания<sup>161</sup>. Так, путеводитель 1853 года содержал жалобу на то, что в России, в отличие от «Европы», жанр путеводителей еще не развит — положение вещей, которое издатель стремился исправить<sup>162</sup>. Кажется понятным, что автор этого путеводителя из соображений коммерческой стратегии должен был настаивать на том, что в его труде российский читатель найдет нечто абсолютно новое. Судя по всему, речь шла действительно о первом российском путеводителе для пассажиров поездов<sup>163</sup>. Жанр путеводителя как таковой в России, однако, начался не с этого издания. К моменту его выхода в свет на российском рынке были представлены как минимум уже три справочника, обращенные к путешествующим по дороге из Санкт-Петербурга в Москву в экипаже. Они сообщали путешественникам полезную информацию о достопримечательностях вдоль этого пути<sup>164</sup>. О том, что авторы новых путеводителей по железным дорогам ориентировались на работы, принадлежавшие эпохе поездок в экипажах, свидетельствует значительное сходство обоих типов литературы для путешественников XIX века.

Во-первых, авторы, обращавшиеся и к тем, кто путешествует в экипаже, и к пассажирам железных дорог из высших общественных слоев, рисовали идентичный идеал путешествия, ориентированный на представления Просвещения: в его состав входили «путешествие» и «образование» как две тесно связанные одна с другой культурные

техники<sup>165</sup>. Так, в предисловии к путеводителю для обычной дороги из Петербурга в Москву 1839 года говорилось, что «любопытный путешественник», для которого и было создано это сочинение, «хотел бы знать что-нибудь о месте и предметах, представляющихся его взору»<sup>166</sup>. Также и путеводитель по железной дороге 1853 года высказывался в том духе, что движение вперед в пространстве можно назвать «путешествием» только в том случае, если человек оказывается в дороге с целью «видеть» что-то в местности, которую он проезжает, «заметить» и «что-то вынести из увиденного»<sup>167</sup>. Подобно своему коллеге, который за 14 лет до того писал путеводитель для путешественников на извозчике, автор труда для передвигающихся на поезде хотел сделать возможным для пассажиров «путешествие» именно в этом духе.

Во-вторых, путеводители для пассажиров — как экипажей, так и поездов — имеют отчетливые сходства в том, что касается выбора достопримечательностей и организации соответствующей информации в тексте. Литература о путешествиях уже в первой трети XIX столетия обращала свой взор в первую очередь на места и сооружения культурного и исторического значения, во вторую — на пейзажи, которые отвечали романтическим идеалам «красивого» и «интересного» (обычно холмистые и лесистые), а в третью — на современные постройки, служившие свидетельствами экономического уклада и уровня развития техники в местности, по которой проезжал путешественник<sup>168</sup>. Первые справочники для пассажиров железной дороги были устроены подобно рассматриваемым здесь путеводителям эпохи передвижения в экипажах, то есть таким образом, чтобы путешественник мог во время поездки взять книгу в руки и, читая по мере движения, получать сведения о достопримечательностях, пролежавших на его пути. Линейность, или же «красная нить», текста соответствовала тем самым движению по шоссе и дороге, а позднее — по железной<sup>169</sup>. Важные, относящиеся к пространству указания, которые железнодорожные справочники давали своим читателям в качестве подсказок для ориентации в пространстве, также обнаруживаются уже в путеводителях для тех, кто ездил в экипажах. Так, например, уже в них содержались указания для читателей о том, что они могут бросить взгляд «налево» или «направо» от дороги, чтобы увидеть ту или иную достопримечательность<sup>170</sup>. Та же практика точной локализации места на территории с помощью данных о длине пройденного отрезка пути от исходного пункта (в верстах) существовала уже в эпоху почтовых карет<sup>171</sup>. Наконец, более старые

путеводители указывали на перекрещения шоссейных дорог с другими транспортными путями, например дорогами и каналами, как на важные ориентиры на местности — практика, которая оказала решающее влияние также и на картографирование и описание пространства, в котором происходило передвижение, в путеводителях по железным дорогам<sup>172</sup>.

Несмотря на эти сходства, подтверждающие, что развитие культуры путешествий в эпоху железных дорог самыми разными способами примыкает к эпохе почтовых карет, справочники для путешествующих пассажиров поездов 1850-х годов содержат многочисленные новации, указывающие на глубоко укоренившуюся новую организацию восприятия ландшафта и движения в пространстве в эти годы в России. Во-первых, авторы первых российских железнодорожных сопроводительных справочников считали важным разъяснить путешественникам, еще незнакомым с особенностями поездок на поезде, правила передвижения по «чугунке». Как и в других странах, люди в России должны были сначала изучить современные практики, и путеводители предлагали очень нужную помощь в этом вопросе. Как путеводитель 1853 года, так и справочник 1858 года объясняли своим читателям, где находится вокзал («путевой двор») <sup>173</sup>, куда должны были явиться пассажиры, где можно приобрести билеты и какие документы нужно предъявить при покупке. При этом пояснялось, сколько стоит поездка в разных классах, что лучше всего взять с собой в дорогу, а также сообщалось, что на перроне перед отходом поезда трижды звучит удар колокола<sup>174</sup>. Также путешественникам разъяснялась функция построек и технических сооружений на железной дороге: паровозных депо, сигнальной системы, телеграфных проводов, домиков для стрелочников и т.п.<sup>175</sup> Эти указания были призваны помочь пассажирам включить новые элементы ландшафта в формирующийся современный образ пространства.

Второй особенностью, отличающей путеводители эпохи железных дорог от предшествовавших им работ в этом жанре, было совершенно иное обращение с категориями «времени» и «скорости». Это можно пояснить с помощью разнообразных примеров. Во-первых, путеводители в эпоху паровых машин обязывали своих читателей новыми правилами пунктуальности и умением рассчитывать длительность своих поездок. Так, в путеводителе 1853 года говорилось: «При отправлении поездов по железной дороге точность математическая: не ждут никого, ни минуты»<sup>176</sup>. Путеводитель 1858 года давал своим читателям совет следующего содержания: за день до планируемой поездки сходить

на «путевой двор», чтобы выставить свои часы в соответствии с времяисчислением на вокзале<sup>177</sup>. Пунктуальность поездов и вытекавшее отсюда умение рассчитывать поездку по железной дороге позволяли пассажирам, писал полный оптимизма автор, ориентироваться в пространстве с помощью часов:

Предположим, что если б кто из них, задремав вдруг, пробудился и пожелал узнать: где находится поезд [...] Для этого стоит только взглянуть на часы, и *Путеводитель* без малейшей ошибки скажет: какую станцию поезд оставил за собою, какая — перед ним<sup>178</sup>.

Чтобы путешественники не чувствовали себя беспомощными, отданными во власть анонимной технической системы, временным ритмам которой подчинялся пассажир, путеводитель знакомил своего читателя с расписанием поездов:

...они должны согласиться с нами, что самую неприятную, досадную сторону путешествия по железной дороге составляет чувство неведения: где в известную минуту находится поезд, скоро ли он остановится, где именно и на сколько времени. Все это весьма важно знать каждому путешественнику, чтобы вовремя всем распорядиться, и при кратких остановках поезда не беспокоить напрасно своих спутников, выходя из вагона, если почувствуется желание выкурить папироску, выпить стакан чаю или скушать котлетку<sup>179</sup>.

Во многих местах оба рассматриваемых путеводителя 1850-х годов подробно и обстоятельно останавливаются на новой форме *ускорившейся* поездки в эпоху железных дорог. Так, путеводитель 1853 года подчеркивает, что пассажиры поездов «увлекаются» не только видами тех мест, по которым проезжает поезд, но также и «быстротой паровоза». Поскольку движение на поезде быстрее, чем поездки на извозчике, и пассажиры мчались на прежде невиданной скорости, не замечая многого за окном вагона, путеводитель отныне должен был ограничиваться только упоминаниями «самого-самого замечательного»<sup>180</sup>. Как следствие такого взгляда на вещи, путеводители, написанные для пассажиров железной дороги, не отклонялись в своих описаниях от основной магистрали, освещая только те достопримечательности и места, которые лежали непосредственно поблизости от рельсового пути железной дороги, будучи обычно тоньше и удобнее в обращении, чем соответствующие справочники эпохи почтовых карет<sup>181</sup>.

Путеводители для пассажиров железной дороги, в-третьих, отличались тем, что они обращали взгляд читателя на глубокие трансформации ландшафта по ту сторону вагонного окна — те, которые эпоха индустриализации принесла с собой и в Россию<sup>182</sup>. Репрезентацию изменившегося ландшафта в соответствующих образах пространства русской литературы о путешествиях позволяет проследить самый первый путеводитель 1853 года. У автора этого труда не вызывало сомнений, что применение паровой машины и электрического телеграфа в Российской империи означало начало новой эры, затмившей все технические достижения прошлого. Осознавая себя свидетелем мощного наступления прогресса, он с воодушевлением утверждал:

...кто поверил бы немного лет тому назад, что мысль облечется в искру, в громовую стрелу, а пары понесут человека с быстротою бегущего облака<sup>183</sup>.

Ввиду эпохального обновления, «стройной нитью связующего столицы», шоссейная дорога от Санкт-Петербурга до Москвы, представлявшаяся еще недавно наблюдателю настоящим «совершенством», является теперь «уже чем-то запоздалым, старым»<sup>184</sup>. В качестве означающих века «паров и железных дорог»<sup>185</sup> автор рассматривал не в последнюю очередь многочисленные образцы современного инженерного искусства, воздействовавшие на созданное железной дорогой транспортное пространство. Исполненный восхищения перед «изяществом и простотой» современных железных конструкций, путеводитель обращал внимание своего читателя на крышу перрона московского «лутевого двора»: «что за легкость и вместе с тем прочность; они [стропила] легки на взгляд, потому что здесь все железо» (курсив мой. — Ф.Б.Ш.)<sup>186</sup>. Еще большую символическую значимость автор приписывал многочисленным железнодорожным мостам, которые, выступая своего рода вехами, должны были облегчить путешественнику ориентацию в пространстве. Мосты автор прославлял как эстетические манифестации технического прогресса: «...все мосты эти так красивы», — позволял увлечь себя автор путеводителя<sup>187</sup>. Эти постройки рассматривались как свидетельства «труда человеческого»: они «так хорошо рисуются в простоте своей», а ввиду своей несущей способности представляют собой «чудо совершенства»<sup>188</sup>.

При всем воодушевлении благословенной силой прогресса автор путеводителя не закрывал глаза на экологические последствия, связанные с урбанизацией и транспортно-техническим освоением страны

в ее настоящем. Когда взгляд путешественника падал на многочисленные поля торфяной добычи, начинавшиеся к северу от Москвы и продолжавшиеся вдоль всей железнодорожной линии от Москвы до Санкт-Петербурга, путеводитель разъяснял, что публичные и частные здания Москвы, а также ее бани, фабрики и мануфактуры расходуют ежегодно 930 000 саженой дров, не считая постоянно растущей потребности железной дороги в топливе<sup>189</sup>. Ввиду растущего спроса города и транспортной системы на топливо в окрестностях Москвы лесов осталось «уже не много». «Было бы грешно», писал автор, покушаться на оставшиеся леса, радуясь тому, что вместо уже ставших редкими дубов теперь здесь добывается торф для топлива<sup>190</sup>. В высказываниях такого рода проявляют себя страхи перед разрушительной силой технической трансформации — страхи, которым были подвержены даже самые завзятые энтузиасты железных дорог, подобно автору этого путеводителя. Мотив железной дороги, вторгающейся, как огнесдышащая машина, в нетронутую природу и разрушающей мир «старой, деревенской России», — топос, накрепко утвердившийся в особенности в конце XIX века в художественном мире российского модерна, не в последнюю очередь благодаря рецепции романа *Анна Каренина* Льва Толстого и пьесы *Вишневый сад* Антона Чехова, — звучал уже в чувствительных описаниях ландшафтов в этом путеводителе<sup>191</sup>.

Напряженное отношение между публичным восхищением техникой и ностальгическим взглядом на ландшафты, разрушенные строительством железной дороги, возникло еще и в связи с тем, что авторы путеводителей для пассажиров поездов непосредственно ориентировались на соответствующие пособия эпохи почтовых карет и адаптировали присущую им модель романтического восприятия природы. «Красивым» и «замечательным» авторы первых путеводителей по железным дорогам считали якобы «нетронутый» пейзаж, неотъемлемыми чертами которого были холмы, водные потоки и леса. Когда такого рода ландшафт оказывался за окном вагона, то автору «открывались» «живописные» картины и путешественник мог «любоваться» «природой и видами»<sup>192</sup>. Если же ландшафт был, напротив, плоским, скудным и болотистым — что составляло скорее правило, чем исключение для дороги между Москвой и Петербургом, — то наблюдатель не обнаруживал при взгляде из окна «ничего замечательного»<sup>193</sup>. Из эстетических условностей следовало, что зимой, когда вся природа утопала под снежным покровом, по мнению путеводителя, смотреть было «нечего», и это время можно было посвятить беседе с попутчиками или чтению<sup>194</sup>.



Те «достопримечательные» места и красоты природы, которые представлялись взгляду пассажира, путеводитель организовывал и локализовывал для наблюдателя в их отношении к оси координат, которую рельсовый путь задавал для движения путешественников в пространстве<sup>195</sup>. Образ ландшафта, открывавшийся пассажиру поезда, находился в границах рамы вагонного окна<sup>196</sup>. Достойными упоминания в путеводителе были только те предметы, которые попадали в поле зрения пассажира («что видно из вагона»)<sup>197</sup>. После того как тот или иной пункт находил свое место на оси движения наблюдателя, то есть указывалась удаленность поезда от исходного пункта поездки или последнего из вокзалов в верстах, путеводитель задавал направление взгляда пассажира — «налево» или «направо» от путей — и определял удаленность соответствующего предмета от окна купе: «недалеко от чугунки»; «видна даль»; «вправо виднеется вдаль» и т.д.<sup>198</sup> Места, лежавшие за пределами поля зрения пассажира поезда, поскольку они находились в существенном удалении от линии дороги, становились жертвой самопровозглашенной цели путеводителя — концентрировать внимание только на самом примечательном вдоль участка пути. Таким образом топография достопримечательностей империи приобретала новое измерение. Места, прежде находившие обязательное упоминание в путеводителях в силу своей исторической значимости, подвергались опасности выпадения из поля зрения путешественников, поскольку были слишком удалены от рельсового пути железной дороги. Самым известным примером в этом отношении является старинный торговый город Новгород, до 1851 года — по причине своего исторического значения и ввиду своей привязки к шоссейной дороге от Санкт-Петербурга до Москвы — принадлежавший к обязательным остановкам образованного и интересующегося путешественника на пути из одной столицы в другую. В то время как справочники для путешествующих в экипажах с берегов Невы до берегов Москвы-реки содержали, разумеется, длинную главу об истории и достопримечательностях Новгорода, читатели *Путеводителя по Николаевской железной дороге* 1858 года издания напрасно искали бы в этой книге соответствующую информацию, поскольку архитекторы железнодорожной линии из Петербурга в Москву из экономических соображений решили обойти город на Волхове при планировании пути<sup>199</sup>. Новгород, прежде — прочная веха в пространстве памяти между обеими русскими столицами, неминуемо выпадал из поля зрения пассажиров в результате новой подгонки «туристического взгляда»<sup>200</sup>.

Значение описанного здесь нового картографирования ландшафта памяти в империи в эпоху железных дорог нельзя недооценивать. Уже авторы путеводителей, обращавшиеся к путешественникам, курсировавшим между Санкт-Петербургом и Москвой в экипажах, старались открыть своим читателям их собственную страну и ее историю и посредством этого укрепить в России национальное самосознание и патриотизм. В предисловии к *Путеводителю от Москвы до Санкт-Петербурга* 1839 года автор объяснял, что изучение городов Санкт-Петербурга и Москвы и в особенности рассмотрение «нашей народности» никогда еще прежде не имело такого значения, как в настоящее время<sup>201</sup>. Тем самым автор выразил свое убеждение в том, что целью «просвещенного путешествия» было не только «увидеть» как можно больше «замечательных» вещей по пути, но и открыть в этих достопримечательностях также и что-то «свое» и постичь себя как часть некоего большего, воображаемого сообщества. Практика ученого путешествия представлялась якобы как часть большого проекта укрепления национальной (или имперской) идентификации. Путешествие к местам «своей народности» понималось как поездка к местам «собственной» истории. В каталоге достопримечательностей, представленном первыми российскими путеводителями для путешествующих сначала в экипажах, а позднее и по железной дороге, основное место, в соответствии с этим, отводилось местам, сообщавшим о ключевых событиях истории царской империи. Путеводители картографировали охватываемую ими территорию как специфическое пространство памяти и сообщали своим читателям особую, пространственно ориентированную картину «собственной истории». Если какое-либо место выпадало из канона достопримечательностей того или иного маршрута, то это изменяло и сам образ «собственного» прошлого, предлагавшийся читателю в его отпечатанном в типографии «спутнике».

Картографирование России как интегрированного национального (или имперского) пространства памяти в 1850-е годы по понятным причинам еще не стояло на повестке дня у авторов российских путеводителей по железной дороге. Как показывает содержание обоих рассмотренных здесь путеводителей, авторы этих работ ограничивались на первых порах лишь описанием достопримечательностей и ландшафтов памяти вдоль отдельных железнодорожных направлений. Лишь по мере создания в начале в 1860-х годов инфраструктурной сети в европейской, а с 1880-х годов — и в азиатской части страны, в российской литературе о путешествиях (и для путешествующих) Российская империя срослась в единое воображаемое пространство коммуникации и памяти<sup>202</sup>.

### 2.4.2. Железнодорожные справочники и указатели

Еще до появления в 1880-е годы на российском книжном рынке первых путеводителей для путешествий по железным дорогам, претендовавших на снабжение читателей географической и исторической информацией о городах и достопримечательностях *всех* частей страны, пассажиры поездов могли ориентироваться с помощью других средств информации во время поездок по расширявшейся железнодорожной сети России. Так, российские путешественники с конца 1860-х годов имели в своем распоряжении различные справочники, а также газеты с расписаниями поездов и карты железнодорожных путей, с помощью которых было возможно детально распланировать поездку из одного места в другое в пределах страны. Сводки расписаний, так же как и карты железнодорожной сети, предлагавшие своим пользователям на первый взгляд лишь «объективную» и «предметную» информацию, позволяют в то же время изучать репрезентации специфических образов пространства, то есть тех, которые могли в течение продолжительного времени воздействовать на представления их читателей о России в ее территориально-пространственном воплощении<sup>203</sup>. Как показывает пример России, справочники являются в высшей степени сложными историческими источниками, информирующими нас не только о времени прибытия или отхода поездов в определенный год: уже их оформление и организация позволяют получить также сведения о соответствующих представлениях их авторов (и их читателей) о пространстве. Важную роль при этом приобретает согласованность, а также графическое единство текста и числовых данных, с одной стороны, и картографических изображений — карт железнодорожных сетей, с другой.

Справочник как подробное, изданное центральным *государственным* учреждением собрание расписаний национального (и имперского) транспортного пространства достаточно поздно вошел в жизнь российских железных дорог. Дополненный картой железнодорожной сети, справочник давал представление и информацию о движении каждого поезда в определенный период и позволял планировать поездки на дальние географические расстояния внутри одной страны, а также за ее пределы. В то время как в Пруссии в 1860 году появился первый служебный *Справочник железнодорожного, почтового и пароходного сообщения*, изданный Справочным бюро Королевского Генерального почтамта в Берлине, российские власти предоставили составление брошюр с расписаниями сначала исключительно частным компаниям<sup>204</sup>. Первый *официальный* (государственный) справочник,

охватывавший все железнодорожное и пароходное сообщение империи (*Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений*), выпущенный Министерством путей сообщения, появился только в 1897 году<sup>205</sup>. Этим изданием правительство империи, которое со времен пребывания в должности министра финансов С.Ю. Витте (1892–1903) проводило систематические меры по национализации российской железнодорожной сети, подчеркнуло свое стремление усиленно использовать железные дороги как инструмент территориально-пространственной интеграции империи.

Когда в 1851 году была запущена первая железнодорожная линия национального значения в России — между Санкт-Петербургом в Москвой, — ответственное (государственное) железнодорожное общество через соответствующие распоряжения было обязано пускать свои поезда по утвержденному расписанию и публиковать его на вокзалах, а также в газетах обеих столиц<sup>206</sup>. Также и все другие общества, получавшие концессию на строительство и эксплуатацию железнодорожных путей в России, должны были информировать публику о времени прибытия и отхода поездов посредством объявлений на вокзалах и расписаний в печатных изданиях<sup>207</sup>. По мере возраставшего транспортно-технического освоения страны практика информирования, привязанная к «островным» (а не объединенным в сети) путям сообщений, все более казалась недостаточной. В конце 1860-х годов издатели обнаружили, что печатание справочников для пассажиров поездов открывает новый и очень доходный рынок<sup>208</sup>. В начале 1870-х годов российские пассажиры железной дороги имели в своем распоряжении на выбор пять различных, изданных частными предприятиями справочников, содержавших наряду с расписаниями железных дорог расписания пароходного сообщения и важных линий почтовых карет, а также широкий спектр дополнительной информации<sup>209</sup>. Хотя справочники не очень сильно отличались друг от друга в том, что касалось подачи информации, существенные особенности построения и графической передачи информации по ориентации в пространстве бросаются в глаза. Эта вариативность означает, что в России в конце 1860-х годов все еще экспериментировали с разными моделями: каким образом изобразить и репрезентировать в удобной знаковой системе двух измерений объединение страны в транспортно-техническую сеть.

Как авторы первых российских железнодорожных путеводителей 1850-х годов, так и издатели первых справочников по железнодорожному сообщению в империи ориентировались на западноевропейские

образцы. Этот трансфер знания был облегчен и тем, что среди пионеров-издателей российских справочников были люди, имевшие корни в Западной Европе, как, например, издатель *Froom's Railway Guide* — *Указателя Фрум*. Помимо этого, редакторы справочников ориентировались на многочисленные российские пособия для путешествующих на почтовых каретах — почтовые дорожники конца XVIII — начала XIX века<sup>20</sup>. Эти компендиумы, издававшиеся в том числе и петербургским почтамтом, и почтовым департаментом, содержали списки всех российских (и важнейших европейских) почтовых линий, таблицы расстояний (повёрстные книги), позволявшие рассчитать стоимость поездки внутри империи, а также выдержки из соответствующих постановлений о поездках и почте<sup>21</sup>. Заглянув в эти первые российские справочники-расписания, можно убедиться в том, что Российская империя, вступая в век железных дорог, располагала уже сеть регулярного почтового сообщения и что начиная со второй половины XVIII века у российских путешественников в распоряжении были пособия, с помощью которых они могли составить образ империи как связанного и переплетенного с Западной Европой транспортного пространства. На этих основаниях издатели выстраивали первые российские справочники для пассажиров поездов. Своими публикациями они обращались к значительно большему кругу лиц. Ввиду затяжного строительства российской железнодорожной сети старые справочники для путешествий на почтовых еще долго не выходили из употребления.

Подобно старым справочникам для передвижения на почтовых, такого рода труды эпохи железных дорог давали своим приобретателям больше информации, чем просто расписания поездов. Так, например, *Путеводитель по России и за границей* 1872 года издания наряду со сведениями о времени прибытия и отхода пассажирских поездов всех российских железнодорожных обществ содержал выдержки из условий пользования пассажирским сообщением (*Общие правила для перевозки пассажиров, багажа и собак*), данные о вводе в эксплуатацию отдельных путей, расписания движения поездов за границей (западной), списки телеграфных бюро в империи, таблицы для пересчета заграничных мер и весов и многое другое<sup>22</sup>. Наряду со справочниками путешественника, которые, подобно путеводителю 1872 года издания, содержали также и расписания движения почтовых карет и пароходов в империи, к этому времени на рынке уже появились справочники-расписания, предназначенные исключительно для пассажиров железных дорог<sup>23</sup>. Чтобы максимально снизить цену брошюры с расписанием

поездов — она колебалась между 25 и 40 копейками, — большинство справочников содержали достаточно объемистую рекламную рубрику, часто напечатанную на цветной бумаге, предвещающую или замыкавшую информационную часть. Эта часть с объявлениями, где рекламировались, к примеру, отели, торговые дома, швейные машинки, рояли, книжные лавки, экспедиторские конторы, произведения оружейных фабрикантов или часовых мастеров, — не просто отражала рост рынка товаров и услуг в российских метрополиях в последней трети XIX столетия. Одновременно широкий географический спектр мест, в которых предлагались отели, показывает, что число людей, находившихся в движении — с коммерческими, служебными или частными целями, — в это время в России увеличивалось хотя и медленно, но постоянно. Несмотря на то что степень мобильности российских пассажиров поездов лишь с большим трудом можно оценить с количественной точки зрения, соседство рекламных предложений отелей в Санкт-Петербурге и гостиниц в Париже, Милане или Ницце указывает на расширявшийся географический горизонт (состоятельных) российских путешественников<sup>214</sup>.

#### 2.4.3. Карты железнодорожной сети

Наряду с этими имплицитными пространственными отсылками в рекламной части, выходившими далеко за пределы империи, в 1860-е годы в путеводители проникли различные модели репрезентации пространства Российской империи, перекликавшиеся друг с другом. В качестве первой следует назвать географические карты или карты путей сообщения, которыми должен был располагать каждый приличный путеводитель. Под картой дорожной сети понималось здесь приспособленное к нуждам пассажиров поездов графическое изображение определенной территории, а также выстроенных на ней железнодорожных линий для публичного использования<sup>215</sup>. Этот особый жанр транспортных карт возник, очевидно, из соответствующего материала карт, проектировавшихся для планировки и прокладки железнодорожных линий и сетей. Как видно и по старым западноевропейским путеводителям, например английскому *Bradshaws Railway Companion* 1841 года, издатели соответствующей литературы для путешествий экспериментировали еще со старым и относительно подробным материалом карт, на которых вновь выстроенные железнодорожные линии были выделены жирными черными линиями. Топографические детали, которые не были важны для планирования поездки на поезде,

например маленькие городишки, не имевшие доступа к железной дороге, второстепенные дороги, водные пути, по которым не ходили пароходы, или внутренние административные границы, еще обозначались на этих картах<sup>216</sup>.

Карты, которыми были дополнены российские путеводители конца 1860-х — начала 1870-х годов, определенно отличались от этого предшествующего типа карт, пришедшего из Западной Европы. Так, например, *Путеводитель по российским железным дорогам* в издании 1872 года (март) содержал карту железнодорожных путей, ограничивавшуюся передачей той топографической информации, которая была значима для ориентации в пространстве пассажира во время поездки<sup>217</sup>. Воспроизведенный на илл. 4 фрагмент карты представляет центрально- и восточноевропейскую сеть путей сообщения 1872 года от Вены на западе и Гельсингфорса на севере до Екатеринбурга на востоке и Петровска на западном побережье Каспийского моря на юге. Отмечены наряду с уже построенными и находившимися в эксплуатации путями (они нарисованы жирными, черными линиями) также и планировавшиеся ветки, а также те, которые находились на стадии строительства (отмечены прерывистыми линиями). Территория, пронизанная структурой черных линий, показана как сплошная белая поверхность, которую прерывают и структурируют лишь внешние границы империи, крупные речные системы, а также важнейшие горные цепи на востоке (Урал) и на юге (Кавказ). Города, лежавшие в 1872 году еще за пределами сферы тяготения какой бы то ни было железнодорожной линии, отмечены на карте лишь в виде исключения. Пункты, значение которых выводилось лишь из факта их нахождения на пересечении двух железнодорожных линий, такие, например, как Дюнабург или деревня Бологое в точке, где сходилась дорога из Петербурга до Москвы с дорогой на Рыбинск (на Волге), на картах отмечались таким же образом, как столицы губерний, что таким образом поднимало их значимость как точек ориентации в пространстве карты России. В качестве центра сети на карте посредством белого кружочка с черной точкой посредине была отмечена Москва, что тем самым поднимало ее значимость выше Санкт-Петербурга, столицы империи<sup>218</sup>. Учет на карте железнодорожных линий, строившихся или находившихся еще на стадии планирования, придавал описанному здесь образу пространства характер видения будущего. Путешественники могли с помощью этой карты не только вообразить картину того, какие города и регионы в настоящее время можно достичь посредством железной дороги. Одновременно этот материал позволял заглянуть

в будущее и составить себе мысленный план путешествий в Пермь, Оренбург или Владикавказ. Тем самым образы России настоящего как интегрированного транспортного пространства в российских железнодорожных справочниках и путевых заметках 1860–1870-х годов накладывались на видения будущего, спроектированные планировщиками транспортно-технического развития страны<sup>219</sup>.

Наряду с этой моделью картографического изображения российской железнодорожной сети, которая в последующий период должна была воплотиться в большинстве карт путей сообщения российских путеводителей в этой или в иной подобной форме, картографы в конце 1860-х годов экспериментировали также и с другими образцами репрезентации пространства, опирающимися на карты. Так, например, в *Путеводителе по России* 1868 года наряду с относительно подробной топографической картой Европейской России, на которой были изображены построенные и еще строящиеся, а также запланированные железнодорожные линии, можно найти изображения продольных профилей тех линий, которые отдавались в распоряжение пассажирского сообщения (илл. 5)<sup>220</sup>. Эти изображения показывают отдельные железнодорожные линии империи изолированно друг от друга на отдельных рисунках, напоминающих таблицы. Центр каждого изображения составляет прямая, проходящая сверху донизу линия, символизирующая соответствующий рельсовый путь. Эта прямая прерывается маленькими черными квадратиками, указывающими на вокзалы и остановки в пути, наименования которых указаны справа от «рельсового пути». Слева от линии, между черными квадратиками, маленькими цифрами отмечены данные о расстояниях между остановками (в верстах). Тонкие прерывистые линии, бегущие горизонтально от отдельных пунктов на «участке железной дороги» до левой рамки картинку, указывают на границы губерний или уездов, которые пересекает эта линия дороги. Наряду с этими невидимыми из окна вагона административными границами рисунок карты указывает и на различные на местности ориентиры. Так, вдоль пути железной дороги обозначены точки ее пересечения с большими реками и шоссейными дорогами, причем указаны их названия или названия привязанных к ним мест. В столбце на правой границе рисунка находится вертикальный ряд цифр, с помощью которых можно точно вычислить удаленность поезда от точки отправления или от пункта назначения на соответствующем пути.

На этой схеме, не претендующей на изображение в соответствии с масштабом железнодорожной линии и ее пролегания по территории,



находятся многочисленные топосы преобращенного восприятия пространства в век железных дорог, как будто собранные в пучок зажигательного стекла. Во-первых, следует указать на изображение железнодорожного пути как прямой, как будто линейкой проведенной линии на ландшафте. Несмотря на то что многочисленные пассажиры поездов сравнивали свою поездку по «чугунке» с полетом стрелы в пространстве и многие воспринимали магистраль из Петербурга в Москву как проложенную в пространстве прямую, изображение железных дорог как выпрямленной линии более соответствовало абстрактному мыслительному образу, чем миметической репрезентации территориально-пространственных структур<sup>221</sup>. Во-вторых, в глаза бросается «тоннельный характер» изображенного здесь образа пространства. Сравнительно с изображением достопримечательностей вдоль железнодорожной линии в путеводителях для пассажиров поездов 1850-х годов, в изображении на этой карте топография вдали от рельсового пути полностью затемнена. Ориентации в пространстве служат, как и в современных путеводителях, в первую очередь данные об удаленности того или иного пункта на пути от последнего вокзала (или от точки отправления, или до конечной станции), а затем — точки пересечения с другими путями и транспортными сетями (шоссейными дорогами и реками). В-третьих, это абстрактное изображение частей российского транспортного пространства показывает, в сущности, идею рационального оформления и членения территориально-пространственных структур в эпоху технического модерна. Изображение в виде таблиц, где доминируют вертикальные и горизонтальные линии, пробуждает картину подчинения природы человеческому разуму, а также регулярности, определявшей — в соответствии с идеалом — принцип работы «машинного ансамбля» железной дороги. Лишь реки и дороги, обозначенные короткими дугообразными линиями и пересекавшие железнодорожное полотно, напоминали еще об «остатках» «естественной» среды и природы по ту сторону железной дороги, среды, еще не подчиненной законам человеческой рациональности.

#### 2.4.4. Расписания

Образы пространства, представленные ячейками в таблицах в *Путеводителе по России* 1868 года, соотносились со второй моделью пространственной репрезентации, также являвшейся важной составной частью этого справочника, — с расписанием. В отличие от

карт железнодорожной сети или отдельных железнодорожных веток, расписания документировали взаимосвязь расположения географических мест относительно не только пространственной, но также и временной удаленности. В отличие от поездок на почтовых пассажирских поездах с помощью расписания впервые открывали возможность предсказать время, которое требовалось для преодоления географической дистанции<sup>222</sup>. Возможность рассчитать часы и минуты, которых «стоило» пересечение географического пространства, в России принадлежала к ключевым переживаниям эпохи железных дорог. Ни одно другое средство не выражало это обещание технического модерна лучше, чем железнодорожное расписание; оно было подобно «священному тексту в ритуальном центре»<sup>223</sup>. Расписания поездов в справочниках информировали своих читателей о названиях тех мест, которые были привязаны к железнодорожной сети, локализовали их на определенных маршрутах и давали сведения о времени прибытия и отправления всех поездов, двигавшихся по этим путям. Локализация того или иного места в соответствующем образе пространства производилась не с помощью системы координат, градусов долготы и широты, но с помощью плана железнодорожной сети, отдельные фрагменты которого были снабжены маленькими цифрами, указывавшими в свою очередь на порядковые номера железнодорожных линий в расписании. Сведения о расстоянии между двумя пунктами сообщались теперь не только посредством их географической удаленности, но и посредством факторов времени и денег/стоимости. С помощью расписания, как обещали железнодорожные компании, можно было рассчитать длительность запланированного путешествия с точностью вплоть до минуты, а также цену поездки вплоть до копейки.

Та часть российских путеводителей, которую составляли расписания, была, как правило, разделена на несколько подразделов, которые в каждом случае информировали о времени отправления и прибытия пассажирских поездов определенной железной дороги или железнодорожного общества. Издатели располагали таблицы с расписаниями — фрагментарные образы пространства — или по алфавиту, то есть по названиям путей или управляющих компаний, или географически, то есть по целому региону, покрывавшемуся той или иной железнодорожной линией (Европейская Россия, Азиатская Россия, Финляндия и т.д.)<sup>224</sup>. Сами расписания были, в соответствии с международным стандартом, в основном оформлены в виде таблиц и приводили в вертикальном столбце названия остановок в порядке их расположения вдоль пути. Для каждого регулярно курсировавшего по тому или

иному пути поезда существовал, как правило, столбец, в котором были обозначены часы его прихода и отправления по каждому пункту, где он останавливался<sup>225</sup>. Так расписание создавало впечатление, что с его помощью можно точно определить, какие поезда той или иной транспортной системы находились в том или ином месте железнодорожной сети в определенный момент времени. Читателю расписания этим способом сообщалось впечатление паноптического, тотального взгляда на сложное транспортное пространство и его внутреннюю динамику. Едва ли в каком-либо другом печатном средстве информации ярче выражались фантазии технической эры, извещавшие о дисциплинировании пространства и времени с помощью человеческого разума, чем в хронотопическом образе современного железнодорожного расписания.

Третьим, намного более простым образом пространства, нашедшим свой путь в российские справочники, можно назвать таблицы географических мест империи, дававшие читателю информацию об их удаленности (измерявшейся в верстах *или* в необходимом на поездку времени) от Санкт-Петербурга или от Москвы, а также о цене, которую следовало уплатить за преодоление расстояния<sup>226</sup>. В ходе продвигавшегося транспортно-технического освоения Российской империи число обозначавшихся в этих списках городов росло постоянно. Наблюдателю с первого взгляда открывалось, какие города уже были включены в железнодорожную сеть. Со строительством трансконтинентальных дорог, начавшимся в 1880-е годы, имперская периферия значительно приблизилась с этой точки зрения к центру российского транспортного пространства: преодоление расстояния от Санкт-Петербурга до Иркутска было теперь, после транспортно-технической привязки Сибири, так же четко рассчитываемо, как и поездка из Москвы до Нижнего Новгорода. В отличие от сопоставимых таблиц расстояний в справочниках для путешественников в экипажах XVIII и начала XIX столетия Россия эпохи железных дорог изображалась как все более однородное, структурированное по единым и рациональным критериям транспортное пространство.

#### *2.4.5. Воздействие образов пространства эпохи железных дорог*

Сложно оценить, в какой степени обсуждаемые здесь образы пространства в российских справочниках последней трети XIX столетия повлияли на ментальные карты российских путешественников. Использование расписаний и чтение карт железнодорожных путей

оказывали влияние прежде всего на людей из образованных слоев российского «общества». Для пассажиров из более бедных слоев, особенно для тех, кто не умел читать, сложные знаковые системы справочников оставались полностью закрытыми. Планирование поездки и расчет цены билета были возможны для них только с помощью служащих железной дороги. На представления, сложившиеся у российских пассажиров из образованных кругов о территории империи, образы пространства, сообщаемые расписаниями и транспортными картами, оказывали, по всей видимости, большое влияние. Надо иметь в виду, что пассажиры российских поездов сталкивались с картами железнодорожной сети не только в справочниках. В 1886 году железнодорожным обществам на территории империи было законодательно предписано снабдить залы ожидания вокзалов первого и второго классов настенными картами транспортной сети<sup>227</sup>. Карты этого типа соответствовали в основных чертах обсуждавшемуся выше образцу, опубликованному в приложении к *Путеводителю по российским железным дорогам* в марте 1872 года. Они показывали территорию империи как белую поверхность, пронизанную и структурированную посредством сети жирных линий<sup>228</sup>. Наблюдателям огромная территория империи представлялась как белая, однородная поверхность, не знавшая никаких внутренних административных границ и не отражавшая никоим образом ни географического, ни этнографического, исторического или культурного многообразия страны. Подобно анализированным выше картам из справочника 1872 года, на настенных картах залов ожидания российских вокзалов с 1880-х годов изображались также пути (штрихами или пунктирными линиями), которые находились еще в состоянии строительства или планировки. Тем самым определенным образом создавался желаемый образ пространства будущего, на который падал взгляд пассажира, находившегося в ожидании на вокзалах империи в конце XIX века.

О том, как карты железнодорожной сети в течение продолжительного времени воздействовали на общественные пространственные представления о России в конце XIX века, можно заключить, например, по рекламному плакату российской марки пива *Калинкин* 1903 года (илл. 6). В центре хромолитографии неизвестного петербургского художника изображена одетая в народный костюм женская фигура с длинными, темными, заплетенными в косу волосами. В правой руке она держит венок, украшенный гербом Российской империи. Левой она поднимает тонкий наполненный шивом стакан так, будто собирается чокнуться за здоровье смотрящего на плакат.

Справа от женщины можно увидеть бутылку с рекламируемым напитком, украшенную российским двуглавым орлом. Женская фигура и бутылка рядом с ней представляются огромными на фоне поверхности земного шара, обтянутого градусной сеткой. Композиция обрамлена изображением неба, звездный купол которого художник украсил станциями и линиями «карты сети» российской системы железных дорог. Встающее за спиной женщины солнце заставляет фигуру сиять еще больше. На нижней границе изображения на фоне цепи пышных белых облаков можно, наконец, прочесть название марки восхваляемого пива.

Этот многослойный изобразительный источник интересен здесь прежде всего представленной на его заднике картиной России как интегрированного транспортного пространства, а также многообразными связями данного образа с другими элементами пространственной репрезентации в этой композиции. Уже с первого взгляда бросается в глаза, что художник, изображая железнодорожную сеть, не заботился о географической точности. Так, изображениям на топографических картах не соответствуют ни положения изображенных городов, ни расстояния между ними. Также и связывающие пункты этой сети дороги возникли скорее как результат фантазии художника, а не были заимствованы из транспортных карт Российской империи. Обе эти детали подчеркивают, что для автора плаката значение имела не географическая «реальность», а набросок идеализированного образа пространства. Здесь со всей очевидностью проявились совпадения с проанализированными выше картами железнодорожной сети из путеводителей и справочников. Рекламный плакат также показывает территорию империи как безграничное гомогенное пространство, структурированное и удерживаемое вместе сетью голубых линий. Линии, ведущие к правой и левой границам изображения, дают понять, что империя слишком велика, чтобы полностью уместиться на таком небольшом рекламном плакате. Одновременно транспортные магистрали указывают на включенность российской железнодорожной сети в систему европейских и глобальных транспортных потоков. Выбор городов, служащих на карте в качестве узловых пунктов, представляет Россию прежде всего как экономическое пространство, то есть интегрированный и связанный изнутри внутренний рынок. Наряду с портовыми городами — Ревелем (Таллином), Санкт-Петербургом и Одессой — художник поместил на карту центры промышленного и сельскохозяйственного производства (Москву, Тулу, Баку, Вильну, Киев, Воронеж), а также значимые на внутреннем рынке перевалочные

пункты (Нижний Новгород, Самару, Саратов, Пензу)<sup>229</sup>. Такой экономический фокус рекламного плаката не должен удивлять: с его помощью данный товар должен был завоевать национальный рынок. Обращают на себя внимание связи вписанных в железнодорожную сеть пространственных представлений с другими изобразительными элементами плаката. Прежде всего нужно указать на женскую фигуру, несомненно — аллегорическое изображение России, представляющее империю — подобно французской Марианне или немецкой Германии, — как чистую, совершенную и привлекательную для зрителей-мужчин женскую сущность. Народный костюм в особенности подчеркивает, что пространство, символизируемое транспортной сетью и женскими фигурами, является культурно сформированной *национальной* территорией. Кроме того, бросается в глаза присутствие знаков власти царской империи на рекламном плакате. Так, двуглавый орел на стеклянной бутылке в правой части рисунка указывает на самодержавный характер власти в Российской империи. Этот же мотив вновь обнаруживается на украшающих венки гербах в левой части рисунка — возможно, это награды, выигранные ячменным продуктом на трех национальных выставках достижений или сельскохозяйственных ярмарках. Таким образом, представление пространства в плакате, в котором доминируют экономические и технические аспекты, находит свое культурно-национальное, а также политическое продолжение и в других элементах изображения. В идеализированной картине России рекламных стратегов и любителей выпить пива на рубеже веков страна представляла «единым неделимым целым», в том числе в экономическом, культурном и политическом отношениях.

#### 2.4.6. Первые железнодорожные путеводители по всей Российской империи

С появлением карт железнодорожных сетей в залах ожидания вокзалов на территории Российской империи в 1880-е годы образ России как целостного транспортного пространства наполнил также и путеводители для пассажиров поездов. По мере продвижения инфраструктурного освоения империи в России на книжном рынке стали появляться справочники, не только предлагавшие информацию о достопримечательностях вдоль отдельных железнодорожных линий, но и снабжавшие своих читателей соответствующими данными о важнейших местах по *всей* стране. Одна из первых публикаций этого рода, *Спутник по главным городам и лечебным местностям России*, появился

в Санкт-Петербурге в 1884 году (вторым изданием)<sup>230</sup>. Справочник был адресован в первую очередь тем, кто ездил по служебной надобности («лица, разъезжающие по России по торговым делам») и кому нужно было дать прямо в руки полезную в поездках по своей стране информацию. В центре этого справочника находятся короткие тексты о важных городах империи, сопровождаемые данными об их географическом положении, численности населения, экономической жизни и удаленности от Санкт-Петербурга и Москвы. Путеводитель создавал образ страны, ориентированной на настоящее и будущее и одновременно лишенной истории: в то время как портреты городов не содержали сведений о местной истории, в них обязательно присутствовала информация о гостиницах, ресторанах, купальнях, местных газетах, увеселительных заведениях, а также адреса адвокатов, нотариусов, врачей и фабрик. Во введении Российская империя представлялась как «мощный великан» и вторая — после Британской империи — по величине в мире. Несмотря на свою территориальную протяженность — «1/6 часть всего пространства суши нашей планеты», «вдвое обширнее всей Европы» — и множество народов и религиозных групп, населяющих ее территорию, Россия представляет собой «одно единое нераздельное целое»<sup>231</sup>. Фундамент этому тезису о территориальной интегрированности империи подводился посредством детального описания российской железнодорожной сети. Россия, говорилось в справочнике, располагает сетью железных дорог, общая протяженность которых составляет 24 000 верст, с центром в Москве. Оттуда путешественникам открываются дороги во все стороны света. Также и Российский Север, и Кавказ, и Зауралье, и Центральная Азия уже охвачены рельсовыми путями современного транспортного средства.

*Спутник* 1884 года и многочисленные сравнимые с ним путеводители, появившиеся в последующие годы в России, являются интересными источниками с нескольких точек зрения<sup>232</sup>. Во-первых, они документируют поступательное транспортно-техническое освоение империи в конце XIX века и рост территориальной мобильности экономических элит страны. Во-вторых, они отражают, подобно картам железнодорожной сети или справочникам-расписаниям, очень специфический образ пространства империи. Это образ страны, которая, несмотря на ее величину и географическое и этнографическое многообразие, представляет собой пространственное единство. Представленное здесь пространство не знает внутренних границ, подобно тому как не знают их карты железнодорожных сетей. Портреты городов в *Спутнике* 1884 года и в других сравнимых с ним путеводителях

расположены не по губерниям или географическим регионам, но приводятся в алфавитном порядке<sup>231</sup>. Даже если некоторые путеводители и сообщали своим читателям скудную историческую информацию об отдельных местах, то в большинстве справочников преобладает перспектива, направленная на настоящие или же будущие социально-пространственные структуры своей страны. Бросается в глаза, что все путеводители, претендующие на то, чтобы проинформировать своих читателей обо *всей* России, концентрируются на рассмотрении городов, точнее, тех городов, которые досягаемы с помощью железной дороги или пароходов. Как следствие, образ, который представлен в путеводителях, — образ именно «городской» России. Авторы этих книг не бросают взгляда ни на мир русской деревни, ни на исторические, природные или культурные достопримечательности на пути между городами. Пространство между остановками внутри железнодорожной системы в этой картине мира как будто упразднено. Пророчество века железных дорог об уничтожении пространства и времени здесь воплощается особым образом. Бросается в конечном счете в глаза, что Россия — «обширная наша империя»<sup>234</sup> — выступает как пространство, интегрированное политически в меньшей степени, чем экономически. В нарисованном здесь образе пространства нет казарм, тюрем, гарнизонов. Примечательные места на ментальной карте составляют города, гавани и экономические центры страны с их ежегодными ярмарками, гостиницами, ресторанами, фабриками и туристическими достопримечательностями. Страна будто бы удерживается не столько властью монарха и его бюрократического аппарата в далеком Санкт-Петербурге, сколько протяженной железнодорожной сетью, расписанием и едиными тарифами на транспорт, а также железнодорожным и пароходным сообщением, почтой и телеграфом.

Наряду с этими путеводителями, охватывавшими всю империю, в России в конце XIX и в начале XX века продолжали продавать справочники для пассажиров поездов, содержавшие информацию лишь об отдельных железнодорожных линиях или региональных железнодорожных сетях. Публикации этого рода были адресованы, подобно рассмотренным выше путеводителям 1850-х годов, пассажирам, нуждавшимся в информации об определенной железнодорожной линии<sup>235</sup>. Наряду с этими практическими справочниками на рынке присутствовали издания, функция которых была сугубо репрезентативной. С конца XIX столетия и отдельные железнодорожные общества, и российское Министерство путей сообщения неоднократно выступали издателями роскошно оформленных путеводителей большого



формата, которые — не в последнюю очередь по причине их большого веса — лишь очень условно могли считаться чтением для поездок. Роскошные тома, подобные *Путеводителю по Великой Сибирской железной дороге*, выпущенному в 1900 году к Всемирной Парижской выставке, служили для создания определенного образа Российской империи вовне, на международной арене<sup>216</sup>. В других публикациях такого рода, например в *Путеводителе по Александровской железной дороге* 1912 года, частные и государственные железнодорожные общества весьма эффективно с рекламной точки зрения восхвалялись как экономически успешные предприятия<sup>217</sup>.

#### 2.4.7. Интегрированное пространство и этнографическое многообразие

К началу XX века Российская империя все больше представлялась читателям справочников для пассажиров поездов и всем, смотревшим на карты железнодорожных сетей, как интегрированное транспортное и коммуникационное пространство. От Варшавы на западе до Владивостока на востоке, от Архангельска на севере до Баку на юге господствовали единая система тарифов и унифицированное железнодорожное время. С помощью железнодорожных справочников длительность и стоимость поездки из Санкт-Петербурга в далекий Ташкент можно было рассчитать с точностью до минуты и до копейки. С этой точки зрения, благодаря технике и планированию, такое географически и культурно гетерогенное государство, как Российская империя, казалось интегрированным и мыслимым как «единое неделимое целое». При анализе этих оптимистических, покоящихся на вере в прогресс образов пространства, представленных в путеводителях для российских пассажиров поездов, бросается, тем не менее, в глаза, что авторы этих справочников не закрывали глаза на этнографическое многообразие империи. Они указывали на различия в языке, наружности и образе жизни, существовавшие среди подданных царя. Описания этого рода вносили свой вклад в то, что путешественники, которые осваивали с помощью железной дороги самую большую континентальную империю на земле, воспринимали Россию не только как политическое и экономическое единство, но и одновременно как предельно фрагментированное в культурном и этническом отношении пространство.

Согласно ревизии 1857 года, как сообщает *Спутник по главным городам и лечебным местностям России* 1884 года издания, Россию

населяли 73 млн душ мужского и женского пола. Между 1857 и 1883 годами это число выросло до 100 млн душ. Население империи классифицировалось, с одной стороны, на основе места проживания людей по различным частям страны (Европейская и Азиатская Россия, Финляндия, Кавказ, Сибирь, Центральная Азия и т.д.), а с другой — на основе «племенной» или «расовой» принадлежности<sup>238</sup>. В отдельной главе о «племенах Российской империи» читателю объяснялись особенности «племен» «кавказской» или «монгольской расы»<sup>239</sup>. Вполне здраво, не избегая, однако, оценочных суждений, путеводитель сообщал о месте проживания, происхождении и религиозной принадлежности, а также о господствующей форме хозяйства и культурных особенностях этнических групп Российской империи. О «малороссах», например, сообщалось, что они произошли «от южной отрасли русских славян» и посвящали себя на тот момент «исключительно сельскому хозяйству». В характере «у них заметно гораздо больше мягкости и сердечности, чем у великороссов». 18 млн из них жили на тот момент под властью царя, причем «украинское наречие», которыми они пользовались, сильно различалось в зависимости от региона<sup>240</sup>. О евреях в другом месте можно было узнать, что они «народ семитического племени», населявший Царство Польское, все западные губернии и Малороссию. Из 5,5 млн евреев на земле около половины проживали в России<sup>241</sup>. Об их экономическом укладе путеводитель со знанием дела сообщает: «Издавна евреи питают отвращение ко всяким земледельческим занятиям и предпочитают всякие другие промыслы и, в особенности, торговлю, представляющую наиболее удобств к скоплению денежных капиталов»<sup>242</sup>. Повсеместно, где поселились евреи, они «отстранили крестьян от промысловой деятельности» и составляли «как бы среднее сословие», величина которого не соответствовала их доле во всем населении империи. Следствием такой экономической структуры, согласно путеводителю, была крайняя бедность, от которой страдала большая часть еврейского населения местечек в западных губерниях<sup>243</sup>.

Интерес к этнографическому многообразию империи, характерный для *Спутника* 1884 года издания, можно заметить и во многих других путеводителях по железной дороге этого времени<sup>244</sup>. В одном из пособий для пассажиров Балтийской железной дороги, также вышедшем в 1884 году, можно было, например, прочесть, что шведы, проживавшие в Эстляндской губернии, «одеждою, нравом и языком» отличались от этнического большинства населения<sup>245</sup>. В путеводителе по Александровской дороге (Москва–Брест) 1912 года автор сообщает

о различиях между великороссами, белорусами, поляками, татарами, цыганами и евреями в Минской, Могилевской и Гродненской губерниях. Различить евреев и белорусов легко можно было прежде всего по внешнему виду, по «резкому различию» в том, что касалось их «душевного склада», их «образа жизни», не говоря уже об «обычаях»<sup>246</sup>.

Особый разряд составляли сочинения о народностях России в путеводителях для пассажиров больших трансконтинентальных дорог, охватывавших восточную периферию империи. Прежде всего, *Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге*, изданный по распоряжению Министерства путей сообщения в 1900 году для Всемирной выставки в Париже, стал образцом стиля для всех более поздних трудов этой категории, например для путеводителя по Центрально-Азиатской (ранее Закаспийской) железной дороге (1903) и по дороге от Оренбурга до Ташкента (1907). Высказывания о «племенах» и «иногородцах» восточной части империи можно найти и в этом репрезентативном путеводителе, и во вводной главе о географии Сибири, и в основной части книги, описывающей местность, по которой пролегает железная дорога<sup>247</sup>. Бросается в глаза, что авторы *Путеводителя* интересовались не только такими особенностями этнических групп, как язык, религия и образ жизни. Помимо этих сведений, народы и племена империи впервые классифицируются здесь через описание размеров тела, цвета кожи, волос и глаз, а также формы черепа и лица. О башкирах читатель, например, узнает, что этот народ делится на два «типа»:

Один более распространенный — это калмыцкий или монгольский тип «степного» Башкира, с широким плоским лицом, широким прямым или вдавленным у корня носом, выдающимся вперед подбородком, с большой головой, среднего роста; другой, приближающийся по очертанию более к кавказскому типу, свойственному многим среднеазиатским народностям, горбоносый, с длинным лицом, овальным выпуклым профилем, высокого роста — это тип «лесного» башкира...<sup>248</sup>

В отличие от вышедшего тремя годами позже путеводителя по Центрально-Азиатской железной дороге, в рассматриваемом *Путеводителе* большие этнические группы («этнографический состав») азиатской периферии империи еще не назывались «расами», но именовались «народностями», «племенами» или просто «типами»<sup>249</sup>. Однако уже здесь отчетливо различимы оценочные суждения об уровне развития и о месте соответствующей большой группы в иерархии народов империи. Так, например, с точки зрения *Путеводителя*, вогулы

стояли на «весьма низком уровне быта»<sup>250</sup>, а «арктические народности» (ламуты, юагиры, чукчи, чуванцы) находились на «первобытных стадиях человеческой культуры»<sup>251</sup>. Если о народах группы было известно, что они язычники, то это обязательно прочитывалось как индикатор их «низкого уровня культуры». Соответственно неблагоприятным оказывалось и описание условий жизни этих людей в *Путеводителе*.

Рассказы *Путеводителя* об «инородцах» Сибири сопровождались большим числом соответствующих фотографий, рассеянных по тексту и демонстрировавших представителей отдельных этнографических «типов». Более семидесяти изображений в *Путеводителе* иллюстрируют многообразие населения сибирской периферии империи. Все эти образы, запечатленные различными фотографами, отличаются доминированием экзотизированного взгляда (европейского) наблюдателя на снимаемый (азиатский) объект. Инсценируя постановочный снимок, фотографы обращали внимание на то, чтобы изображаемые носили традиционную одежду и украшения, а их (чужеродные) черты лица хорошо узнавались. Часто фотографируемые люди располагались на фоне их домов, в окружении предметов повседневного обихода<sup>252</sup>. Большое значение придавалось фотографиям вождей и старейшин племен, представлявшихся читателям как «старшины и бии», «князь» или «султан»<sup>253</sup>. Расположение изображенных лиц как определенных этнографических «типов» следует классификации объектов в подписях под фотографиями, представлявшими людей на фотографии как «типы якута», «тип мордовок», «типы остяков», «типы бурят», «типы киргизских женщин и девушек» или, например, как «киргизскую невесту»<sup>254</sup> (илл. 7). Эта многообразная картина народностей империи способствовала созданию в головах читателей *Путеводителя* образа в высшей степени гетерогенной в этнографическом отношении, экзотической и «чужой» страны, которую пересекали рельсы Великого Сибирского пути, — образа, который, видимо, противостоял восприятию России как единого транспортного и коммуникационного пространства.

Однако столь пластически изображенный в иллюстрациях *Путеводителя* образ России как многонациональной империи дополняется вторым, противоположным и устремленным в будущее иконографическим «рассказом». Более двух третей всех фотографий *Путеводителя* посвящены не этнографической теме, а железнодорожным постройкам (например, мостам, вокзалам и туннелям), а также видам городов Сибири, через которые пролегает железная дорога (илл. 8). В этой изобразительной программе восточная часть империи

представляется наблюдателю как регион, где происходит прорыв эпохи модерна и утверждается (европейская) цивилизация. Фотографии демонстрируют впечатляющие железные конструкции, перекинутые через сибирские реки, фабрики с дымящимися трубами, места добычи золота, города с белыми, как будто излучающими свет соборами, монастырями, школами, театрами и больницами<sup>255</sup>. В этих образах конденсированно представлена центральная посылка *Путеводителя* о силе нового транспортного средства, несущего цивилизацию, и о Сибири как о «пространстве будущего»<sup>256</sup>. Они составляют полюс, противоположный тому, где располагаются фотографии, представляющие «отсталые» «иностранческие племена» Сибири, и показывают путь развития, который должны указывать им российские инженеры и колонисты-переселенцы<sup>257</sup>.

Практика иллюстрирования российских путеводителей по железным дорогам фотографиями иностранцев не была спецификой справочников для путешественников по большим трансконтинентальным дорогам<sup>258</sup>. В путеводителях, обращенных к пассажирам железных дорог европейской части империи, также можно найти оттиски этнографических фотографий. Например, в *Спутнике по Московско-Виндавской железной дороге* (1909) была напечатана фотография «курляндского цыгана», которая стилистически соответствует жанру «колониальной фотографии» (ср. илл. 9)<sup>259</sup>. Однако и представители православного русского большинства населения не были защищены от экзотизированного взгляда фотографа, принадлежавшего к слою образованных людей. Так, например, издатель *Путеводителя по Московско-Курской железной дороге* 1905 года прибегает в качестве иллюстраций к фотографиям, которые демонстрируют «типы крестьян Тульской губернии» или (крестьянские) «типы Орловской губернии»<sup>260</sup>. С культурной точки зрения аристократу из Санкт-Петербурга или Москвы изображенные на фотографиях российские крестьяне были, вероятно, так же чужды, как «старейшина остяков» или «киргизская женщина». В любом случае многие члены образованного русского «общества» определяли свое отношение к представителям низших слоев русского населения тем же образом, что и к иностранцам с имперской периферии. Подобно иностранцам окраинных регионов, крестьян российских центральных областей нужно было поднять на более высокий уровень цивилизации с помощью просвещения и технического прогресса<sup>261</sup>. Позиция фотографа, снимавшего крестьян в Тульской губернии, а также издателя, выбиравшего эти фотографии для иллюстрирования своего путеводителя, позволяет сделать заключение о существовании такой

внутренней дистанции между наблюдателем и его объектом. Это был тот самый экзотизированный взгляд на «чужого» в своей стране, который должен был воздействовать также и на восприятие пространства многими образованными россиянами — пассажирами поездов во время их «экспедиций» по империи в конце XIX века<sup>262</sup>.

Возраставший интерес более состоятельных слоев населения империи к этнографическому многообразию своей страны, как он проявляется в рассматриваемых здесь путеводителях конца XIX — начала XX века, был лишь отчасти следствием ускорявшегося благодаря железным дорогам освоения империи<sup>263</sup>. Начиная с больших географических экспедиций XVIII века ученые в Петербурге и в Москве работали над систематизацией народностей Российской империи. С середины XIX века, почти одновременно с созданием инфраструктурной сети империи, научные дисциплины, занятые этнографическим наблюдением и картографированием страны, переживали существенный профессиональный сдвиг. С основанием Императорского Российского географического общества (ИРГО) и его этнографического отделения в 1845 году были, например, заложены важные институциональные основания для изучения Российской империи с помощью этнографических критериев<sup>264</sup>. Начала физиологической антропологии — научной дисциплины, интересовавшейся не только дифференциацией больших групп людей в отношении их языка, религии и образа жизни, но и ставившей вопросы о внешних признаках — биологических различиях (размеры тела, цвет кожи, глаз, волос, форма черепа), — в царской империи можно датировать 1863 годом, когда в Москве было учреждено Императорское общество любителей естествознания, антропологии и этнографии (ИОЛЕАЭ)<sup>265</sup>. В 1867 году в Москве прошла I Всероссийская этнографическая выставка, задачей которой было продемонстрировать ее посетителям все многообразие народов Российской империи<sup>266</sup>.

Позиция царского правительства по отношению к возникавшим научным дисциплинам, занимавшимся классификацией этнического многообразия империи, была весьма амбивалентной<sup>267</sup>. С одной стороны, собранный этнографами и антропологами полевой материал составлял необходимую базу для планирования политики в имперском контексте. Так, например, этнографы ИРГО работали в центральном статистическом комитете Министерства внутренних дел и помогали разрабатывать методику переписи населения 1897 года<sup>268</sup>. Также в подготовке этнографических выставок или презентации империи на Всемирных выставках, например на Парижской выставке в 1900 году,

участвовали и русские этнографы<sup>269</sup>. С другой стороны, представители правительства опасались, что обнаруживаемое этнографами и антропологами знание о различиях между народностями царской империи может сыграть на руку борцам национальных движений, формировавшихся с середины XIX столетия прежде всего в западных губерниях империи и бросавших вызов официальной идее — формирующей идентичность «великой русской нации» (состоящей из великороссов, «малороссов» и белорусов)<sup>270</sup>. На практике это означало, что царское правительство систематически поощряло работу географов, этнографов и антропологов в областях восточных и юго-восточных окраин империи, пытаясь, в то же время, по возможности предотвращать ее, а то и вовсе сворачивать в западных областях. Например, в то время как туркестанский генерал-губернатор Константин Петрович фон Кауфман всемерно поддержал учреждение регионального отделения ИОЛЕАЭ в Ташкенте в 1870 году, подобная же инициатива — открыть аналогичное отделение в Киеве при Университете св. Владимира — наткнулась на сопротивление властей<sup>271</sup>.

Несмотря на то что российские этнографы и антропологи к концу XIX столетия постоянно жаловались на недостаточную поддержку их деятельности со стороны царского правительства, обе научные дисциплины внесли неоценимый вклад в создание новой конфигурации ментальных карт элиты Российской империи<sup>272</sup>. Марина Могильнер в связи с этим пишет, что в период поздней империи «язык антропологии стал одним из важнейших языков самоодернизации науки и общества и языком общения с государством, однако он не стал языком государства»<sup>273</sup>. Рост значимости антропологической мысли и языка можно наблюдать и в описанном выше процессе проникновения этнографического знания в нарратив путеводителей для российских пассажиров железных дорог, происходившем в последние три десятилетия перед началом Первой мировой войны. Авторы и издатели книг этого рода, составляя свои работы, постоянно прибегали к текстовому и образному материалу географических, этнографических и антропологических исследований<sup>274</sup>. Отчасти профессиональные географы и этнологи сами принимали участие в составлении соответствующих справочников<sup>275</sup>. Независимо от того, соответствовало ли распространение того или иного знания политическим целям царского правительства, путеводители вносили свой вклад в популяризацию этнографического знания, в сенсбилизацию взгляда и через это — в новую конфигурацию восприятия пространства в поздний период империи. Как раз тем людям, кто использовал возможность пережить

и лично узнать самую большую империю на земле как «единство», они предлагали матрицу для восприятия этнографического разнообразия страны. Так парадоксальным образом транспортно-техническая интеграция многонациональной империи создавала у множества людей важную предпосылку для рецепции своей страны во всем ее культурном и этнографическом многообразии.

## 2.5. УПОРЯДОЧИВАНИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ: ВОКЗАЛЫ И ПОЕЗДА

Строительство железной дороги в Российской империи привело к созданию радикально новой конфигурации социальных пространств не только на уровне территории. На вокзалах и в поездах, то есть в сферах, связанных с непосредственным пересечением и взаимодействием пассажиров, инженеры, архитекторы и юристы также создавали новые пространственные структуры, которые должны были оказывать существенное воздействие на жизненную реальность все большего числа людей. Уже с самого начала вокзалы и пассажирские поезда вообразились российскими транспортными планировщиками как места образцового социального порядка, которые как «эмбриональные клетки цивилизации» должны были передавать своего рода программу передвигавшимся там людям и стране, осваивавшейся посредством рельсового пути<sup>276</sup>. Матрица этих проектов порядка, отражавшаяся в том числе в правилах поведения для пассажиров, рисунках конструкций для пассажирских поездов или в архитектуре российских вокзалов, напоминает на первый взгляд образцы организации иерархии сословий в российском обществе. Подобно другим странам на Европейском континенте, в России пассажиры железной дороги подразделялись на «классы», которые, как казалось, воспроизводили деление общества на «сословия» (дворянство, купечество, крестьянство и т.д.). Однако при ближайшем рассмотрении бросается в глаза, что «классовая система» на территории российских железных дорог функционировала по иным законам, чем сословно организованное общество за пределами железной дороги. Во-первых, границы социально-пространственной модели порядка в «машинном ансамбле» были более проницаемы, чем в традиционной российской пирамиде общества. Во-вторых, система железных дорог породила также и в империи альтернативные и демократические модели общественной организации (например, образ «гомогенного» пассажира), ставившие под сомнение образцы всеобщего общественного порядка и бросавшие им вызов<sup>277</sup>.



Конечно, эти новые социальные проекты порядка технического модерна не были в состоянии привести устойчивые изменения в общественные структуры империи. Тому было много причин. Во-первых, проникновение железной дороги в жизнь империи вплоть до 1914 года оставалось довольно незначительным, если сравнивать с другими странами. Так, число пассажиров на дорогах империи никогда не достигало уровня других равнинных государств, например США. Во-вторых, ожидания, которые российские элиты возлагали на цивилизующую силу технического прогресса, были совершенно очевидно преувеличены. В-третьих, там, где большинство пассажиров железной дороги составляли крестьяне и рабочие, она становилась жертвой — в прямом смысле слова — своего собственного успеха. Именно вокзалам больших городов, когда-то восхвалявшимся как храмы цивилизации и утонченных нравов, угрожал разрыв по всем швам ввиду натиска рабочих-отходников к началу XX века. Таким образом, вокзалы становились для современников витриной намечавшейся общественной эрозии в эпоху индустриального модерна<sup>278</sup>.

### *2.5.1. Вокзал как проекционная поверхность: планы упорядочения общества*

В России, как и в других странах Европейского континента, поездка на поезде сначала была исключительно дорогостоящим предприятием, будучи таким образом предназначена лишь состоятельной части населения. Компания, эксплуатировавшая первую железную дорогу империи — открытую в 1837 году железнодорожную линию из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, — ориентировалась в первую очередь на потребности зажиточного высшего слоя столиц. Они пользовались услугами частного железнодорожного общества для поездок на дачи, в южные предместья метрополии или на концерты и балы на «музыкальном вокзале» в Павловске<sup>279</sup>. Не только роскошный «концертный зал, выходящий на платформу», в парке царской резиденции, но также и Царскосельский вокзал в Санкт-Петербурге должен был удовлетворять потребностям в комфорте и роскоши состоятельной целевой группы<sup>280</sup>. Возведенные в конце 1840-х годов вокзалы для пассажирского сообщения на пути из Санкт-Петербурга в Москву также не были задуманы еще как места современного массового сообщения, в которые они быстро превратятся по мере роста числа пассажиров, прежде всего третьего и четвертого классов. Следуя образцам Западной Европы и США, российские архитекторы первых пассажирских

станций империи проектировали не разумные и рациональные сооружения, служащие своей цели, но представительные дворцы путей сообщения<sup>281</sup>. Подобно своим западным образцам, российские «городские ворота модерна» манифестировали себя через витринные фасады как современные сооружения в историзованных одеждах, в то время как крытые перроны представляли собой преимущественно рациональные конструкции из стали и стекла<sup>282</sup>. Гербы царской династии на фасадах многочисленных станционных зданий, бюсты правителей в залах ожидания и памятники царям на площадях перед столичными терминалами повышали значимость центров современного массового сообщения до уровня мест репрезентации власти<sup>283</sup>. Завершение образа вокзала как места упорядоченной жизни и цивилизации придавали разбитые на площадях перед фасадами множества пассажирских станций сады, высаженные пальмы и другие экзотические растения, украшавшие залы ожидания первого класса<sup>284</sup>. При этом оптическое единство историзованных вокзальных фасадов и ухоженных скверов с фонтанами и цветочными клумбами нельзя рассматривать только лишь как контрапункт к облику технического ансамбля с его крытыми перронами из стали и стекла, рациональными водонапорными башнями и телеграфными проводами. Скорее, здесь находит свое выражение в изменившейся форме идея функционирующей транспортной системы, упорядоченной и устроенной на рациональных основаниях и по единым правилам. Как раз обращение к элементам стиля церковной и дворцовой архитектуры ранних эпох, а также язык форм европейского садового и паркового искусства в особенности наглядно выражают надежду транспортных планировщиков эпохи модерна, обращенную к цивилизующей силе технического прогресса<sup>285</sup>.

Представление об идеальном общественном порядке, нашедшее свое воплощение во внешнем оформлении российских вокзалов, в соответствии со взглядами транспортных планировщиков империи, должно было определять также и принципы взаимодействия различных социальных групп внутри этих зданий. С 1870-х годов служащие Министерства путей сообщения, используя законодательные постановления, интенсифицировали усилия по упорядочению поведения пассажиров и персонала железных дорог в поездах и на вокзалах империи вплоть до мельчайших деталей. Слова «порядок» или «благочиние» в практически каждом втором предложении бросаются в глаза при чтении соответствующих циркуляров и распоряжений. В одном из распоряжений Министерства путей сообщения 1873 года, например, подчеркивается, что «устройство балов, пикников и тому

подобных увеселительных собраний» на российских вокзалах запрещено и что пребывание там людей, не ожидающих поезда, наказывается как «нарушение порядка и благочиния на станциях»<sup>286</sup>. В одной из выпущенных в 1874 году инструкций, регулировавшей работу буфетов и ресторанов на российских вокзалах, акцентируется, что «прислуга должна... иметь приличную одежду», обслуживать гостей «вежливо и предупредительно», а медная посуда «должна иметь хорошую полуду»<sup>287</sup>. В *Общих правилах для перевозки пассажиров, багажа и собак*, определявших в начале 1870-х годов правила поведения пассажиров на российских железных дорогах, указывалось, что пассажиры, которые «не подчиняются общеустановленному порядку», лишаются права на поездку по железной дороге<sup>288</sup>. Это правило было нацелено прежде всего на то, чтобы исключить людей, находившихся в нетрезвом состоянии или причинявших «стеснение прочим пассажирам», из порядочного общества железнодорожных пассажиров. Столь же нежелательными, как пьяные пассажиры, с точки зрения юристов железной дороги, были железнодорожники-взяточники или грубияны: «Служащим при железных дорогах указано вежливое и предупредительное обращение с публикою [...] Все услуги, относящиеся к порядку, служащие должны исполнять бесплатно»<sup>289</sup>. В утопии, регулируемой законами, не было места распространенным в России порокам — пьянству и коррупции<sup>290</sup>.

В представлении царских транспортных планировщиков упорядоченная жизнь российского железнодорожного пространства должна была вносить свой вклад в исправление людей, пользовавшихся транспортными услугами. Одновременно российские инженеры возлагали большие надежды на цивилизующую силу «машинного ансамбля» и за пределами территориальных границ железнодорожной системы<sup>291</sup>. Проект *mission civilisatrice*, которую несут паровозы, был нацелен не только на окраины империи, но одновременно и на сельскую провинцию европейской части России<sup>292</sup>. Вокзалам при этом предназначалась роль маяков цивилизации в не тронутой просвещением и прогрессом глубинке. В одном из путеводителей по государственной Юго-Западной железной дороге 1898 года, например, было написано:

Каждая верста новых рельсовых путей является новым этапом на пути к достижению культурных успехов края; каждая новая железнодорожная станция является новым центром, через который просвещение и свет знаний проникают в глубь заброшенных до того захолустий<sup>293</sup>.

Не в последнюю очередь верившие в прогресс современники надеялись, что посредством книготорговли на вокзалах удастся привнести искру образования и цивилизации в российскую провинцию. Анонимный автор *Санкт-Петербургских ведомостей* в январе 1909 года размышлял:

...где хорошая книга в 1, 2, 3 копейки могла бы не только дать отрадный отдых на месте ожидания, но и послужить источником света и радости в той глуши, в которую устремляются очень часто бедняки-пассажиры. На железнодорожные киоски с отборной в смысле нравственном литературой можно, я думаю, смотреть, как на единственные светлые точки, разбросанные среди глуши необозримых пространств в промежутках между редкими городами нашей родины<sup>294</sup>.

Утопия о цивилизующей силе железной дороги ни в коем случае не была российским изобретением. В других странах в XIX веке созданная паровыми машинами транспортная система также служила проекционной поверхностью для великопных проектов будущего и упорядоченной жизни<sup>295</sup>. Однако очевидно, что идея цивилизующей силы железной дороги имела в России особую притягательную силу. Вера в машину, управляемую паром, как в посланца прогресса и развития была новой разновидностью богатого традициями проекта ориентированной на Запад русской элиты: привести народ на путь цивилизации и прогресса<sup>296</sup>. Намерение принести современные представления о порядке с помощью железной дороги в самые отдаленные уголки империи, рассмотренное с этой точки зрения, встраивается в длинный ряд модернизационных попыток государства, простирающихся от Петра I до Александра II.

Не только в больших городах, но и в провинции поддержание «права и порядка» на вокзалах российской железнодорожной системы все же должно было превратиться в задачу, выполнение которой едва ли было возможным. Это было связано, с одной стороны, с явным ростом мобильности людей из беднейших слоев населения, в эпоху индустриализации и урбанизации все больше обращавшихся к услугам российских железных дорог. Как раз провинциальные вокзалы стали во второй половине XIX века важнейшими точками притяжения как для местного населения, так и для возросшего числа путешественников людей. Во многих местах телеграф на расположенном по соседству вокзале был единственным местом быстрой коммуникации между периферией и центром. Здесь сельское население могло также немного подработать

на продаже продуктов питания проезжающим пассажирам. В качестве встречного потока через вокзальные станции распространялись по деревням городские новости и слухи. В особенности в холодное время года провинциальные вокзалы империи служили людям, застрявшим там по причине опоздания или отмены поезда, также убежищем и пристанищем. Уже сотрудники комиссии Баранова в *Докладе о пассажирском движении* 1881 года указывали на то, что станции в редко заселенной глубинке нельзя рассматривать лишь как места осуществления пассажирского сообщения. В России с ее длинными суровыми зимами, где железнодорожные станции находились зачастую на большом удалении от города и к тому же были плохо с ним связаны, важно было обеспечить людям право находиться в залах ожидания сельских вокзалов вне официальных часов их работы<sup>297</sup>. Эксперты по транспорту знали, по-видимому, что задачи сделать из провинциальных вокзалов, с одной стороны, «маяки цивилизации» и, с другой, держать их открытыми длительное время для проезжего народа различного происхождения едва ли совместимы друг с другом. В конце концов в этом конфликте целей победили те, кто выступал за защиту путешественников от невзгод российского климата — со всеми последствиями, какие это имело для «порядка» в этих современных местах общественного пространства<sup>298</sup>.

### 2.5.2. «Классовое общество» и его места

В России, как и в других европейских странах, подразделение пассажиров на различные классы составляло каркас иерархизации коллектива железнодорожных пассажиров<sup>299</sup>. Идея разделения пассажиров на классы была инновацией века железных дорог, возникнув первоначально в Англии<sup>300</sup>. Планировщики первых железнодорожных линий Российской империи переняли эту схему и предлагали своим клиентам поездку со сравнительно большим или меньшим комфортом в зависимости от цены. Если пассажир был готов и финансово в состоянии заплатить более высокую цену за билет, то он мог преодолеть географическую дистанцию за более короткое время на более быстром поезде, чем пассажир третьего или четвертого класса. Покупка билета первого, второго, третьего или четвертого класса означала к тому же и решение о том, внутри каких социально-пространственных структур передвигается пассажир во время своей поездки по железной дороге<sup>301</sup>. Также внутри вокзалов и поездов классовая система железных дорог вела к явной социально-пространственной сегрегации. В распоряжении пассажиров первого и второго классов были не только отдельные

вагоны и купе с соответствующей роскошной обстановкой<sup>302</sup>. На многих вокзалах они имели также и доступ в собственные залы ожидания, буфеты, а также к камерам хранения и билетным кассам<sup>303</sup>. Размеры и обстановка пространств, причитавшихся отдельным классам пассажиров, с 1880-х годов в России законодательно нормировалась. Регламент 1886 года предусматривал, что каждому пассажиру третьего класса на вокзале полагалось по крайней мере 1,14–1,5 м<sup>2</sup> (0,25–0,33 кв. сажени) пространства. Пассажиры первого и второго классов имели право на 3,41–4,55 м<sup>2</sup> (0,75–1 сажень<sup>2</sup>) площади в зале ожидания<sup>304</sup>.

Эти цифры должны были служить руководством для архитекторов, создававших концепции новых вокзальных построек<sup>305</sup>. Однако из-за сверхпропорционального роста числа пассажиров низших классов во второй половине XIX века соблюдение предписанных государством норм для пассажиров низших классов оставалось в области чистых мечтаний. Уже в конце 1870-х годов сотрудники комиссии Баранова указывали на отчасти невыносимые условия в залах для третьего класса на некоторых станциях. Например, вокзал в Люботине, маленьком городке на запад от Харькова, в котором пересекались две важные железнодорожные линии, посещали в год примерно 86 000 пассажиров третьего класса. В станционном здании этим пассажирам была предоставлена лишь проходная комната величиной от 3 до 4 квадратных сажень (14–18 м<sup>2</sup>)<sup>306</sup>. Также на некоторых столичных вокзалах пространственные отношения были к этому времени уже явно напряженными. Так, здание вокзала Нижегородской железной дороги в Москве уже в 1881 году официально критиковали как «здание весьма тесное, душное и вообще не приспособленное для помещения значительного числа пассажиров»<sup>307</sup>.

Ввиду поистине взрывоподобного роста числа пассажиров на рубеже веков во многих больших городах империи взялись за расширение или строительство новых зданий вокзалов<sup>308</sup>. Так, например, в Киеве около 1900 года старый пассажирский вокзал Юго-Западной железной дороги планировалось заменить просторной новостройкой — проект, оставшийся нереализованным из-за недостаточного финансирования. Площадь вокзала должна была составить 1186 кв. сажень. На этом пространстве были предусмотрены вестибюли, залы ожидания и рестораны. Однако планировщики не захотели устранить неравномерности деления этих площадей для различных групп пассажиров. Напротив: в то время как соотношение площадей, отведенных для пребывания пассажиров первого и второго классов, с одной стороны, и третьего класса, с другой, в старом здании составляло 1:1,6 (37:60 кв. сажень),

в новом здании оно сократилось до 1:1 (по 298 кв. саженей в каждом случае) не в пользу пассажиров третьего класса<sup>309</sup>. Это находилось в противоречии с динамикой числа пассажиров по классам: к моменту планирования вокзала он ежедневно пропускал около 450 пассажиров первого и второго классов и около 2000 пассажиров третьего класса. Если же считать пассажиров четвертого класса и перебрасываемых рекрутов, то на рубеже столетий ежедневно через этот вокзал проходило около 5000 человек<sup>310</sup>. Планировщики исходили из дальнейшего увеличения числа пассажиров до 650 — первого и второго, до 2850 — третьего и до 7000 — четвертого класса в день<sup>311</sup>. Применяя коэффициент 18:6:1 (каждые 100 пассажиров в день), инженеры рассчитали из этих цифр величину новых залов ожидания (включая рестораны) для первого и второго (112 кв. саженей), третьего (172) и четвертого (70) классов. В результате одному пассажиру высшего класса в новом здании вокзала по плану полагалось пространства больше от трех до восемнадцати раз, чем путешествовавшему в том же поезде пассажиру третьего и четвертого классов<sup>312</sup>.

Едва ли в каких-либо еще местах публичного пространства империи манифестировались представления о различных правах и потребностях людей, принадлежавших к разным социальным группам, в такой пространственно ясно измеряемой форме, как в вокзалах больших городов. В Санкт-Петербурге, где богатая Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога к началу XX века смогла осуществить строительство новой пассажирской станции, также предполагалось оставить в силе неравномерное деление площадей, предназначенных для залов ожидания пассажиров первого и второго, с одной стороны, и третьего класса — с другой<sup>313</sup>. В этом строительном проекте планировщики исходили из того, что каждый пассажир высших классов может претендовать на одну сажень площади, в то время как пассажиру третьего класса причиталась только половина этой площади<sup>314</sup>. В великолепном вокзале в стиле модерн, торжественно открытом 1 августа 1904 года и превозносившемся современниками как «вполне европейский и пока единственный в России», в распоряжении пассажиров первого и второго классов было 149 кв. саженей площади, включая рестораны<sup>315</sup>. Пассажиры третьего класса, число которых, по оценкам планировщиков, превышало число первых более чем в два раза, должны были довольствоваться в общей сложности 140 кв. саженями<sup>316</sup>.

Пассажиры российских железных дорог в поездах тоже сталкивались с драматически неравным делением пространственных ресурсов. Несмотря на большое разнообразие типов вагонов, служивших

на железных дорогах империи, пассажиры третьего (а позднее и четвертого) класса в пассажирских поездах могли пользоваться заметно меньшим пространством, чем их попутчики из более высоких классов<sup>317</sup>. Как и на вокзалах империи, в связи с драматическим ростом числа пассажиров низших классов в конце XIX века все более остро стоял вопрос о пространстве в пассажирских поездах. На рубеже веков опыт поездки в великолепном и почти пустом вагоне для русского пассажира первого класса был таким же типичным, как и переживание ограниченности передвижений и тесноты для пассажира третьего или четвертого класса. В пассажирских вагонах, поставленных на рельсы в 1851 году на линии из Санкт-Петербурга в Москву, в распоряжении пассажира первого класса — при нормальной загрузке — было 1,43 кв. м, в то время как пассажир третьего класса должен был ограничиваться менее чем половиной этой площади (0,45 кв. м)<sup>318</sup>. Уже в 1875 году Министерство путей сообщения утвердило нормы по размерам сидений в российских пассажирских вагонах. При этом чиновники исходили как из само собой разумеющегося представления о том, что пассажиру третьего класса полагается меньше свободы движения и уважения к сфере его личной жизни, чем путешественнику первым классом<sup>319</sup>. В начале 1890-х годов российский инженер Б. Гинцбург разработал конструкцию спальных мест для вагонов третьего класса, предполагавшую, что пассажиры должны ночевать на узкой полке рядом с посторонними людьми, оправдывая при этом свою идею указанием на то, что пассажиры этого класса «менее требовательны», чем клиенты железной дороги более высокого класса<sup>320</sup>.

Разумеется, пассажиры первого и второго классов наслаждались в своих залах ожидания не только большим пространством, но и большим комфортом. В 1886 году Министерство путей сообщения обязало все вокзалы оснащать залы ожидания третьего класса деревянными скамьями и столами, иконой, расписанием, термометром, осветительными приборами, емкостями с питьевой водой, а также книгой жалоб. В залах первого и второго классов должны были к тому же обязательно присутствовать обитые кресла, настенные часы, карта путей сообщения, «водоочистительная машинка», пепельница и плевательница<sup>321</sup>. Роскошь и комфорт в российских поездах и вокзальных ресторанах первого класса были легендарными и вызывали уже в самом начале века железных дорог у путешественников внутри страны и за границу настоящие бури восторга (илл. 10). Те же, кто покупал более дешевые билеты, должны были удовлетворяться жесткими сиденьями, плохими освещением, отоплением и проветриванием, а также сомнительными



гигиеническими условиями в жестком вагоне. С 1890-х годов в империи вошли в употребление, кроме того, товарные вагоны, перестроенные под нужды пассажирского сообщения. Так называемые «теплушки» использовались «путешественниками» четвертого класса, а также переселенцами, в огромных количествах искавшими счастья в Сибири и Центральной Азии в конце XIX и начале XX века<sup>322</sup>.

Места, где могли находиться люди, путешествующие различными классами, на вокзалах и в поездах Российской империи были, как правило, четко отделены друг от друга в пространственном отношении (илл. 11). Уже архитекторы первых российских пассажирских вокзалов проектировали здания так, что пассажиры различных классов по возможности не встречались там или встречались на очень короткое время<sup>323</sup>. Так, пассажиры первого и второго классов на петербургском вокзале Петербурго-Московской железной дороги (с 1855 года — Николаевской) попадали в свои залы ожидания через входы, отделенные от тех, что предназначались для третьего класса, а затем через особые выходы — на платформу к отходящим поездам<sup>324</sup>. На пути пассажиров к их вагонам, однако, не удавалось избежать встреч между отдельными группами пассажиров. Вблизи платформ на многих вокзалах вестибюли и буфеты, очереди к окошкам по продаже билетов и камерам хранения багажа также были сферами потенциально возможного социального контакта. Там, где для питания путешествующих было предусмотрено лишь одно помещение, вокзальный буфет также был местом возможного межличностного взаимодействия. Полностью отделенными от зон пребывания «обычных» пассажиров на вокзалах первой и второй категорий («1-го и 2-го классов») были пространства, которыми могли пользоваться члены императорской семьи и другие высокопоставленные вельможи во время путешествий по своей стране. В большинстве своем эти покои и представительские гостиные, часто имевшие собственный вход или соответствующий въезд, были расположены поблизости от залов ожидания первого и второго классов<sup>325</sup>. Это соседство еще больше повышало символический статус пространств высших классов пассажиров в рамках топографии вокзала.

### *2.5.3. Альтернативные модели упорядочения общества в местах, относившихся к системе железных дорог*

Для большинства современников общим местом было то, что представители дворянства, богатые купцы, высшие чиновники и путешественники-иностранцы ездили в вагонах первого класса, в то время

как «простой» или «серый» люд, то есть, например, крестьяне, рабочие, мещане и служащие, — если они вообще могли позволить себе купить билет на поезд, — путешествовали в вагонах третьего или четвертого класса. Представители состоятельных или привилегированных слоев царской империи в вагонах и пространствах первого и второго классов в основном пребывали среди подобных себе пассажиров, прежде всего потому, что для подавляющего большинства билеты в вагоны этих классов были немислимо дороги. Если представитель непривилегированного сословия все же добивался достатка и благосостояния благодаря своей успешной экономической деятельности или карьере на государственной службе, то он мог беспрепятственно приобрести себе место в высшей статусной группе этого классового общества внутри системы железных дорог и наслаждаться его привилегиями<sup>326</sup>. Благодаря этому социально-пространственные границы в этих «местах модерна» были несколько более проницаемы, чем социальные барьеры сословного порядка в империи в целом. Модерное обещание заслуженного собственным трудом успеха в обществе, в поездках и на вокзалах казалось воплощенным в его образцовом виде<sup>327</sup>.

Если пассажир третьего класса на каком-нибудь российском вокзале хотел получить доступ к пространству эксклюзивных групп пассажиров, то он не обязательно должен был покупать дорогой билет. Если он относился к «прилично» одетым пассажирам третьего класса, то есть его внешний вид отвечал представлениям о норме в одежде «цивилизованных» общественных слоев, то столовые и буфеты первого и второго классов были открыты для него, согласно распоряжению 1891 года<sup>328</sup>. Пассажиры с более дешевыми билетами — очевидно, чем дальше, тем все больше — пользовались этим правом. Так, например, планировщики нового вокзала Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Санкт-Петербурге в публикации, посвященной только что воздвигнутому новому зданию, отмечали, что путешествующих третьим классом все сильнее — «из-за большей чистоты и ради пользования рестораном» — привлекают залы ожидания первого и второго классов<sup>329</sup>. Дворяне и высшие чиновники, напротив, реагировали с возмущением и неприятием на наплыв «простого народа» в якобы исключительно им принадлежавшие пространственные сферы. Так, например, дворянский маршал Ганецки из Кобринского уезда жаловался 28 февраля 1893 года в Министерство путей сообщения на присутствие пассажиров третьего класса в благородном вокзальном ресторане его маленького города. В ответном письме власти лишь

сообщили рассерженному дворянину, что это обстоятельство находится в полном соответствии с правовыми нормами<sup>330</sup>.

Пространственные сферы не были герметически отделены друг от друга также и в российских пассажирских поездах. Это видно на примере того, что обсуждавшееся в 1906–1907 годах предложение запирать на цепочку двери, соединявшие между собой первый и второй классы, с одной стороны, и третий, с другой, чтобы избежать проникновения воров и «злоумышленников» из более дешевых классов в более дорогие, не нашло поддержки у государственной администрации железных дорог. Критики этой идеи указывали на то, что правила эксплуатации дорог, связанные противопожарной безопасностью, нельзя изменять и переходы из одного класса в другой следует по-прежнему держать открытыми<sup>331</sup>. На этом примере отчетливо видно, что в местах, принадлежавших системе железных дорог, социально-пространственные границы между различными статусными группами должны были быть более проницаемы, чем за пределами этого индустриального мира. Значение классового деления внутри системы железных дорог, помимо этого, становилось все более относительным благодаря нарастанию смыслов других форм социальной стратификации. Так, например, курящим и некурящим, а также пассажирам мужского и женского пола в российских поездах и на вокзалах предоставлялись в распоряжение их собственные пространственные сферы. Определение социально-пространственных границ этого рода вытекало из специфического опыта мобильности в индустриальную эпоху и было результатом отчасти длительного политического процесса. Показательны в этом отношении дебаты, которые велись в России начиная с 1870-х годов, об устройстве особых купе или залов ожидания, предназначенных исключительно для женщин.

Пример из записок переводчика классической литературы Александра Семеновича Клеванова, летом 1870 года путешествовавшего в вагоне второго класса из Харькова в Москву, служит иллюстрацией тому, что вопрос об упорядочении полов в публичном пространстве в эпоху железных дорог возник также и в России. Поезд, в котором ехал Клеванов, не был заполнен пассажирами. К случайному обществу путешественников, состоявшему, помимо самого Клеванова, из нескольких мужчин, присоединилась одна женщина, возвращавшаяся в Москву после пребывания на водах в Пятигорске. В смешанном составе пассажиров в вагоне, не разделенном на купе, Клеванов не находил ничего возмутительного, ведь и в экипажах тоже путешествовали как в мужской, так и в женской компании. Негодование у него

вызвало, однако, поведение его попутчика-мужчины, осмелившегося, невзирая на присутствие дамы, снять с себя верхнюю одежду и растянуться на диване:

Безобразие страшное! И я думаю, что его только у нас и найти можно. Среди дня ложиться при дамах с ногами, растягиваясь во всю длину в самых бесцеремонных позах, не терпимо нигде; а на железной дороге можно. И уйти некуда, потому что везде так же: нет, как бы следовало в таком случае, особых отделений для дам и особых для мужчин; между тем один господин позволил себе даже раздеться совсем и был в одной рубашке<sup>332</sup>.

В России, где расстояния, преодолевавшиеся на поездах, зачастую были очень длинными, а поезда ходили в основном медленно, люди разных полов были вынуждены проводить по многу дней и ночей вместе на весьма узком пространстве. Это вынуждало путем переговоров приходиться к соглашению о границах частной и интимной сфер, а также о правилах поведения для мужчин и женщин в полупубличном/получастном пространстве поездов и вокзалов<sup>333</sup>. В 1874 году этот вопрос даже дал толчок плану устройства в вагонах первого и второго классов купе исключительно для женщин, составленному в Министерстве путей сообщения по образцу иностранных и некоторых российских железных дорог<sup>334</sup>. Мужчинам был запрещен доступ туда даже в том случае, если они сопровождали даму в путешествии<sup>335</sup>. Право путешествовать, не испытывая беспокойств, которое могло причинить мужское общество, сначала оставалось привилегией пассажиров женского пола только двух высших классов<sup>336</sup>. В феврале 1891 года было, однако, законодательно установлено, что на направлениях, по которым ходили по крайней мере две пары поездов в день, женщинам-пассажирам всех трех классов должны предоставляться в распоряжение соответствующие купе в ночных поездах<sup>337</sup>. Это распоряжение, однако, допускало многочисленные исключения и не распространялось на поезда, ходившие днем. Так называемые «рабочие поезда», то есть содержавшие вагоны четвертого класса, исключались из этого распоряжения<sup>338</sup>. После многочисленных жалоб студентов, сетовавших на домогательства со стороны попутчиков-мужчин в третьем классе, надзорные органы железных дорог в июне 1891 года вновь активизировались в этом направлении и в циркуляре, направленном в железнодорожные общества, призвали их руководства к тому, чтобы к началу учебного года подготовить специальные купе и даже вагоны

третьего класса для студенток<sup>339</sup>. Эти примеры показывают, как на местах в системе российских железных дорог к концу XIX столетия социально-пространственные границы были проложены заново по ту сторону «классового порядка» и при этом ценность категории «пола» отчетливо повысилась.

Относительность социально-пространственных границ между классами российского железнодорожного пространства в последней трети XIX столетия обнаруживается еще на одном примере. Знания, полученные новыми научными дисциплинами, такими как «общественная гигиена», подтолкнули российских инженеров в 1870-е годы к дебатам о разделении пассажиров на «классы», а также о неравном обращении с различными группами пассажиров. При этом рефлексии экспертов был подвергнут концепт «гомогенного пассажира», который, по причине одинаковых физиологических потребностей, не должен подвергаться лучшему или худшему обхождению по сравнению с его попутчиком, принадлежащим к другому сословию. С середины XIX столетия в Западной Европе шли интенсивные дискуссии по вопросу о последствиях использования железных дорог для здоровья пассажиров<sup>340</sup>. Одним из первых российских ученых, познакомивших с этими дебатами заинтересованного русского читателя, был врач Владимир Игнатьевич Порай-Кошиц (1843–1892). В 1870–1871 годах он опубликовал в *Архиве судебной медицины и общественной гигиены* обширное исследование о «железной дороге с социально-медицинской точки зрения», в котором он попытался перенести на русскую почву результаты западных исследований в этой области<sup>341</sup>. Длинная глава в работе Порай-Кошица посвящена вопросу о том, какие последствия имела поездка по железной дороге для здоровья пассажиров каждого класса. Аспект, в особенности его интересовавший, — качество воздуха, вдыхавшегося пассажиром во время поездки в полном людьми вагоне<sup>342</sup>. Ссылаясь на новейшие медицинские открытия, врач сообщал, что взрослый человек в закрытом пространстве нуждается в 2000 футах<sup>3</sup> (около 60 м<sup>3</sup>) воздуха в час. В соответствии с расчетами Порай-Кошица, в 1870 году на пассажира первого класса в полностью занятом, то есть заполненном 16 пассажирами, вагоне, принадлежавшем Главному обществу российских железных дорог, приходилось лишь 212,5 фута<sup>3</sup> (6,37 м<sup>3</sup>) воздуха, а на долю пассажира третьего класса выпадало и вовсе лишь 71,2 фута<sup>3</sup> (2,14 м<sup>3</sup>). На основании этих цифр социальный медик требовал снабдить российские железные дороги эффективной системой вентиляции. Также он выступал за то, чтобы пассажирские вагоны, имеющие объем 3000–4000 футов<sup>3</sup> (90–120 м<sup>3</sup>),

занимать лишь 12 — максимум 16 пассажирами. Требование применить эти ориентировочные значения и для вагонов третьего класса казалось при этом прямо революционным<sup>343</sup>. Для Порай-Кошица равное обеспечение пассажиров пространством для движения и воздухом для дыхания не было вопросом общественного равенства, но логичным выводом из общих физиологических наблюдений:

Едва ли можно привести лучшее доказательство жажды людей к эксплуатации. Воздух, кажется, — общее достояние всего живущего на земле, но и тот пригодился для коммерции! Притом, как глубоко попираются законы физиологии! Именно пассажирам 3-го класса и следует давать больше воздуха для дыхания, так как они состоят из людей преимущественно рабочих, обыкновенно физически более сильных, с более развитыми легкими, а вследствие этого потребляющих больше кислорода воздуха<sup>344</sup>.

Даже если эти утопические требования российского медика в 1870-е годы напоминают чем-то трактаты по естественному праву эпохи Просвещения, они вытекали из вполне прагматических социально-гигиенических рассуждений. Если человек проводит длительное время в закрытом пространстве, где воздух плохого качества, например в вагоне российской железной дороги, то, по мнению Порай-Кошица, это ведет к ослаблению организма и повышает вероятность заразиться на вокзале заболеваниями вроде холеры или тифа<sup>345</sup>. Лишь с эпидемиологической точки зрения необходимо предоставить всем пассажирам российских железных дорог столько пространства, то есть воздуха, сколько в настоящее время приходится на пассажира первого класса<sup>346</sup>.

Ввиду условий путешествия, с которыми сталкивались пассажиры третьего класса уже в 1870-е годы на российских железных дорогах, требования Порай-Кошица напоминали фантазии откуда-то из иного мира. Несмотря на это, социально-медицинские размышления этого рода относительно широко были восприняты транспортными планировщиками Российской империи. Так, например, члены учрежденной при Государственном совете Комиссии для исследования железнодорожного дела в России (комиссия Баранова) обстоятельно занимались социально-гигиеническим состоянием российских поездов и вокзалов. Поднятый в работах Порай-Кошица и других медиков вопрос заставил инженеров в конце 1870-х годов вычислять объем воздуха, остававшийся для дыхания людям в вагоне железной дороги<sup>347</sup>.

Результаты их исследований о российском пассажирском сообщении, опубликованные в виде подробного отчета в 1881 году, были еще более тревожными, чем те, что приводил в своем тексте Порай-Кошиц. Согласно последним замерам, на долю пассажира первого класса в пассажирских вагонах российских железных дорог приходилось — в зависимости от конструкции вагона — от 41,5 до 173,7 фута<sup>4</sup> (1,25–5,21 м<sup>3</sup>) воздуха. Пассажир третьего класса мог рассчитывать и вовсе на 22,6–51,6 фута<sup>3</sup> (0,67–1,54 м<sup>3</sup>) воздуха<sup>348</sup>. Также по причине большей нагрузки и худшей вентиляции качество воздуха в вагонах более низких классов было несколько хуже, чем в первом классе<sup>349</sup>. Выводы, сделанные экспертами-транспортниками из этих данных, по своей остроте даже превосходили те, к которым пришел ранее Порай-Кошиц. Инженеры также исходили из предпосылки, что все пассажиры, по причине равных физиологических потребностей, имели право на равное количество воздуха в закрытом вагоне железной дороги. Роскошная обстановка, набивная мебель и обтянутые бархатом стены в первом классе должны были оправдать уплаченную за поездку более высокую цену. То же, однако, не относилось к неравному обеспечению пассажиров свежим воздухом: «... в каком бы классе поезда он ни ехал, имеет совершенно одинаковые права и требования»<sup>350</sup>. Косвенно эксперты-транспортники оспаривали право представителей состоятельных сословий, наслаждавшихся роскошью и сервисом в первом и втором классах, на привилегированное обхождение внутри пространства российских железных дорог. Хотя следует полагать, что сотрудники комиссии Баранова сами, как правило, ездили первым классом, эксперты не представляли здесь интересы старой сословной элиты, но совершенно сознательно занимали сторону пассажиров третьего класса, то есть косвенно — непривилегированных сословий Российской империи<sup>351</sup>.

Несмотря на эти весьма разумные научные выводы и следовавшие из них требования о реорганизации пассажирского сообщения на российских железных дорогах, мало что изменилось в лучшую сторону в бытовых условиях вагонов третьего класса. В последующие годы железнодорожные общества выказывали крайне мало интереса в улучшении условий поездок для своих клиентов, будь то уменьшение числа сидячих мест или усовершенствование техники вентиляции в вагонах третьего класса, несмотря на то что в России проблема качества воздуха в пассажирских вагонах местных железных дорог много обсуждалась в специализированной инженерной и медицинской прессе<sup>352</sup>. Тем не менее рассматриваемые здесь дебаты отчетливо показали, что опыт

массового передвижения в индустриальную эпоху также и в России вызвал к жизни дискуссии, в которых неравное деление пространства и социально-пространственная дискриминация людей из непривилегированных слоев подвергались разоблачению. Точкой отсчета современных научных размышлений служило теперь не представление об иерархически организованном обществе, в котором люди высокого положения должны наслаждаться большим числом привилегий по сравнению с теми, кто принадлежал к низшим ступеням социальной лестницы. Российские социальные медики в качестве основы для своих размышлений выдвигали идею о том, что все люди, независимо от их состояния (или «классовой принадлежности»), обладали телами с равными физиологическими потребностями. Из этой мысли, отталкивавшейся от представлений о человеческом теле, вытекало новое представление о структурировании и организации мест публичного пространства в системе индустриализированного массового сообщения.

Предложения о демократизации пассажирских поездов в империи, выдвигавшиеся российскими врачами и инженерами с 1870-х годов, оставались в области чистых пожеланий, что не в последнюю очередь было связано с тем, что российским железнодорожным обществам не хватало ни средств, ни воли к решительному изменению условий перевозок на пассажирском транспорте. Это была комбинация экономической слабости и невежества, которая в результате привела к тому, что представление о правильно и цивилизованно организованном железнодорожном обществе, существовавшее в более ранние годы, не могло быть воплощено в системе железных дорог империи. Именно переполненные и душные вагоны третьего и четвертого классов, а также вокзалы больших городов, угрожавшие лопнуть по всем швам, когда их брали штурмом пассажиры из бедных слоев населения, в начале XX столетия превратились в символы терпящей крушение мечты о порядке, принадлежавшей верившим в прогресс транспортным планировщикам.

Однако нельзя упускать из виду, что как раз редуцирование пассажиров железных дорог до тел, подлежащих транспортировке, — образ, служивший просвещенным медикам и инженерам обоснованием, позволявшим требовать равного обращения с пассажирами всех классов, с другой стороны дал основание рассматривать пассажира как анонимный товар и бездушный транспортируемый груз. Это напряженное отношение между демократизацией и превращением современного пассажира в товар видно уже в работах начала 1880-х годов, вышедших из комиссии Баранова. В то время как



одни эксперты-транспортники, в *Докладе о пассажирском движении*, требовали обеспечить пассажиров поездов всех классов равным объемом воздуха, другие, в *Докладе о передвижении рабочих партий*, выступали за перевозку «простого народа» в примитивных товарных вагонах по льготному тарифу четвертого класса. С помощью этого инструмента они хотели повернуть миграционные потоки внутри России и привязать их к железной дороге<sup>353</sup>. В своей аргументации эксперты апеллировали прежде всего к экономическому состоянию железнодорожных обществ. Они должны были рассматривать массу перемещаемых рабочих и крестьян не как «пассажиров», но как «живой груз». Поскольку «наш рабочий люд» в высшей степени «нетребовательный», «выносливый» и «терпеливый», его можно было транспортировать не задумываясь в простых товарных вагонах, и даже стандарты, действовавшие для перевозки рекрутов, здесь можно было не соблюдать<sup>354</sup>. Совершенно явно эксперты проводят в своей работе сравнение между сыпучими грузами (например, пшеницей, солью или углем), перевозимыми по железным дорогам по льготным тарифам, и пассажирами «четвертого класса»: «Рабочие артели, как живой груз, являются вторым хлебом для железных дорог»<sup>355</sup>. Когда речь заходила о сезонных рабочих, то еще и добавляли, что «груз самый удобный»:

...если принять перевозку рабочих или просто пассажиров 4-го класса как груз, и груз самый удобный, не требующий ни нагрузки, ни выгрузки, ни охраны на станциях и во время движения от пропажи, а напротив, могущий при каком-либо повреждении пути или подвижного состава в дороге оказать помощь<sup>356</sup>.

Авторы *Доклада* совершенно трезво рассчитывали, что для железнодорожного общества было бы еще выгоднее перевозить рабочих в большом количестве по льготному тарифу в товарных вагонах как «груз низкой ценности», подобно, например, углю или пшенице. Если, например, владелец двухосевого вагона загружал его 40 людьми и брал с каждого «пассажира» плату за проезд в размере  $\frac{3}{4}$  копейки за версту, то на вагоно-версту оборот бы составил 30 копеек. В поезде, состоящем из 30 полностью занятых вагонов этого типа, эта сумма увеличивалась бы до 9 рублей на версту. Если же, например, железнодорожное общество перевозило в 50 товарных вагонах каменный уголь, то оборот бы составил лишь 6 рублей на версту с вагона. В пересчете на средний вес одного работающего человека железные дороги могли при перевозке людей могли составлять смету из расчета

$\frac{1}{20}$  конейки на пуд за версту, в 2,5 раза больше, чем при транспортировке каменного угля<sup>357</sup>.

Трансформация пассажиров в товар, который можно перевозить в большом объеме, как скот, в товарных вагонах, репрезентировал оборотную сторону современного дискурса о «гомогенном пассажире». Известно, что эта форма транспортировки людей в XX столетии также стала широко практикуемой реальностью — будь то организация крестьянского переселения в Сибирь и Центральную Азию или насильственный вывоз целых народов из одной части страны и перевозка их в другую. Эти формы «модерной» транспортировки людей развились не в «эпоху крайностей», но еще в последней трети XIX столетия и имели своих идейных первопроходцев также и в Российской империи.

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 21 ff.*
2. О трансформации ландшафта и идее прямолинейности в эпоху железных дорог см. также: *Borscheid P. Das Tempo-Virus. S. 118.*
3. См., например: *Миллюков А.И. Летние поездки по России. Записки и путевые письма. СПб., 1874. С. 18.* Современники, знакомые с железными дорогами и в России, и за границей, на Западе, порой описывали практику прокладки путей по самому короткому маршруту как русскую особенность. К их числу относился, например, купец Василий Александрович Кокорев, отправившийся в 1857 г. в поездку по Европе. См.: *Кокорев В.А. Три вечера. Рассказы из заграничной жизни // Костяшов Ю., Кретинин Г. Россияне в восточной Пруссии. Ч. 2. Дневники, письма, записки, воспоминания. Калининград, 2001. С. 143–145, здесь с. 144.*
4. К этим дебатам см.: *Haywood R.M. The 'Ruler Legend': Tsar Nicholas I and the Route of the St. Petersburg — Moscow Railway, 1842–1843 // Slavic Review. Vol. 37. 1978. № 4. С. 640–650.* Лишь в начале 1870-х гг. Новгород был соединен с помощью узкоколейки до Чудова с железнодорожной линией Петербург–Москва. См.: *Ibid. P. 649; Золотницкий И.П. По Новгородской дороге. СПб., 1885. С. 1–7.*
5. О дискуссии по поводу маршрутов рельсовых путей см. в том числе: *Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 53 и сл.* Напротив, за привязку Новгорода к железной дороге

<sup>357</sup> Имеется в виду название труда Эрика Хобсбаума *The Age of Extremes: The Short Twentieth Century, 1914–1991 (1994)*, в рус. пер.: *Хобсбаум Э. Эпоха крайностей. Короткий XX век. 1914–1991. М., 2004. — Примеч. пер.*

- высказывались, среди прочих, министр внутренних дел Л.А. Перовский, а также министр государственных имуществ П.Д. Киселев.
6. Мельников П.П. Записка к планам сравнительных изысканий по двум линиям части С. Петербурго-Московской железной дороги, между С. Петербургом и Вышним Волочком // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников. Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 187–191.
  7. Мельников П.П. Записка к планам. С. 189.
  8. Там же. С. 190. См. также: Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. С. 384, 395 и сл. Дорога через Новгород была бы длиннее на 24¼ версты, чем прямое сообщение.
  9. Согласно известному мифу из истории русских железных дорог, Николай I начертил на карте прямую железнодорожную линию между обеими столицами. На том месте, где император держал линейку большим пальцем, образовалась впадина. Поскольку ни один инженер не отважился противоречить воле императора, дорога была построена с одним-единственным закруглением. В действительности изгиб вблизи станции Оксочи построили для объезда гряды холмов. См. об этом: Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization. S. 285; Haywood R.M. The 'Ruler Legend'. S. 640–642; Вульфов А.Б. Повседневная жизнь Российских железных дорог. С. 14.
  10. Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 37–39.
  11. Хэйвуд указывает на то, что Новгород, пользуясь своим положением на судоходном Волхове, и после постройки магистрального пути оставался важным региональным центром торговли. См.: Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. S. 521 f.; Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization. S. 318.
  12. Вокруг решения привязать Томск к Великому Сибирскому пути не прямую, но только через тупиковую железную дорогу в начале XX в. ходило множество легенд. См. об этом в том числе: Bates L.W. The Russian Road to China. Houghton, 1910. S. 56; Richardson B.D. Little Wright: Through Siberia: An Empire in the Making. N.Y., 1913. S. 19; Ильин Ю.И. (Ред.) Создание великого сибирского пути. Т. 1. С. 131 и сл.; Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 155.
  13. Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. С. 396.
  14. Потеря маленькими поселениями и станциями железнодорожной линии своего значения подчеркивалась также тем, что им больше не находилось места в путеводителях карманного формата, выходивших в конце XIX в., в связи с экономией места.
  15. Sperling W. Die «Schicksalsfrage» der Kleinstadt; Lounsbury A. Dostoevskii's Geography: Centers, Peripheries, and Networks in «Demons» // Slavic Review. Vol. 66. 2007. P. 211–229, здесь p. 211–217. О категории «провинции»

- в русском языке см.: *Schattenberg S. Die korrupte Provinz. Russische Beamte im 19. Jahrhundert.* Frankfurt a.M., 2008. S. 63 ff.
16. Со временем практика наименования железнодорожных линий несколько дифференцировалась. С одной стороны, значение определенных линий поднималось до уровня мест исторической памяти: они получали названия по имени выдающихся правителей. Так, например, железная дорога Петербург–Москва после смерти Николая I 8 сентября 1855 г. была переименована в Николаевскую. С другой стороны, в 1870-е гг. можно наблюдать практику наименования новых железнодорожных линий по названию того или иного географического региона, осваиваемого с ее помощью. Сюда относятся, например, Балтийская железная дорога (1872), Донецкая железная дорога (1879) или Закаспийская железная дорога (1888). О комплексе терминов «железная дорога и память» см.: *Schenk F.B. Reisen in die Vergangenheit: Eisenbahn und Erinnerung im späten Zarenreich // Buchinger K. et. al. (Hrsg.) Europäische Erinnerungsraume (FS Etienne François).* Frankfurt a.M., 2009. S. 58–71, здесь S. 65.
  17. *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age.* P. 207.
  18. К истории обоих станционных зданий см.: *Токарева И.Г. Проектирование и строительство петербургских вокзалов // Архитектура Петербурга. Материалы исследования.* СПб., 1992. Ч. 2. С. 71–79, здесь с. 75–77; *Славина Т.А. Константин Юн. Л., 1989.* С. 117–125; *Богданов И.А. Вокзалы Петербурга.* С. 96–99; *Петухова Н. Площадь трех вокзалов.* С. 25–38; *Schenk F.B. Bahnhöfe. Stadttore der Moderne // Schlogel K., Schenk F.B., Ackeret M. (Hrsg.) Sankt Petersburg. Schauplatze einer Stadtgeschichte.* Frankfurt a.M., 2007. S. 141–157, здесь S. 143 f., 150–153.
  19. *Петухова Н. Площадь трех вокзалов.* С. 36 и сл.
  20. *Богданов И.А. Вокзалы Петербурга.* С. 48–49.
  21. См. об этом подробнее: *Schlogel K. Moskau lesen.* Berlin, 1984. S. 81; *Петухова Н. Площадь трех вокзалов.* С. 73–86; *Schenk F.B. Reisen in die Vergangenheit.* S. 68 f.
  22. Московско-Ярославско-Архангельская железная дорога. Линия Москва–Ярославль. К фасаду пристраиваемого пассажирского здания на станции Москва Ярославская (РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 524. Л. 137–138, здесь л. 138).
  23. Там же. Л. 137 об. — 138.
  24. *Петухова Н. Площадь трех вокзалов.* С. 84. Также и новое здание Казанского вокзала в Москве (1913–1926 гг., архитектор А.В. Щусев) с его часовой башней, построенной в стиле Казанского кремля и украшенной сверху золотым крылатым змеем (гербовым животным столицы древнего поволжского Казанского ханства), планировалось как «ворота на (русский) Восток». См.: Там же. С. 96.

25. Nevzgodine I.V. The Impact of the Trans-Siberian Railway on the Architecture and Urban Planning of Siberian Cities // Roth R., Polino M.-N. (Ed.) *The City and the Railway in Europe*. Aldershot, 2003. P. 79–103, здесь p. 85, 96.
26. Цит. по: *Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization*. P. 295. О Клейнмихеле см. также: *Управленческая элита Российской Империи. История министерств. 1802–1917*. СПб., 2008, С. 223 и сл.
27. *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age*. P. 81, 226–228.
28. См.: *Санкт-Петербургско-Московская железная дорога. Чертежи и сооружения*. СПб., 1847. Альбом чертежей сооружений всех Российских железных дорог / Под ред. И. Волгунова. Серия 2: Пассажирские здания. М., 1872. Л. 12, 13; *Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержание и деятельность по 1892 г. составленный и изданный по поручению Русского Отдела постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII-м отделом Императорского Русского Технического Общества. Альбом чертежей*. СПб., 1896. Л. 60; *Давыдова Л.А. (Ред.) От Царско-сельской до Октябрьской. История. Развитие. Перспективы. Альбом*. СПб., 2007. С. 38.
29. *Щеболева Е.Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений*. М., 2003. С. 470–505, особенно с. 476, 505.
30. Nevzgodine I.V. *The Impact*. P. 84–86, цит. p. 86.
31. Положение о составе Управления С. Петербурго-Московской железной дороги (6 августа 1851 года) // *Северная пчела*. 1851. 12 окт. № 227. С. 905–906, § 108. Об инфраструктуре телеграфии как неотъемлемой составной части «механического ансамбля» железной дороги см.: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise*. S. 32–34. «Пробегающие» мимо окон вагона телеграфные столбы принадлежали к обязательному канону мотивов путешествий по железной дороге в русской литературе XIX в., как, например, в стихотворении Якова Полонского *На железной дороге* (1868) (*Полонский Я. Стихотворения*. Л., 1954. С. 285), в *Новой дороге* Ивана Бунина (1901) (*Вульфов А.Б. Повседневная жизнь Российских железных дорог*. С. 43–51, здесь с. 46) или *Из окна вагона* Андрея Белого (1908) (*Белый А. Соч.: В 2 т. М., 1990. Т. 1*. С. 92). См. об этом также: *Zoreva L. Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*. S. 120, 122.
32. Положение о составе Управления С. Петербурго-Московской железной дороги. § 30, 31, 38, 47. См. об этом также: *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age*. P. 433–437.
33. Положение о составе Управления С. Петербурго-Московской железной дороги. § 126.

34. К истории ширины рельсовой колеи в России см.: Как была установлена нормальная ширина путей русских железных дорог. Документы из дела Департамента железных дорог Главного Управления путям сообщения и публичными зданиями за 1842 г. К материалам Комиссии при VIII Отделе Русского Технического общества по вопросу о ширине колеи. СПб., 1902. (Приложение к журналу *Железнодорожное дело*. 1902. № 22–23); *Haywood R.M. The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836–1860 // Slavic Review. Vol. 28. 1969. № 1. P. 72–80; Idem. Russia Enters the Railway Age. P. 119.*
35. Это в особенности касается перехода через границу между Россией и Пруссией (или Германской империей) у Вержболова (*Wirballen*) и Эйдткуннена (*Eydtkunnen*). Об опыте переезда через эту границу у русских и западных пассажиров см. раздел 3.2.2; *Schlogel K. Berlin. Ostbahnhof Europas. Russen und Deutsche in ihrem Jahrhundert. Berlin, 1998. S. 39–56* [см. рус. пер.: *Шлегель К. Эйдкунен, или Рождение «железного зававеса» // Он же. Берлин, Восточный вокзал. Русская эмиграция в Германии между двумя войнами (1918–1945). М., 2004. С. 71–101].*
36. См., например: *Martner C. Emploi des chemins de fer pendant la Guerre D'Orient. 1876–1878. Paris, 1878. P. 11.* Об этой легенде см.: *Westwood J.N. Geschichte der russischen Eisenbahnen. S. 28 f.; Haywood R.M. The Question of a Standard Gauge. P. 78.* Хэйвуд доказывает, что американский инженер Георг У. Уистлер, выступавший консультантом при строительстве железнодорожной линии из Петербурга в Москву, и отвечал, собственно, за выбор ширины колеи в 5 футов. При этом Уистлер приводил прежде всего тот довод, что на более широкой колее поезда могут ехать быстрее и тише, чем на более узких рельсах. Однако он отказался от строительства дороги с колеей в 6 футов, как предлагал Павел Мельников, из финансовых соображений. См.: Там же.
37. Наряду с главной дорогой из Варшавы в Вену в 1863 г. была построена железнодорожная ветка через Лобкович до Бромберга, а также соединительная дорога до Лодзи (1866) с колеей в «нормальную» ширину 1435 мм. В конце 1860-х гг. российское правительство, тем не менее, решило санкционировать строительство только тех дорог, которые укладывались в принятую в России ширину колеи. См.: *Haywood R.M. The Question of a Standard Gauge. P. 79; Kipp J.W. Strategic Railroads. P. 84; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт. С. 58 и сл.* Исключения делались впоследствии только для железных дорог военного значения (например, Закаспийской дороги), а также для узкоколейных дорог регионального значения начиная с 1870 г.
38. См.: *Metzeltin. Spur, Spurweite // Roll, Freiherr von. (Hrsg.) Enzyklopadie des Eisenbahnwesens. Bd. 9. Berlin; Wien, 1921. S. 121–126, здесь S. 125. Пере-*

стройки Варшаво-Венской железной дороги в соответствии с принятой в России шириной колеи потребовало в 1912 г. французское военное командование в рамках франко-российского военного союза. См.: Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928. С. 29; *Polvinen T. Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Planen Russlands vor dem ersten Weltkrieg.* Helsinki, 1962. P. 35 f.

39. См., например: Указ и устав Общества Царско-сельской железной дороги (12 августа 1837 г.) // Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III: Высочайшие повеления, указы правительствующего сената и министерские постановления / Министерство путей сообщения. Департамент железных дорог. СПб., 1867. С. 9–17; Положение о сигналах сторожевых будок С. Петербурго-Московской и С. Петербурго-Варшавской железных дорог. СПб., 1853.
40. Указ и положение об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог, и устав Главного общества Российских железных дорог (28 января 1857 г.) // Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 168–207, здесь с. 174, 179–182.
41. Высочайшее повеление и положение о перевозке почт по С. Петербурго-Московской железной дороге (13 декабря 1851 г.) // Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 100–104; Положение о перевозке арестантов по С.-Петербурго-Московской железной дороге (16 июля 1853 г.) / Главное управление путей сообщения и публичных зданий. СПб., 1853; Положение о перевозке башкирских 4-го и 3-го полков по С.-Петербурго-Московской железной дороге из Москвы в С.-Петербург в январе 1855 года (22 ноября 1854 г.) / Главное управление путей сообщения и публичных зданий. СПб., 1854.
42. Министерское постановление № 1: О пределах размеров подвижного состава и приближения строений к путям железных дорог в России // Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 350–355. См. также: Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства Путей Сообщения по железным дорогам. Т. 1. СПб., 1874. С. 1–4. О значении железной дороги для стандартизации пространственных структур: *Gras A. Grandeur et dependance. Sociologie des macro-systemes techniques.* Paris, 1993. P. 89–99.
43. Положение о перевозке войск железными дорогами (13 декабря 1862 г.) // Сборник министерских постановлений. Т. 1. С. 219–278. См. также: Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 525–558; Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил и соглашений, изданных или одобренных правительством / Ред. Н.Л. Брюль.

- Т. 1: С 1860 г. по 1 июня 1889 г. СПб., 1889. С. 511–657 (Положение о перевозке войск в редакции от 12 января 1873 г.).
44. Министерское постановление № 36 (27 февраля 1870 г.): О приспособлении подвижного состава железных дорог к перевозке войск // Сборник министерских постановлений. Т. 1. С. 41–52.
45. О значении Пруссии как образца для России в деле военного использования железных дорог см. разделы 1.4. и 4.4.
46. Министерское постановление № 42 (31 января 1873 г.): О сигналах на железных дорогах России // Сборник министерских постановлений. Т. 1. С. 68–78. Установленный распоряжением от 31 января 1873 г. тройной звонок станционного колокола, сигнализировавшего пассажирам о необходимости выйти на платформу, зайти в поезд и занять места, был заимствован из определений для сообщения по дороге Санкт-Петербург–Москва (1851 г.). См.: Положение о движении по С. Петербурго-Московской железной дороге (от 24 октября 1851 г.) // Северная пчела. 1851. 5 нояб. № 247. С. 985–987, здесь § 58–64; Инструкция обер кондуктору С. Петербурго-Московской железной дороги. СПб., 1852. С. 22 и сл.
47. См. в качестве примера впечатления западных путешественников по Сибирскому пути: *Jefferson R.L. Roughing it in Siberia. With Some Account of the Trans-Siberian Railway, and the Gold-Mining Industry of Asiatic Russia.* London, 1897. P. 3 f.; *Gerrare W. Greater Russia.* P. 77; *Bates L.W. The Russian Road to China.* P. 33, 37, 44, 63; *Turner S. Siberia. A Record of Travel, Climbing and Exploration.* 2nd ed. London, 1911. P. 39; *Digby B., Wright R.L. Through Siberia.* P. 115; *Taft M.L. Strange Siberia. Along the Trans-Siberian Railway. A Journey from the Great Wall of China to the Skyscrapers of Manhattan.* N.Y., 1911. P. 63.
48. Стремясь стандартизировать процессы эксплуатации российских железных дорог, царское правительство одновременно прикладывало усилия к тому, чтобы учесть перемещение поездов, товаров и людей по империи как можно точнее. Этой цели послужила организация в сентябре 1873 г. статистического отдела в Министерстве путей сообщения в Петербурге, куда все без исключения железнодорожные общества через определенные промежутки времени сообщали данные о движении поездов, оборотах, опозданиях, повреждениях рельсов, несчастных случаях и т.п. См.: Циркуляр технического-инспекторского комитета железных дорог. № 4461 (19 сентября 1873 г.) // Сборник министерских постановлений. Т. 1. С. 206. К истории российской статистики путей сообщения см.: *Беспалов Н.Г., Елисева И.И. Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики.* СПб., 2008. С. 36–40; *Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX — начале XX веков и железнодорожная статистика.* СПб., 2010. С. 80–86.



- О статистике как инструменте имперской власти см.: *Hirschhausen L. von. Empires und Nationalstaaten. S. 53–76.*
49. Правила движения по железным дорогам открытым для общественного пользования / Министерство путей сообщения. М., 1874. Закон регулировал состав служащих на железнодорожных вокзалах (§ 3) и задачи служащих разных чинов, а также устанавливал максимальную скорость для пассажирских и товарных поездов (§ 26). Наряду с обязательством всех работников железной дороги носить униформу на службе (§ 8) закон содержал определения, касавшиеся оформления и публикации расписаний поездов (§ 30, 36), составления и отправления поездов на вокзалах, правил поведения персонала поездов во время движения, а также непредвиденных случаев в пути.
50. Правила движения по железным дорогам. С. 36.
51. *Kern S. The Culture of Time and Space. P. 12; Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 43 f.; Idem. Railroad Space and Railroad Time // New German Critique. 1978. № 14 (Spring). P. 31–40; Zerubavel E. The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective // American Journal of Sociology. Vol. 88. 1982. № 1. P. 1–23, особенно p. 6 ff. Применительно к российской ситуации литературы по этому вопросу до сих пор нет. Перер Хоффманн в своей работе *Zeitrechnung und Kalender* не касается стандартизации измерения времени в России. См.: *Hoffmann P. Handbuch der Geschichte Russlands, Bd. 6: Einführung in Literatur, Quellen und Hilfsmittel. Stuttgart, 2004. S. 185–197.* Первые соображения по этой проблеме можно найти в работе: *Schenk F.B. Imperiale Raumerschließung. Beherrschung der russischen Weite // Osteuropa. Bd. 3. 2005. S. 33–45, здесь S. 43.**
52. Положение о движении по С. Петербургско-Московской железной дороге. Путешествующие из Петербурга должны были переводить свои часы на 29 минут вперед, чтобы время совпадало с местным московским. См.: *Шлюттер Ф.Х. (Ред.) Спутник по России / Изд. Н. Киммеля = Schluter Th. (Red.) Coursbuch für Russland / Verlag von N. Kymmel. November–April. Riga, 1888. S. 43.*
53. Положение о перевозке арестантов по С.-Петербургско-Московской железной дороге. См. также: Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 253–256 (Положение в редакции от 27 марта 1858 г.).
54. Положение о перевозке арестантов по С.-Петербургско-Московской железной дороге. С. 7 (§ 16).
55. Путеводитель по российским железным дорогам, с приложением карты железнодорожных сообщений. М., 1872. С. 7.
56. Правила движения по железным дорогам. С. 36.
57. *Roll, Freiherr von. Enzyklopadie des Eisenbahnwesens. Bd. 4. Berlin; Wien, 1913. S. 149–152 (статья «Eisenbahnzeit»), здесь S. 150; Rossum G. Dohrn-van.*

- Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnung. München, 1992. S. 320; Geyer M.H. Prime Meridians, National Time, and the Symbolic Authority of Capitals in the Nineteenth Century // Daum A.W., Mauch Ch. (Hrsg.) Berlin–Washington, 1800–2000. Capital Cities, Cultural Representation, and National Identities. Cambridge, 2005. P. 79–100, здесь р. 96. О введении Стандарта времени в США см.: Bartky I.R. The Adoption of Standard Time // Technology and Culture. Vol. 30. 1989. P. 25–56; Zerubavel E. The Standardization of Time. P. 10 ff. О стандартизации измерения времени на Британских островах см.: Simmons J. The Victorian Railway. London, 1991. P. 345–351.
58. Условия перевозки пассажиров, багажа, собак, животных, экипажей и то-варов в поездах большой и малой скорости, о-во Рязско-Вяземской желез-ной дороги. СПб., 1874. С. 3 (§ 1).
59. В качестве примера здесь можно указать на условия перевозок Привис-линской железной дороги 1877 г., в которых хотя и сообщалось, что поезда этого общества могут участвовать в сообщении на основании публично обнародованных расписаний, читатель, тем не менее, никак не мог уз-нать, на какое именно местное время было ориентировано их движение. См.: Условия перевозки пассажиров, багажа, собак, животных, экипажей и товаров. Классификация и тариф. № 1 / Привислинская железная дорога. Варшава, 1877. С. 1.
60. Введение нового нормального счета времени на железных дорогах Соеди-ненных Штатов // Железнодорожное дело. Т. 3. 1884. № 6. С. 47–48, здесь с. 47. Также в первом издании Baedeker для Западной и Центральной Рос-сии 1883 г. подчеркивалось, что на российских железных дорогах указания времени были «весьма разнообразны». См.: Baedeker K. West- und Mittel- Russland. Handbuch für Reisende. Leipzig, 1883. S. XVII. Обзор использовавше-го около 1875 г. времени на железных дорогах империи дает путеводитель по железным дорогам: Frooms Railway Guide — Указатель «Фрум». Путе-шествование по России по прямым железнодорожным и пароходным сообще-ниям. Карта железнодорожных и пароходных сообщений. Адресы Прав-лений железных дорог, банков и страховочных обществ в С.-Петербурге и Москве. Тариф почт и телеграфов. Год издания 11-й. № 82. Июль 1875.
61. О работе Комиссии Баранова см.: Труды высочайше учрежденной комис-сии для исследования железнодорожного дела в России. Т. 1, ч. 1. СПб., 1879; Железнодорожное дело. 1882. Т. 1. С. 170–173, 263, I–V; Салов В.В. Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адью-танта графа Е.Т. Баранова. Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909; Красковский Е.Я. (Ред.) История железнодо-рожного транспорта России. Т. 1. С. 98, 109; Соловьева А.М. Железнодо-рожный транспорт. С. 153–160. Во второй половине 1870-х гг. в России

- развернулись широкие общественные дебаты о том, какую экономическую и общественную пользу (или же вред) принес первый «железнодорожный бум» в империи. Учреждение и работу комиссии Баранова следует рассматривать именно на их фоне. Об этой дискуссии см., например: Польза и вред железных дорог // Неделя. 1876. № 28. Стб. 920–924; *Цильберг*. О торговом, политическом и международном значении железных дорог // Санкт-Петербургские ведомости. 1877. 13 мая. № 131. С. 1–2; *Блиох И.С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России: В 5 т. СПб., 1878. Эта дискуссия, несомненно, повлияла на Льва Толстого, работавшего в этот период над романом *Анна Каренина* (опубликован в 1877–1878 гг.).
62. Общий устав российских железных дорог. Проект. Б/м [Санкт-Петербург], б/г. [возможно, около 1881–1882 гг.] // Россия. Государственный Совет. Материалы. Т. 156. 1885 (шифр: РНБ 135/286.156). С. 32, ст. 145. В своих воспоминаниях С.Ю. Витте хвалился тем, что был не только единственным экспертом по железным дорогам и важнейшим генератором идей в комиссии Баранова, но и тем, что почти полностью в одиночку написал *Общий устав*. См.: Из архива С.Ю. Витте: Воспоминания. Т. 1. Рассказы в стенографической записи. Кн. 1. СПб., 2003. С. 116; *Harcave S. Count Sergei Witte*. P. 21–23; *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш.* Сергей Юльевич Витте. С. 13 и сл.
63. Законодатель при этом оставляет, тем не менее, открытым вопрос о том, на какое именно местное время следует ориентироваться железнодорожным обществам, выставляя часы на вокзалах. Общий устав Российских железных дорог и Положение о Совете по железнодорожным делам [Утв. 12 июня 1885 г.]. СПб., 1886. С. 9. (ст. 15).
64. Например, еще в 1888 г. поезда из Риги в Дюнабург и из Риги в Тукум, а также железная дорога в Митаву двигались в соответствии с местным временем. Балтийская железная дорога, напротив, уже работала по петербургскому времени, а дорога Москва–Нижегород (еще) по московскому времени. См.: *Спутник по России = Coursbuch fur Russland*. 1888. С. 4, 6, 14 ff., 30 ff.
65. *Спутник по России = Kursbuch fur Russland / Verlag N. Kymmel*. Riga, 1908. S. 164–177, 40–41b.
66. Железнодорожная сеть Великого княжества Финляндского не была связана напрямую с центром империи. Лишь в конце XIX столетия Министерство путей сообщения в Петербурге предложило планы объединения обеих систем. См. об этом: *Polvinen T. Die finnischen Eisenbahnen*. S. 92 ff. Относительная обособленность Великого княжества Финляндского проявлялась также в том, что оно имело другую валюту, почему и русские путешественники для покупки билетов на поезд должны были обменивать рубли на финские марки. См. об этой проблеме: Доклад о пассажирском

- движении / Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 211.
67. См., например: Путеводитель по русским железным дорогам. М., 1872. С. 2; Полный карманный путеводитель для железнодорожных, пароходных и почтовых прямых сообщений. Зима и весна 1882–1883 г. СПб., 1882. С. 57; Путеводитель по русским железным дорогам и пароходным сообщениям. 14-е изд. [Б.м.], 1885. С. 46–48; Спутник по России = Coursbuch für Russland. 1888. S. 42 f.; 1908. S. 264 f.; Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений / Министерство путей сообщения; Под ред. Н.Л. Брюля. Летнее движение, 1904 г. СПб., 1904. С. IV.
68. См., например, расписание (плакат) Сибирской казенной железной дороги на 1911 г.: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 441. Л. 54. См. также: Там же. Д. 312. Л. 146 (расписание [плакат] Северной железной дороги от 18 апреля 1909 г.).
69. См., например: Нормальное расписание схода поездов коммерческого движения между станциями Челябинск–Иркутск и по Томской ветви (летнее) с 18 апреля 1911 года. Часы обозначены по С.-Петербургскому времени. № 16. Томск, 1911 (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 441. Л. 57–235).
70. «Хронометризация» России в XIX столетии все еще остается желательным предметом исследования. Первые соображения о распространении часов в империи см.: *Hoffmann P. Zeitrechnung*. S. 190. Строительство железных дорог и распространение часов в России со всей очевидностью шли рука об руку. Так, строительство вокзальных сооружений с 1850-х гг. привело к растущему присутствию часов в публичном пространстве. Введение часов в Центральной Азии воспринималось как знак «цивилизации» имперской периферии царской империи. См., например, описание часов на стене дворца эмира Бухары немецким путешественником Максом Альбрехтом в 1893 г. См.: *Albrecht M. Russisch Centralasien. Reisebilder aus Transcaspien, Buchara und Turkestan*. Hamburg, 1896. S. 144–145.
71. *Рыльке С.Д.* Первый меридиан и всеобщее время. СПб., 1884. С. 42 и сл. О сообщениях по поводу конференции 1883 г. в российской прессе см.: Там же. С. V.
72. Введение нового нормального счета времени на железных дорогах Соединенных Штатов.
73. О Меридианной конференции в Вашингтоне в 1884 г. см. в том числе: *Geyer M.H. Prime Meridians*. P. 94–98.
74. *Струве О.В.* О решениях, принятых на Вашингтонской конференции относительно первого меридиана и вселенского времени. СПб., 1885. С. 10 и сл.; *Стебницкий И.И.* Отчет о занятиях Международной конференции по вопросу о первом меридиане и универсальном времени (цит. в общем собрании ИРГО 7 ноября 1884 г.). СПб., 1885. С. 1 и сл.

75. Отто Струве, руководивший работой Комиссии, уже в 1870 г. в докладе, прочитанном перед членами ИРГО, указывал на необходимость установить международно признаваемый нулевой меридиан и преодолеть «национальное самолюбие», мешавшее до того момента межгосударственному согласию по этому вопросу. Когда канадский инженер-железнодорожник Сэнфорд Флеминг в 1879 г. в своем докладе *Измерение времени и введение нулевого меридиана* предпринял новую попытку наступления с целью стандартизации измерения времени и введения 24 часовых поясов, Струве беспокоился о распространении этой идеи в российских профессиональных кругах. См.: *Рыльке С.М.* Первый меридиан и всеобщее время. С. VII, 29, 32; *Струве О.В.* О первом меридиане // Изв. Имп. Российского географического общества. Т. VI. О Флеминге см.: *Blaise C.* Die Zähmung der Zeit: Sir Sandford Fleming und die Erfindung der Weltzeit. Frankfurt a.M., 2001, здесь S. 241.
76. В Вашингтонской конференции с российской стороны приняли участие царский посол в Соединенных Штатах Карл Васильевич Струве, руководитель военно-топографического отдела на Кавказе генерал-майор Иероним Иванович Стебницкий и инженер, заседавший в совете при министре путей сообщения И.С. Кологривов. См.: *Струве О.В.* О решениях. С. 11. Инструкции для российской делегации были опубликованы: Изв. Имп. Российского географического общества. Т. 20. 1884. № 3. С. 344–347.
77. *Рыльке С.М.* Первый меридиан и всеобщее время. С. VI.
78. Там же. С. 22.
79. Там же. С. 48.
80. См.: *Стебницкий И.И.* Отчет; *Струве О.В.* О решениях. О конференции по «первому меридиану» см.: *Blaise C.* Zähmung. S. 244 ff.; *Zerubavel E.* The Standardization of Time. S. 12–16; *Osterhammel J.* Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München, 2009. S. 119–121.
81. *Стебницкий И.И.* Отчет. С. 8; *Струве О.В.* О решениях. С. 14, 17.
82. См. в том числе: *Fleming S.* The Adoption of a Prime Meridian to be Common to all Nations. The Establishment of Standard Meridians for the Regulation of Time. Read Before the International Geographical Congress at Venice September 1881. London, 1881.
83. *Стебницкий И.И.* Отчет. С. 12. Деление мира на 144 часовых пояса (по 2½° или 10 минут) предложил директор центральной обсерватории Шотландии Гильден. См.: *Рыльке С.М.* Первый меридиан и всеобщее время. С. 51.
84. *Стебницкий И.И.* Отчет. С. 13; *Струве О.В.* О решениях. С. 24 и сл.
85. *Рыльке С.М.* Первый меридиан и всеобщее время. С. 36, 43.
86. Согласно легенде, Сэнфорд Флеминг пришел к идее универсального времени (и деления суток на 24 часа), после того как он в 1876 г. не успел на поезд

- в ирландском местечке Бандоран. Из-за опечатки в расписании Флеминг прибыл на перрон в 5 часов 35 минут вечера вместо 5 часов 35 минут утра и, таким образом, был вынужден прождать 12 часов следующего поезда. См.: *Blaise C. Zahnung*. S. 30, 103.
87. *Стебницкий И.И.* Отчет. С. 13, примеч. 2.
88. Там же.
89. *Струве О.В.* О решениях. С. 21.
90. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 184, 185, 187. О составе и задачах этого комитета см.: Высшие центральные государственные учреждения России. Т. 3. С. 61 и сл.
91. Там же. Л. 349–349 об. (документ от 13 мая 1913 г.).
92. Там же. Л. 351–351 об. (документ от 19 мая 1913 г.).
93. Там же. Л. 428.
94. Там же.
95. Там же. Л. 495 об. — 496.
96. *Верховский Н.* Двадцатичетырехчасовой циферблат по отношению к исчислению времени суток в железнодорожных расписаниях // Железнодорожное дело. Т. 17. 1898. № 18–19, 22–23, 26–27. С. 234–237, 315–317, 354–358.
97. Там же. С. 315.
98. Там же. С. 236. На Канадской Тихоокеанской железной дороге и в Бельгии 24-часовое исчисление времени было введено в 1886 г., на итальянских железных дорогах — в 1893 г. См.: Там же. С. 236; Железнодорожное дело. Т. 5. 1886. № 37–38. С. 314.
99. *Верховский Н.* Двадцатичетырехчасовой циферблат. С. 358.
100. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 499.
101. *Чаплин К.А.* О необходимости счета часов до 24-х в железнодорожных расписаниях, денешах, распоряжениях и проч. М., 1902. К дискуссии об этой работе внутри Министерства путей сообщения см.: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 7–8, 15–30. Чаплин подсчитал, что на линии Москва–Брест в год расходуется около 30 млн знаков по телеграфу только для того, чтобы различить между собой часы, имеющие одинаковое цифровое обозначение. См.: Там же. Л. 7 об.
102. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 2. Юго-Западные железные дороги решились на этот шаг 15 октября 1904 г., Варшаво-Венская — 18 апреля 1906 г., Южные дороги — 15 октября 1906 г., а Екатерининская железная дорога — 18 апреля 1907 г.
103. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 3.
104. Там же. Л. 50–51 об. В этом документе Верховский называет железнодорожный транспорт «мировым импульсом кровообращения страны», обеспечивающим «биение его одним общим темпом». См.: Там же. Л. 51–51 об.

- Записка Верховского в 1910 г. была также опубликована в переработанном виде: Записка о 24-часовом исчислении времени суток // Железнодорожное дело. Т. 29. 1910. № 3–4. С. 23–24. В июле 1909 г. в российской прессе сообщалось, что Главное управление почт и телеграфов в июле 1909 г. планировало ввести 24-часовое исчисление на вокзалах Николаевской дороги. См.: Новый счет времени // Петербургский листок. 1909. 28 июля. № 204 (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 312. Л. 189). См. также: Железнодорожные новости // Пермские губернские ведомости. 1910. 12 июня. № 125 (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 393. Л. 50).
105. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 126; ответное письмо: Там же. Л. 130.
106. Там же. Л. 137–137 об.
107. См.: Декрет о счете времени в Российской Социалистической Федеративной Советской Республике по международной системе часовых поясов // Бялокоз Е.Л. Новый счет времени в течение суток введенный декретом Совета народных комиссаров для всей России с 1-го апреля 1919 г. 2-е изд. Пг., 1919. С. 19–23, здесь с. 19. Наряду с Советской Россией в 1918 г. мировое время не ввели у себя также Китай, Персия, Нидерланды, Абиссиния и Мексика. Нидерланды пошли по этому пути лишь в 1940 г. См.: *Zerubavel E. The Standardization of Time. S. 16 f.*
108. О сопротивлении Франции признанию градуса долготы Гринвича как общепринятого нулевого меридиана см.: *Blaise C. Zahmung. S. 254 ff.; Zerubavel E. The Standardization of Time. S. 13 f.*
109. С переводом столицы из Петрограда в Москву, осуществленном большевистской властью, весной 1918 г. Пулковская обсерватория потеряла свои позиции главного хронометра страны. Начиная с 1930 г. время «второго» пояса, на который, как и прежде, были ориентированы расписания российских железных дорог, стало называться «московским временем» (прежде «восточноевропейское время»). См.: Поясное время // БСЭ. Т. 34. 1955. С. 327–328, здесь с. 328; *Милованов В.Н. Поясное время в пределах СССР. М., 1925. С. 6.*
110. *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 43.*
111. К критике детерминистского взгляда на общественные последствия технических изменений см.: *Vleuten E. van der. Infrastructures and Societal Change. P. 407; Osterhammel J. Die Verwandlung. S. 121.*
112. Критику этой фигуры интерпретации см.: *Haywood R.M. The 'Ruler Legend'.*
113. Еще один пример взаимосвязи железнодорожного строительства и гомогенизации пространственных структурных образцов — история стандартизации мер и весов в царской империи. Одновременно с дискуссией вокруг предложения Франца Антона фон Герстнера о строительстве железнодорожной сети в европейской части России был выпущен

- новый закон о стандартизации мер в России. См. об этом: *Gordin M.D. Measure of All the Russias. Metrology and Governance in the Russian Empire // Kritika. Vol. 4. 2003. № 4. P. 783–815, здесь p. 793 ff.* Поскольку желание Николая I построить в своей стране железные дороги можно было осуществить лишь с помощью импорта техники с Запада, было необходимо законодательно установить стандарты пересчета западноевропейских и российских мер длины и веса. В последующие годы за введение метрической системы в России высказывались различные общественные группы. Официально в России метр стал опциональной, и только в 1918 г. — обязательной мерой длины. См. по этой теме: *Hoffmann P. Messen und Wiegen // Handbuch der Geschichte Russlands. Bd. 6: Einführung in Literatur, Quellen und Hilfsmittel. Stuttgart, 2004. S. 199–212.* О «карьере» метра как международной меры длины см.: *Geyer M.H. One Language of the World: The Metric System, International Coinage, Gold Standard, and the Rise of Internationalism, 1850–1900 // Idem, Paulmann J. (Ed.) The Mechanics of Internationalism. Culture, Society, and Politics from the 1840s to the First World War. London, 2001. P. 55–92, особенно p. 57–69.*
114. О введении часовых поясов в Советской России см.: Труды международной комиссии по введению в России поясного времени. Вып. 1: Исторический очерк и журналы заседаний комиссии за 1918, 1919 и 1920 гг. / Под ред. В.В. Ахматова. Пг., 1921.
115. *Бялокоз Е.Л.* Новый счет времени. С. 7. В декрете о введении часовых поясов в РСФСР большевики сформулировали своей целью объединить измерение времени в «цивилизованном мире»: «В целях однообразного со всем цивилизованным миром счета времени...» См.: Декрет о введении счета времени в Российской Социалистической Федеративной Советской Республике. С. 19.
116. См. об этом особенно раздел 1.1.
117. Жалоб и вообще высказываний о медлительности российских поездов в XIX веке — легион. См. в качестве примера: Доклад о пассажирском движении. С. 103, 219; *Практик* [псевдоним]. Скорость перевозки пассажиров первых трех классов по русским железным дорогам // Железнодорожное дело. Т. 9. 1890. № 37–38. С. 337–338, здесь с. 338.
118. Оскорости езды по России до строительства железных дорог см.: *Cvetkovski R. Modernisierung. S. 77, 179; то же в отношении Сибири: Tipper H. To the Great Ocean. P. 13, 47.* О скорости поездки по железной дороге Санкт-Петербург–Москва в 1851 г. см.: *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. P. 443.* О времени поездки между Москвой и Иркутском в 1912 г. см.: *Baedeker K. Russland, nebst Teheran, Port Arthur, Peking. Handbuch für Reisende. 7. Aufl. Leipzig, 1912. S. 503.*



119. Духовская В.Ф. Туркестанские воспоминания. С. 5–17.
120. Geistbeck M. Weltverkehr. S. 279 (данные по: Reichs-Kursbuch. Berlin, 1894. Mai). В 1913 г. расстояние между Санкт-Петербургом и Берлином можно было преодолеть уже за 25 часов. См.: Петербургский листок от 29 октября 1913 г. (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 597. Л. 404). Прямой поезд из Берлина до Санкт-Петербурга (Витебский вокзал) летом 2009 г. шел 39 часов 45 минут. В расписании на 2013 г. этого прямого поезда уже нет.
121. Пассажирские поезда по дороге Москва–Санкт-Петербург ходили с максимальной скоростью 37½ версты в час. См.: Положение о составе Управления. § 85. О делении пассажирских поездов на классы по скорости см.: Правила движения (1874). С. 32 (§ 27), а также: Сборник министерских постановлений. Т. 2. СПб., 1877. С. 268 и сл. (циркуляр от 23 июля 1876 г.). Для «императорских поездов» разрешенная скорость составляла до 50 верст в час. См.: Правила о поездах, употребляемых для проезда Высочайших Особ по железным дорогам (10 октября 1878 г.) в: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342–345, ст. 7.
122. Практик. Скорость перевозки пассажиров. С. 337. Уже в 1851 г. время задержки поезда на пути из Петербурга в Москву составляло в среднем 3 часа 35 минут: Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. S. 446.
123. Поезда этого класса скорости ходили по Николаевской дороге, по дороге Санкт-Петербург–Варшава, а также по дорогам в юго-западном направлении. См.: Практик. Скорость перевозки пассажиров. С. 337.
124. Там же. Приложение. Таб. 7.
125. Там же. С. 337. Определенные линии железных дорог (например, Москва–Брест, Москва–Рязань или Санкт-Петербург–Варшава) предлагали, тем не менее, так называемые «сквозные поезда», имевшие вагоны всех трех классов и покрывавшие расстояние со скоростью 35–40 верст в час.
126. Svetkovski R. Modernisierung. S. 289. Начиная с 1857 г. на российских железных дорогах для различных пассажирских классов действовали законодательно установленные тарифы поездок на одного пассажира и версту: 1-й класс — 3 коп., 2-й класс — 2½ коп., 3-й класс — 1¼ коп. См.: Указ и положение об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог (28 января 1857 г.). С. 179; Доклад о пассажирском движении. С. 181. С 1879 г. пассажиры поездов должны были уплачивать при покупке билета своего рода налог на мобильность, или «особый сбор» в размере 15% (3-й класс) или же 20% цены билета (1-й и 2-й классы). См.: Там же. С. 182. Для детей, солдат и арестантов действовали отдельные тарифные установления. В сравнении с поездкой на почтовых использование железной дороги было в России дешево. Тем не менее

- цепы варьировались у разных компаний, занимавшихся перевозками, в зависимости от дороги и региона. В среднем пассажир на почтовых в начале 1880-х гг. должен был рассчитывать на расходы от 2½ до 3½ коп. за лошадь на версту. См.: Спутник по главным дорогам и лечебным местам России. 2-е изд. СПб., 1884. С. 8.
127. Доклад о пассажирском движении. С. 190. В этих ценах уже содержались доплаты за ночные поезда и «особые сборы». Доход российского рабочего в 1880 г. составлял в среднем 16 руб. 56 коп. в месяц, сезонного рабочего на уборке урожая в 1903 г. — 25 коп. в день. См.: *Миронов Б.Н.* Социальная история России периода империи (XVIII — начало XX в.). Т. 2. СПб., 2000. С. 389; *Шаховской Н.В.* Земледельческий отход крестьян / Высочайшее учрежденное Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. СПб., 1903. С. 112.
128. Уже в начале 1870-х гг. поездки на поезде в России сравнительно с другими странами (учитывая цену на версту или километр) были относительно дешевыми. Тем не менее российские пассажиры первых двух классов должны были платить достаточно дорого, хотя и меньше, чем пассажиры в Англии или Испании. Поездка в третьем классе в России была, напротив, значительно выгоднее, чем в других странах, и только в Бельгии и Баварии — еще дешевле. См.: Путеводитель по России и за границу. Железные дороги, пароходы, почта, телеграф, метрология, объявления и проч. С картой железных дорог Российской империи. 20-е изд. СПб., 1872. С. 299. Исследование комиссии Баранова в 1881 г. показало, что в России тарифы на перевозки (считая на одного пассажира за версту) сравнительно с европейскими были весьма низкими. Только в Норвегии поездки по железной дороге были еще дешевле: Доклад о пассажирском движении. С. 217. См. также об этом: Пассажирские тарифы в Европе // Железнодорожное дело. Т. 10. 1819. № 13. С. 166.
129. Записка об отхожих (земледельческих и неземледельческих) промыслах и о передвижении партий по железным дорогам. СПб., 1979. См. об этом: *Cvetkovski R.* Modernisierung. S. 290.
130. Доклад о пассажирском движении. С. 219.
131. Там же. С. 221; Доклад о передвижении рабочих партий по железным дорогам / Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 5, 9, 12, 65.
132. Доклад о пассажирском движении. С. 226.
133. *Cvetkovski R.* Modernisierung. S. 19, 51, 230, 242 f., 319. Тезис о том, что российские пассажиры совсем не интересовались вопросом о скорости передвижения по железным дорогам, присутствовал уже в современной литературе. См.: В С. Быстрота железнодорожных сообщений // Журнал

Министерства путей сообщения. 1891. Май–июнь. В сокращенном виде и под критическим углом рассмотрено в работе: *Бородин А.П.* Быстрота железнодорожных сообщений. Киев, 1891 (перепечатка из журнала *Инженер*). С. 5 и сл.; Дальнейшие желательные реформы пассажирского тарифа // *Железнодорожное дело*. Т. 15. 1896. № 30–31. С. 248–250, здесь с. 250.

134. См. об этом особенно раздел 1.1.

135. Уже пассажиры первой железной дороги в Российской империи — из Петербурга до Царского Села — были воодушевлены темпом езды с помощью паровой тяги. 31 октября 1837 г. анонимный пассажир опубликовал следующий отчет в *Санкт-Петербургских ведомостях*: «Шестьдесят верст в час: страшно думать! Между тем вы сидите спокойно; вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение; только ветер свистит, только конь пышет огненной пеною, оставляя за собой белое облако пара. Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила — ум человеческий». См.: Санкт-Петербургские ведомости. 1837. 31 окт. № 247. С. 1115. См. также: [Анонимный автор]. Будущность железных дорог // *Московский наблюдатель*. 1837. Кн. IX. С. 475–483, здесь 476, 478; а также: *N.N.* Железная дорога. Письмо к приятелю в деревню // *Северная пчела*. 1852. 11 апр. С. 317–318. Об опыте поездок по железным дорогам в царской империи см. подробнее в разделе 3.2.1. Цветковски сам цитирует многочисленные свидетельства этого рода, однако отказывает им в каком-либо историческом значении. См.: *Cvetkovski R.* *Modernisierung*. S. 189, 262.

136. На этом останавливается также Цветковски: *Ibid.* S. 231 ff.

137. Наибольшая скорость схода пассажирских поездов // *Железнодорожное дело*. Т. 1. 1882. С. 315.

138. См. в том числе: Наибольшая скорость движения поездов // *Железнодорожное дело*. Т. 12. 1893. № 3. С. 32. Сообщения о рекордах скорости на русских дорогах имели весьма скромное воздействие в международном сравнении. Так, например, *Петербургская газета* сообщала 30 апреля 1911 г. в № 166 о поезде под названием *Молния*, ходившем между Петербургом и Кисловодском и достигавшем максимальной скорости более чем 100 верст в час. См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 454. Л. 23.

139. *Бородин А.П.* Быстрота железнодорожных сообщений. С. 1, 3.

140. Основания для сравнительно низкой скорости пассажирского железнодорожного сообщения в России были для современников предметом дискуссии. В то время как одни ссылались на плохое качество рельсовых путей, снежные заносы и сильные морозы зимой, редкость двухколейных

- линий и отсутствие спроса на быстрое сообщение, другие указывали на отсутствие конкуренции между отдельными железнодорожными обществами, неправильную тарифную политику, слишком долгое пребывание на вокзалах и общее отсутствие заинтересованности железнодорожных обществ в довольно убыточном пассажирском сообщении. См.: Там же. С. 4–6.
141. В.С. Быстрота и реакция; *Бородин А.П.* Быстрота железнодорожных сообщений; *Практик.* Несколько слов об ускорении пассажирского движения по русским дорогам // *Железнодорожное дело.* Т. 10. 1891. № 35–36. С. 370–373.
142. О тарифной реформе 1894 г. см.: *Перль Л.И.* По вопросу о реформе пассажирских тарифов. СПб., 1892; *Витте С.Ю.* Всеподданнейшая докладная записка министра финансов по департаменту железнодорожных дел о реформе пассажирского тарифа. 20 мая 1894 г. // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 2. С. 209–213; Он же. Всеподданнейшая докладная записка министра финансов по департаменту железнодорожных дел о реформе пассажирского тарифа. 18 ноября 1894 г. // Там же. С. 216–218; Понижение пассажирских тарифов на русских железных дорогах // *Железнодорожное дело.* Т. 13. 1894. № 12. С. 126.
143. Начиная с 1889 г. тарифная политика в железнодорожном деле регулировалась централизованно российским Министерством финансов. До февраля 1892 г. соответствующим отделом руководил Витте.
144. *Витте С.Ю.* Всеподданнейшая докладная записка. 20 мая 1894 г. С. 209.
145. *Витте С.Ю.* Всеподданнейшая докладная записка. 18 ноября 1894 г. С. 216.
146. Дифференцированный тариф был законодательно введен 1 декабря 1894 г. Базовая цена билета третьего класса за первые 160 верст составляла  $1\frac{1}{4}$  копейки за версту. Дальнейшее расстояние — вплоть до 300 верст — рассчитывалось по 0,9 коп. за версту. Начиная с расстояния в 1500 верст каждая последующая верста оценивалась в 0,4 коп. Для пассажиров второго и первого классов эта стоимость увеличивалась на множитель от 1,5 до 2,5.
147. См.: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 46. 1897. Таб. VII; Вып. 81. 1905. Таб. VII; Вып. 131. 1916. Т. 2–3. Таб. VII. Эти процессы были результатом не только введения новой тарифной системы. Рост населения, разрастание дорожной сети, индустриализация, урбанизация и другие факторы приводили не в меньшем масштабе к росту числа пассажиров в более дешевых классах. О последствиях тарифной реформы 1894 г. см.: *Н.А.* По поводу реформы пассажирского тарифа и вызванной ею статьи г-на М. Филоненко // *Железнодорожное дело.* Т. 14. 1895. № 11.

- С. 85–87; Первые признаки влияния пониженного пассажирского тарифа на русских железных дорогах // Там же. № 21–22. С. 206; *Михальцев Е.В.* Эволюция пассажирских перевозок на железных дорогах в довоенное время. М., 1826. С. 42 и сл.
148. См.: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 1. 1877. Таб. IV; Доклад о пассажирском движении. С. 211–213.
149. Перевозка по «рабочему тарифу» стоила первые 920 верст  $\frac{3}{4}$  копейки за версту. Затем эта ставка также сокращалась поэтапно. В отличие от тарифов с первого по третий класс «рабочий тариф» был действителен только для групп. См. об этом: *Гуцевич К.И.* Перевозка рабочих по железным дорогам. К пунктам 10, 11, 13 и 14 «Справки и перечни вопросов по делу об упорядочении земледельческого отхода крестьян». СПб., 1903. С. 1. Только в 1913 г. пассажиры четвертого класса были уравнены с другими пассажирами, то есть этот тариф начал действовать на всех дорогах, и билеты по нему могли быть приобретены также и по отдельности (а не только группой). См.: Нормирование IV-го пассажирского класса // Железнодорожное дело. Т. 32. 1913. № 41. С. 202; Реформа 4-го класса // Новое время. 1914. 6 апреля (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 622. Л. 52). Удешевленный способ перевозки рабочих в товарных вагонах предложили уже в 1881 г. сотрудники комиссии Баранова. См.: Доклад о передвижении рабочих партий. С. 66, 94 и сл., а также раздел 2.5.3. Этот способ перевозки не был лишь российской особенностью. О немецком аналоге см.: *Roth R.* Das Jahrhundert. S. 137 f.
150. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 46. 1897. Таб. VII; Вып. 81. 1905. Таб. VII; Вып. 131. 1915. Т. 2–3. Таб. VII.
151. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 81. 1905. Таб. VII; Вып. 131. 1915. Т. 2–3. Таб. VII. Самый высокий показатель (3,56 млн) зафиксирован в 1907 г.
152. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 131. 1915 (1916). Т. 2–3. Таб. VII. Также и в других европейских странах в начале XX столетия большая часть пассажиров путешествовала третьим или четвертым классом. См. об этом: *Roth R.* Das Jahrhundert. S. 138 f., а также S. 243.
153. *Витте С.Ю.* Всеподданнейшая докладная записка. 20 мая 1894 г. С. 209.
154. Этой проблемой транспортные планировщики и экономисты занимались и далее, например, в 1903 г. — межведомственное Высочайше учрежденное Особое Совецание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. См.: *Пономарёв Н.В.* О передвижении сельскохозяйственных рабочих, направляющихся в новороссийские губернии. СПб., 1895; Он же. О передвижении сельскохозяйственных рабочих, направляющихся

- в юго-восточные местности России. СПб., 1896; *Карышев И.* Идеальный тариф для русских железных дорог // *Железнодорожное дело*. Т. 15. 1896. № 3–4, 5–6. С. 19–23, 33–36; Дальнейшие желательные реформы тарифа // Там же. № 30–31. С. 250; *Шаховской Н.В.* Земледельческий отход крестьян; *Гуцевич К.И.* Перевозка рабочих по железным дорогам; Журнал Высочайше учрежденного Особенного Совецания о нуждах сельскохозяйственной промышленности. № 17. Заседания XXXV, XXXVI и XXXVII. 1, 8, и 22 ноября 1903 г. По делу об упорядочении земледельческого отхода крестьян // *Россия. Государственный Совет. Временные организации. Материалы*. Т. 41. 1902–1904 (РНБ. 135/300-41).
155. *Практик.* Скорость перевозки пассажиров первых трех классов по русским дорогам летом 1900 и 1890 годов // *Железнодорожное дело*. Т. 20. 1901. № 17. С. 149–151. Самым быстрым в империи поездом в 1900 г. был «Северный экспресс», развивавший на отрезке пути от Варшавы до Александра на русско-австрийской границе скорость до 53,9 версты в час.
156. О культуре поездок по железной дороге в российском обществе см. раздел 3.2. По теме чтения в поезде в целом см.: *Schivelbusch W.* *Geschichte der Eisenbahnreise*. S. 62–65; *Vorsteher D.* *Bildungsreisen unter Dampf* // *Bausinger H., Beyrer K., Korff G. (Hrsg.) Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München, 1991. S. 304–311, особенно S. 308–311; *Freeman M.* *Railways*. S. 86–88.
157. О концепте ментальных карт (*Mental maps*) см.: *Шленк Ф.Б.* Ментальные карты. С. 42–61.
158. Спутник по главным и лечебным местностям России. С. 1. О концепте территориальной интегрированности в России начиная с XVIII в. см.: *Wortman R.* The «Integrity» (*Tselost'*) of the State in Imperial Russian Representation // *Ab Imperio*. 2011. № 2. С. 20–45. С историко-правовой точки зрения см.: *Gall C. von.* Die Konzepte «staatliche Einheit» und «einheitliche Macht» in der russischen Theorie von Staat und Recht. Der Einfluss des Gemeinschaftsideals auf die russische Verfassungsentwicklung. Berlin, 2010, особенно S. 74–141.
159. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской в г. Воскресенск, и по Новому Иерусалиму 1853 года. М., 1853. Станция Крюково находилась на железной дороге из Москвы в Петербург.
160. Путеводитель по Николаевской железной дороге.
161. На какие именно западные образцы ориентировались авторы, установить невозможно. Возможной моделью был: *Bradshaw's descriptive guide to the London & South Western Railway*. London, 1845.
162. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 4. На какой пример из динамически развивавшегося рынка путеводителей

- намекал автор путеводителя, остается неясным. — Новые стандарты на западном рынке путеводителей установили выпущенные в 1836 г. Джоном Мюррсом (*John Murray*) и в 1839 г. Карлом Бедекером справочники. — Об истории путеводителей в Западной Европе см.: *Lauterbach B. Baedeker und andere Reiseführer. Eine Problemskizze // Zeitschrift für Volkskunde. Bd. 85. 1989. S. 206–236; Knoll G.M. Reisen als Geschäft. Die Anfänge des organisierten Tourismus // Bausinger (et. al.) (Hrsg.) Reisekultur. S. 336–343, особенно S. 341–343; Pretzel U. Die Literaturform Reiseführer im 19. und 20. Jahrhundert. Untersuchungen am Beispiel des Rheins. Frankfurt a.M., 1995; Hennig Ch. But never Mr. Baedeker! Eine kleine Geschichte des Reiseführers // NZZ Folio. 1996. Heft 6. (<<http://folio.nzz.ch/1996/juni/never-mr-baedeker>> [28.06.2015]); Koshar R. «What Ought to be seen». Tourist Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe // Journal of Contemporary History. Vol. 33. 1998. № 3. S. 323–340; *Idem. German Travel Cultures. Oxford, 2000; Palmowski J. Travels with Baedeker. The Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian Britain // Koshar R. (Hrsg.) Histories of Leisure. Oxford, 2002. P. 105–130.* О первых путеводителях по железной дороге (в Англии) см.: *Plunkett P.V. The Railway Passenger. P. 57.**
163. Изучение истории российских путеводителей находится еще в самом начале. Об истории первых российских путеводителей для путешествующих в Санкт-Петербург конца XVIII — начала XIX в. см. *Долженко Г.И. История туризма. С. 13–17; Johnson E.D. How St. Petersburg Learned to Study Itself. The Russian Idea of Kraevedenie. University Park (Pen.), 2006. P. 25–28.* Первые соображения о том, как работать с путеводителями для путешествующих пароходами и на лошадях в качестве источников, см. в работе: *Ely Ch. The Origins of Russian Scenery; Hausmann G. Ускоренное время и историческая память в путеводителях по Волге 19-го и начала 20-го веков. Неопубл. рукопись (июнь 2007), а также: Bekasova A.V. The Making of Passengers in the Russian Empire.*
164. *Глушков И. Ручной дорожник для употребления на пути между Императорскими всероссийскими столицами. СПб., 1801; Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно, сообщающий исторические, статистические и другие сведения о замечательных городах, местах и предметах находящихся по дорог между обеими столицами, составил и издал Н.Д. 2-е изд. М., 1847 (1-е изд.: 1839); Спутник от Москвы до Санкт Петербурга. Спутник от Санкт Петербурга до Москвы. М., 1841.*
165. Об идеале образовательной поездки: *Neutsch C. Die Kunst, seine Reisen wohl einzurichten. Gelehrte und Enzyklopadisten // Bausinger H. et. al. (Hrsg.) Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. Munchen, 1991. S. 146–152, особенно S. 148.*

166. Путьеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно. Предисловие. Б.л.
167. Путьеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 3 ф.
168. Об этом «трезвучии» и о (уязвимом) тезисе о том, что речь идет об «изобретении» века железных дорог; см.: *Koshar R. «What Ought to be Seen»*.
169. Особенной оригинальностью в этом отношении отличался *Спутник от Москвы до Санкт Петербурга (1841)*. Если путешественник хотел получить информацию о достопримечательностях на пути из Москвы до Санкт-Петербурга, ему следовало обратиться к правой странице книги. Если он путешествовал в обратном направлении, он переворачивал книгу на 180° и читал текст, напечатанный на противоположной странице, перевернутой «с ног на голову».
170. См. в качестве примера: *Глушков И. Ручной дорожник. С. 2. Спутник от Москвы до Санкт Петербурга. С. 7, 13. О дисциплинировании восприятия пространства в эпоху железных дорог см.: Speich D. Rechts und Links der Eisenbahn. Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt // Burri M. et. al. (Hrsg.) Die Internationalität der Eisenbahn. 1850–1970. Zurich, 2003. S. 91–109; Plunkett P.V. The Railway Passenger. P. 57.*
171. См. в том числе: Путьеводитель от Москвы до С. Петербурга и обратно. С. 1, 309 и сл. Данные о расстоянии пассажиры могли прочитать на верстовых столбах, стоявших вдоль дорог.
172. См. в качестве примера: Путьеводитель от Москвы до С. Петербурга и обратно. С. 304–305; Спутник от Москвы до Санкт Петербурга. С. 16 и сл., 21.
173. В начале 1850-х гг. на русском языке еще не утвердилось единое обозначение для понятия вокзала. Остановки железнодорожного транспорта и соответствующие постройки назывались либо «станция», либо «путевой двор». Словом «вокзал», которое позднее должно было обозначать «станцию» (и в этом значении до сих пор употребляется в русском языке), с конца XVIII в. вслед за *Vauxhall* в Лондоне обозначали место отдыха горожан, куда члены культурного русского «общества» приходили в рестораны, на концерты, театральные постановки и танцевальные представления. На соответствующее заведение в Петровском парке и в Химках (недалеко от Москвы) указывает *Путьеводитель от Москвы до С. Петербурга и обратно. С. (2, 4–6)*, а также *Путьеводитель по Николаевской железной дороге (С. 92)* и *Спутник от Москвы до Санкт Петербурга (С. 6 и сл.)*. К этимологии слова «вокзал» см. в том числе: *Богданов И.А. Вокзалы Петербурга. С. 5.*
174. Путьеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 6–9; Путьеводитель по Николаевской железной дороге. С. 1–9.
175. См. в качестве примера: Путьеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 12 и сл., 21 и сл., 24, 28, 30; Путьеводитель по Николаевской железной дороге. С. 12, 23, 32, 43, 44.



176. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 6.
177. Путеводитель по Николаевской железной дороге. С. 1.
178. Там же. С. III.
179. Там же. С. I-II.
180. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 5, 29. Описания скорости см.: Путеводитель по Николаевской железной дороге. С. 8, 12, 16.
181. Например, *Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно* (1839 г.) имел объем в 660 страниц и подробно останавливался на каждой достопримечательности по пути и ее истории. Наряду с этими и в эпоху почтовых существовали также небольшого формата путеводители, например: *Глушков И.* Ручной дорожник. В нем было всего лишь 111 страниц.
182. Этот же тренд можно наблюдать в путеводителях других стран, например Германии, выходявших в эти же годы. См.: *Koshar R.* «What Ought to be Seen». P. 333.
183. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 29.
184. Там же. С. 25.
185. Там же. С. 4.
186. Там же. С. 7-8.
187. Там же. С. 16, 21.
188. Там же. С. 23, 27-28. В большинстве случаев, когда здесь превозносились те или иные железнодорожные мосты, речь шла все еще о конструкциях из дерева. Гравюра с изображением железнодорожного моста через Мсту украшала *Путеводитель по Николаевской железной дороге* 1858 г. издания (с. 36 и сл.).
189. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 19 (1 сажень = 2,13 м).
190. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 18 и сл., 26. В 1841 г. добыча торфа в окрестностях Москвы выглядела пока еще необычным явлением. См.: *Спутник от Москвы до Санкт-Петербурга*. С. 11. На экологические последствия для российских лесов, страдавших из-за высокой потребности железных дорог в топливе, указывал еще в 1830-е гг. министр финансов Канкрин, вообще скептически относившийся к прогрессу. См.: *Мельников П.П.* Сведения о русских железных дорогах. С. 242; а также раздел 1.1.
191. О мотиве железной дороги в произведениях Чехова см. в том числе: *Baehr S.L.* The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in «The Cherry Orchard» // *Slavic and East European Journal*. Vol. 43. 1999. № 1. P. 99-121.

192. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 28–29. Об истории восприятия ландшафта и пейзажной живописи в России XVIII и XIX вв. см. особенно: *Ely Ch. This Meager Nature*.
193. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 20. См. также: Путеводитель по Николаевской железной дороге. С. 12, 17, 36, 60–62. Также и в первых путеводителях XIX в. для путешествующих по Волге плоский ландшафт Центральной России, который пересекала река, описывался как малозначимый и совершенно непривлекательный. Крис Или показывает, что после 1862 г. в путеводителях начинается эстетизация русского ландшафта в целом и местностей у Волги в особенности. См. об этом: *Ely Ch. Origins*. P. 671–675. О «русификации» Волжского речного бассейна в российских путеводителях см. также: *Haustmann G. Mütterchen Wolga*. S. 381 ff.
194. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 24. Также и в российских путеводителях эпохи почтовых господствует «вечное лето», по наблюдению А. Бекасовой: *Bekasova A. V. The Making of Passengers in the Russian Empire*.
195. О «панорамном взгляде» как феномене века железных дорог см.: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise*. S. 51–60.
196. Рамочный взгляд, ограниченный окном вагона, возник еще как зрительная привычка в эпоху передвижения в экипажах. Так, формулировка «[глядя] в окно кареты, можете вы видеть...» встречается в путеводителе 1841 г.: *Спутник от Москвы до Санкт Петербурга*. С. 31.
197. Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковской. С. 6.
198. Там же. С. 15, 16, 21. К определению местонахождения пассажира в пространстве см.: *Путеводитель по Николаевской железной дороге*. С. 12, 54, 60.
199. См. об этом подробно выше, раздел 2.1.
200. См., например: *Глушков И. Ручной дорожник*. С. 16–45. (1801); *Путеводитель по Николаевской железной дороге*. С. 26 [1858]. О термине «пространство воспоминания» (*Erinnerungsraum*) или о понятийной паре «пространство и воспоминание» (*Raum und Erinnerung*) см.: *Damir-Geiltsdorf S., Hartmann A., Hendrich B. (Hrsg.) Mental Maps — Raum — Erinnerung. Kulturwissenschaftliche Zugänge zum Verhältnis von Raum und Erinnerung*. Münster, 2005, особенно см. в этом сборнике работы Сабини Дамир-Гайлсдорф, Беатрис Хендрих, Ангелики Хартманн и Андреаса Ланделона, а также: *Buchinger K., Gantet C., Vogel J. (Hrsg.) Europäische Erinnerungsraume*. Frankfurt a.M., 2009, здесь см. особенно Введение. О представлении о России как о пространстве национальном см. выше, раздел 1.3.
201. См.: Предисловие // *Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно*. Б.п.

202. О путеводителях для пассажиров российских поездов в 1880-е гг., где Россия представлена как пространство, объединенное транспортной сетью, см. ниже, раздел 2.4.6.
203. В то время как историческая наука все больше привлекает карты в качестве исторического источника, железнодорожные справочники по-прежнему ожидают своей очереди как средство изучения пространственной репрезентации. Об истории картографии и о картах как историческом источнике см., например: *Schneider U. Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis heute.* Darmstadt, 2004; *Harley J.B. The Nature of Maps. Essays in the History of Cartography.* Baltimore, 2001. Об истории картографии в Российской империи см.: *Kivelson V.A. Cartographies of Tsardom. The Land and its Meanings in Seventeenth-century Russia.* Cornell, 2006; *Petronis V. Constructing Lithuania: Ethnic Mapping in Tsarist Russia. 1800–1914.* Stockholm, 2007. О железнодорожных справочниках как историческом источнике см.: *Schlogel K. Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik.* München, 2003. S. 352–362. Еще в 1957 г. Ханс Магнус Энциенсбергер в своем стихотворении *Ins lesebuch für die oberstufe* указывал на ценность расписания как источника. См.: *Enzensberger H.M. Letzter Halt* Internet. Das Kursbuch der Bahn // *Frankfurter Allgemeine Zeitung.* 2008. 15. Juli. (<<http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/buecher/das-kursbuch-der-bahn-letzter-halt-internet-1668445.html>> [28.06.2015]).
204. Об истории железнодорожных справочников см.: *Roll Freiherr von. Kursbücher // Enzyklopadie des Eisenbahnwesens.* Bd. 7. Berlin; Wien, 1915. S. 42–44; *Krajewski M. Restlosigkeit.* S. 29–37. В Западной и Центральной Европе первые справочники для путешествующих по железным дорогам и парходами также составлялись частными лицами [например, Хендшел (*Hendschel*) в Германии, Брэдшоу (*Bradshaw*) в Англии], а вовсе не государственными учреждениями.
205. Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Вып. 1. СПб., 1897. Неоднократно раздавались жалобы на то, что этот объемистый комpendиум был не самым удобным в обращении во время путешествия. См., например: *Перцов Б.П. Пухлый путеводитель // Новое время.* 1909. 28 июня. № 11958 (РГИА. Ф. 273. Он. 10. Д. 312. Л. 172).
206. Положение о движении по С. Петербургско-Московской железной дороге.
207. Правила движения по железным дорогам (1874). С. 36–37 (§ 36).
208. Происхождение железнодорожных справочников/указателей восходит к первому *Railway Guide* для английских железных дорог, автором которого был Джордж Брэдшоу (1838 г.). См. об этом: *Beaumont M., Freeman M. Introduction: Tracks to Modernity // Eidem. (Ed.) The Railway and Modernity.*

- Time, Space, and the Machine Ensemble. Oxford, 2007. P. 13–43, здесь p. 19; Richards J., MacKenzie J.M. The Railway Station. P. 96.
209. Frooms Railway Guide — Указатель «Фрум». Путешествие по России по прямым железнодорожным и пароходным сообщениям. [Б.м.], 1867 (и послед. издания); Путеводитель по России. Ч. 1: Железные дороги. Издание картографического заведения А. Ильина. СПб., 1867 (и послед. издания); Путеводитель по России и за границу. Железные дороги, пароходы, почта, телеграф, метрология, объявления и проч. СПб. [возможно], 1869 (и послед. издания); Путеводитель по русским железным дорогам. М. [возможно], 1872 (и послед. издания); Спутник по русским железным дорогам / Изд. Вестник железных дорог и пароходства. СПб.: В.П. Ланцерт, 1875 (и послед. издания). Другие, более поздние справочники, издававшиеся частными лицами: Полный карманный путеводитель по России. СПб., 1880 (?) (и послед. издания; начиная с 1882 г. выходил под заголовком: Полный карманный путеводитель для железнодорожных, пароходных и почтовых прямых сообщений); Спутник по России. Рига, 1888 (и послед. издания); Попутчик по русским железным дорогам / А.Ф. Адамович. Б.м. [СПб.], 1898 (и послед. издания).
210. См., например: Дорожник чужеземный и российский и поверстная книга российского государства с приобщением известия о почтах... Собраны и напечатаны на иждивении Императорского Санктпетербургского Почтамта под смотрением Василья Григорьевича Рубана. СПб., 1777; Новейший русский дорожник верно показывающий все почтовые пути Российской Империи и новоприсоединенных от Порты Оттоманской и Республики Польской областей, собранный через переписку со всеми почтовыми канторами... СПб., 1803; Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей в трех частях. Издан от почтового департамента. СПб., 1824.
211. О культуре путешествий в экипажах в Российской империи: *Cvetkovski R. Modernisierung. S. 88–183*; о путеводителях по железной дороге см.: *Ibid. S. 117 f., 128 f.*; а также: *Randolph J.W. The Singing Coachman.*
212. Путеводитель по России и за границей. 20-е изд. 1872. *Frooms Railway Guide — Указатель «Фрум»* (11-й год издания. 1875. № 82) сообщал своим читателям о том, что на территории империи действовало различное местное время, об адресах страховых обществ, о днях рождениях и именах членов императорской фамилии, адресах министерств в Санкт-Петербурге, именах сотрудников Министерства путей сообщения в Санкт-Петербурге, а также о средней скорости движения поездов в различных европейских странах для сравнения.
213. *Frooms Railway Guide — Указатель «Фрум»*. 11-й год издания. 1875. № 82.

214. См., например, рекламное приложение в *Путеводителе по России и за границу* (20-е изд. 1872) или: *Frooms Railway Guide* — Указатель «Фрум». 11-й год издания. 1875. № 82. Последний содержит к тому же небольшой путеводитель для отдельных городов Западной Европы с информацией о транспортном сообщении, достопримечательностях и т.п. Там же. С. 250–357.
215. История железнодорожных карт как средства пространственной репрезентации еще, со всей очевидностью, не исследована. О картах инфраструктурной сети Европы как историческом источнике см.: *Badenoch A. Myths of the European Network: Construction of Cohesion in Infrastructure Maps // Fickers A. (Hrsg.) Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe.* N.Y., 2010. P. 47–77. Уже в XIX столетии российские инженеры требовали сделать новые формы картографического изображения транспортного пространства в эпоху железных дорог предметом новой научной дисциплины, которую они называли сидеро-дромографией (*Sidero-Dromographie*) (от греч. *sideros* — железо и *dromos* — путь, дорога). См. об этом: *Лестушевский*. Новый опыт железнодорожной географии России // *Железнодорожное дело*. Т. 17. 1898. № 13–14. С. 163–167.
216. См.: *Bradshaw's Railway Companion: Containing the Times of Departure, Fares, &c. of the Railways in England.* См. также: *Hackney Coach Fares from the Principal Railway Stations.* Manchester, 1841. P. 4. См. также: R.A. Schulz *neue praktische Reisekarte mit Angaben der Distanzen.* Wien, 1846.
217. Карта Российских железных дорог. 1872. (Приложение к *Путеводителю по российским железным дорогам, с приложением карты железнодорожных сообщений* (М., 1872). В Германии карты такого рода вошли в употребление не позже 1850-х гг. См.: *Eisenbahn- und Post-Routen Karte zu Henschel's Telegraph. Ubersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphenverbindungen Deutschlands und der angrenzenden Lander, bearbeitet von U. Henschel.* Frankfurt a.M., 1856 (репринт: 1976). В качестве предшественника немецких железнодорожных карт можно рассматривать набросок *Das deutsche Eisenbahnsystem* — работу, которую Фридрих Лист приложил к своей брошюре 1833 г. *Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems.* На этот эскиз карты Лист нанес только северную прибрежную линию Центральной Европы, а также важнейшие реки, отметив на поверхности, в остальном совершенно белой, только те города, которые он считал узловыми пунктами будущей железнодорожной сети в Германии. Точки на карте он соединил практически прямыми линиями. См.: *List F. Über ein sächsisches Eisenbahnsystem.* S. 189 (карты в приложении).
218. По причине своего центрального географического положения и экономического значения Москва уже в 1860-е гг. стала центральным пунктом

железнодорожной сети Европейской России. В начале XX в. город располагался десятию головными станциями, от которых вдоль радиальных осей отходили железнодорожные линии во все стороны света.

219. См. об этом подробнее гл. 1.
220. Путеводитель по России. Ч. 1. Железные дороги. 2-е изд. СПб., 1868.
221. См. об этом также раздел 1.1.
222. Коротко упомянем здесь о том, что с введением быстрой (экспресс-) почты в начале XIX в., в разных европейских странах значительно повысилась уже сама точность расчета времени в пути для почтовой кареты. На это указывает на немецких примерах Клаус Байер в работе: *Beyrer K. Die Postkutschenreise. Tübingen, 1985. S. 235–248, особенно S. 244, 247; Idem. Eilwagen und Schnellpost // Idem. (Hrsg.) Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Karlsruhe, 1992. S. 189–197.*
223. «The sacred text at the ritual centre» (*Beaumont M., Freeman M. Introduction: Tracks to Modernity. P. 19.*)
224. Некоторые справочники выделяют еще и расписания поездов по предместьям больших городов, а также расписания прямого пассажирского сообщения. Так, *Официальный указатель 1897 г.* информировал своих читателей в первой части о движении поездов в пригородах, во второй — о расписании поездов в Европейской России, в третьей — в азиатской ее части, а в заключение, в четвертом разделе, — о железнодорожном сообщении по Финляндии. В более раннем, изданном частным лицом справочнике расписания были расположены исходя из поездки из Санкт-Петербурга в Москву, а оттуда уже в направлениях стран света (южные дороги, центральные дороги, западные дороги и т.п.). См.: *Путеводитель по российским железным дорогам. 14-е изд. 1885 (январь). С. 65–189.*
- Обоснованным представляется систематическое сравнительное изучение «регионализации» российской железнодорожной сети в справочниках, с одной стороны, и учебников географии второй половины XIX в., содержащих проекты территориально-пространственного членения царской империи, исследованных Мариной Лоскутовой, с другой стороны. См.: *Loskutova M. A Motherland with a Radius of 300 Miles: Regional Identity in Russian Secondary and Post-Elementary Education from Early Nineteenth Century to the War and Revolution // European Review of History — Revue européenne d'histoire. Vol. 9. 2002. № 1. P. 7–22; Idem. С чего начинается родина? Преподавание географии в дореволюционной школе и региональное самосознание (XIX — начало XX в.) // Ab Imperio. 2003. № 3. С. 159–198; а также: Кириченко Е.И. Природно-экономическая концепция районирования России и изучение городов // Градостроительство России. Т. 1. С. 78–81.*

225. Помимо этого в расписаниях указывалось, ходил ли тот или иной поезд в определенные дни недели и имел ли он вагоны всех классов, вагоны для дам и купе для некурящих.
226. См. в качестве примера: Путеводитель по железным дорогам. 14-е изд. 1885. С. 190–191; Спутник по России — *Coursbuch für Russland*. 1888. С. 222–228.
227. Постановление министра путей сообщения от 30 ноября 1886 г., № 10771. См.: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства. Т. 1. С. 63. Уже в конце 1870-х гг. отдельные карты железнодорожных путей висели на стенах залов ожидания российских вокзалов. См.: Доклад о пассажирском движении. С. 26.
228. См. в качестве примера: Схема российских железных дорог. Изд. И.Ф. Зауера (По поручению 10-го Общего съезда представителей русских железных дорог по тарифным вопросам). Ноябрь 1890 г.
229. К образу России как внутреннего рынка в дискурсах российских транспортных планировщиков см. в разделе 1.2.
230. Спутник по главным дорогам и лечебным местностям России. 2-е изд. СПб., 1884. С. 6. В 1883 г. в Лейпциге появился первый справочник для путешественников по Западной и Центральной России: *Handbuch für Reisende für West- und Mittelrussland*, изданный Карлом Бедекером (*Karl Baedeker*). Второе издание этого справочника (1888 г.) покрывало уже всю «Россию». В 1912 г. «русский Бедекер» издавался уже в седьмой раз. Многочисленные путеводители издательства «Бедекер» переводились также и на русский, как, например, путеводитель для путешественников по Польше (СПб., 1913–1914). В 1910 г. Министерство путей сообщения призвало руководства железнодорожных обществ Российской империи издавать для своих клиентов путеводители по образцу «Бедекера». См.: Циркуляр Управления железных дорог 26 августа 1910 г., № 22087/132 // Тимофеев Л.А. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. 2-е изд. СПб., 1912. С. 133–134.
231. Спутник по главным городам и лечебным местностям России. С. 1. Описанию многочисленности этнических групп царской империи посвящен отдельный фрагмент книги: Там же. С. 10–25.
232. Путеводитель по России. Карманное издание. Составлен по официальным сведениям. Полное содержание железнодорожных и паромных сообщений по всей России. С приложением железнодорожной карты со всеми необходимыми сведениями / Изд. Тилли. 6-е изд. М., 1893 (1-е изд.: 1891); Спутник по российским железным дорогам. Район 1–20. СПб., 1891; Спутник по России с описанием городов / Изд. С.В. Козочкина. М., 1896; По России. Путеводитель по всей России. Спутник и справочник / Изд. Н.И. Игнатова. СПб., 1901.

233. Исключение составил здесь путеводитель Игнатова *По России. Путеводитель по всей России*, в котором портреты городов разделены по линиям железных дорог.
234. Путеводитель по России / Изд. Тилли. С. 1.
235. См., например: Путеводитель для желающих совершить путешествие по Финляндии и Эстляндскому побережью в прямом сообщении по железным дорогам, на пароходах и в дилижансах. СПб., 1874; *Золотницкий И.И.* По Царскосельской дороге. СПб., 1882; *Он же.* По балтийской дороге. Т. 2. СПб., 1884; *Он же.* По Новгородской дороге; [*Андреев П.Н.*] Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам. Киев, 1898; Путеводитель по Балтийской и Псково-Рижской железной дороге. Спутник и справочник. С картой и иллюстрациями / Изд. Н.И. Игнатова. СПб., 1900. (Сер.: По России); Краткий путеводитель на Дальний Восток по сплошному железнодорожному пути. Москва–Владивосток–Порт-Артур–Пекин и обратно. СПб., 1902; По Екатерининской железной дороге, издание Управления Екатерининской железной дороги. Екатеринбург, 1903; Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. М., 1905; Путеводитель-справочник по Оренбургу и Ташкентской железной дороге с расположенными на ней дорогами / Составлено Н.И. Бодровым-Повираевым. Оренбург, 1908; Путеводитель по Московской окружной железной дороге. М., 1909; *Быков К.В., Москович Г.Г.* Петербург–Москва–Кавказ, серия «Путеводитель по железным дорогам», маршрут № 1. СПб., [1911]. — В распоряжении и пассажиров в начале XX в. были также путеводители по Китайско-Восточной железной дороге, например: Путеводитель китайско-восточной железной дороги. [Б.м.], 1903.
236. От Волги до Великого оксана. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге с описанием Шилко-Амурского водного пути и Манчжурии / Сост. А.И. Дмитриев-Мамонов. СПб., 1900 (см. об этом также раздел 1.6.3). Автор *Путеводителя* А.И. Дмитриев-Мамонов в 1903 г. издал также труд о Центрально-Азиатской (ранее Закаспийской) железной дороге и в 1907 г. — о дороге из Оренбурга до Ташкента: Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге; Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Ташкентской и Среднеазиатской, 1907–1908. СПб., 1907; Путеводитель по Ташкентской железной дороге с очерком Ферганской нефти. СПб., 1907. См. также изданный Управлением Среднеазиатской железной дороги иллюстрированный справочник: Путеводитель по Среднеазиатской железной дороге. От ст. Красноводск до ст. Ташкент. Андижан, Скобелево, Купка и Бухара / Изд. Среднеазиатской железной дороги. Ашхабад, 1912.



237. Путеводитель по Александровской железной дороге (Москва–Брест), составлен к 100-летней годовщине Отечественной войны 1812 г. М., 1912; см. также: Спутник по Московско-Виндавской железной дороге. Исторические, географические и экономические сведения. М., 1909.
238. Спутник по главным дорогам и лечебным местностям России. С. 9. О спорах вокруг значения термина «раса» см. по-русски: Холл К. «Расовые признаки коренятся глубже в природе человеческого организма»: неуловимое понятие расы в Российской империи // Миллер А. и др. (Ред.) Понятия о России. К исторической семантике имперского периода. Т. 2. М., 2012. С. 194–258; Knight N. Ethnicity, Nationalism and the Masses. *Narodnost' and Modernity in Imperial Russia* // Hoffmann D.L., Kotsonis Y. (Ed.) *Russian Modernity. Politics, Knowledge, Practices*. N.Y., 2000. P. 41–64; Mogil'ner M. *Russian Physical Anthropology of the Nineteenth — Early Twentieth Centuries: Imperial Race, Colonial Other, Degenerate Types, and the Russian Racial Body* // Gerasimov I. et. al. (Ed.) *Empire Speaks Out: Languages of Rationalization and Self-Description in the Russian Empire*. Leiden, 2009. P. 155–189; Avrutin E. *Racial Categories and the Politics of (Jewish) Difference in Late Imperial Russia* // *Kritika*. Vol. 8. 2007. P. 13–40; Frank S.K. *Anthropologie als Instrument imperialer Identitätsstiftung: Russisch-sibirische Rassentheorien zwischen 1860 und 1890* // Pietrow-Fennker B. (Hrsg.) *Kultur in der Geschichte Russlands*. Gottingen, 2007. S. 203–223; Тольц В. Российские востоковеды и общеевропейские тенденции в размышлениях об империях конца XIX — начала XX века // Ауст М., Вульпиус Р., Миллер А. (Ред.) *Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917)*. М., 2010. С. 266–307, здесь с. 276–283.
239. Спутник по главным дорогам и лечебным местностям России. С. 10–25.
240. Там же. С. 11–12.
241. Там же. С. 18.
242. См.: Там же.
243. Там же.
244. См. также: Спутник по России с описанием городов. С. 1–2.
245. *Золотницкий И.П.* По Новгородской дороге. Т. 2. С. 53.
246. Путеводитель по Александровской железной дороге. С. 28. Об описании этнических различий в рассказах путешественников по западным провинциям Российской империи см. раздел 3.2.2.
247. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге / Изд. министерства путей сообщения; Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова и А.Ф. Здырского. СПб., 1900. С. 44–49, 101–102 [башкиры], 390–391 [буряты], 438–440 [«инородцы» Амурской области].

248. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900. С. 101.  
Сравнимые физиогномические описания можно найти в разделах, посвященных якутам (с. 45) и сибирякам (с. 148).
249. Ср. классификацию «рас» в: Путеводитель по Туркестану. 1903. С. 40–61.
250. От Волги до Великого океана. С. 46.
251. Там же. С. 50.
252. Исследование истории этнографической фотографии в Российской империи сейчас только начинается. См.: *Dikovitskaia M.* Central Asia in Early Photographs: Russian Colonial Attitudes and Visual Culture // Uyama T. (Ed.) Empire, Islam, and Politics in Central Eurasia, Slavic Eurasian Studies. Sapporo, 2007. № 14. P. 99–136, особенно p. 106–108 (<[http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no14\\_ses/04\\_dikovitskaya.pdf](http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no14_ses/04_dikovitskaya.pdf)> [30.07.2013]); *Hirsch F.* National Types // Kivelson V., Neuberger J. (Ed.) Picturing Russia: Explorations in Visual Culture. New Haven, 2008. P. 157–161; *Groys B., Weibel P.* (Hrsg.) Bilder eines Reiches. Leben im vorrevolutionären Russland. Karlsruhe, 2012 (особенно работы Светланы Артамоновой и Кирины Соловьевой). Над изучением фотографий из русского Туркестана 1866–1876 гг. работает Хезер С. Зоннтаг из университета Висконсин-Мэдисон. См.: *Sonntag H.S.* Photography & Mapping Russian Conquest in Central Asia: Early Albums, Encounters, & Exhibitions, 1866–1876 // Journee d'Etude Centrasiatique. 2007. Atelier 3: Oct. 26 (<<http://www.reseau-asie.com/article-en/heather-s-sonntag-photography-mapping-russian-conquest-in-central-asia-early-albums-encounters-exhib/>> [25.06.2015]). В университете Базеля Лаура Элиас (*Laura Elias*) работает в настоящее время над диссертацией по истории этнографической фотографии в России XIX столетия.
253. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. С. 46 [киргизские волостные старшины и бии], 51, 148–149 [остяцкий князь; остяцкий князь и княгиня Артензиевы], 167 [типы киргизов Акмолинской обл. — Султан Валиханов].
254. От Волги до Великого океана. С. 43, 45, 46, 49, 228; Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. С. 102, 174, 175.
255. В *Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге* опубликовано более 25 фотографий железнодорожных мостов, например Александровского моста через Волгу (с. 91) и моста через Енисей (с. 315).
256. См. об этом также раздел 1.6.3.
257. Подобный же подбор иллюстраций можно обнаружить в богато иллюстрированном издании: «Великий путь». Виды Сибири и ее железных дорог. Вып. 1 / Виды сняты П. Томашкевичем. Красноярск, 1899. О вере просвещенного российского «общества» в возможность «цивилизовать» «отсталые», как считалось, народы см.: *Avrutin E.* Racial Categories. P. 22; *Sunderland W.* Taming the Wild Field. P. 165–167.

258. Подобная двойная структура — этнографическая фотография, с одной стороны, и техническая, или цивилизационно-техническая, с другой, — отличает также иллюстрированное приложение к изданию: *Путеводитель по Туркестану* (1903) и *Путеводитель по Туркестанской железной дороге* (1907). Между тем издатель *Иллюстрированного путеводителя по Среднеазиатской железной дороге* (1912) отказался от использования этнографических фотографий.
259. Спутник по Московско-Виндавской железной дороге. С. 272. См. также: *Быков К.В., Москович Г.Г.* Петербург–Москва–Кавказ (обложка).
260. Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. С. 213–221. Авторы этого путеводителя при издании этого труда эксплицитно ориентировались на *Справочник по Великой Сибирской железной дороге* 1900 г. См.: Там же. С. 2.
261. *Эткинд А.* Бремя бритого человека // *Ab Imperio*. 2002. № 1. С. 265–299; *Он же.* Русская литература, XIX век: Роман внутренней колонизации // *Новое литературное обозрение*. 2003. № 59. С. 103–124; *Etkind A.* *Internal Colonization. Russia's Imperial Experience*. Cambridge, 2011. См. рус. пер.: *Эткинд А.М.* Внутренняя колонизация. Имперский опыт России / Авториз. пер. с англ. яз. В. Макарова. М., 2013.
262. См. об этом раздел 3.2.2.
263. М. Могильнер связывает выросший интерес к вопросам этнографии и учению о расах в России с увеличившейся внутренней миграцией в империи в XIX в. См.: *Могильнер М.* *Homo imperii: История физической антропологии в России (конец XIX — начало XX в.)*. М., 2008. С. 11, 160.
264. См. об этом: *Knight N.* *Science, Empire, and Nationality. Ethnography in the Russian Geographical Society, 1845–1855* // *Burbank J.* *Imperial Russia. New Histories for the Empire*. Bloomington, 1998. P. 108–141; *Weiß C.* *Wie Sibirien «unser» wurde; Kleinmann Y.* *Wissenschaft imperial — Wissenschaft national. Entwurf einer Geschichte der Ethnographie im Russländischen Reich* // *Hausmann G. et. al.* (Hrsg.) *Imperienvergleich. Beispiele und Ansätze aus osteuropäischer Perspektive* (FS Andreas Kappeler). Wiesbaden, 2009. (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte; Bd. 75). S. 77–103. О начале европейской этнографии в Российской империи см.: *Avrutin E.* *Racial Categories. Об истории этнографической картографии в поздний период существования империи* см.: *Hirsch F.* *Empire of Nations. Ethnographic Knowledge and the Making of the Soviet Union*. Ithaca (N.Y.), 2005. P. 35–44.
265. См. об этом: *Могильнер М.* *Homo imperii*; *Avrutin E.* *Racial Categories*, P. 23 f., 27–29. Об истории ИОЛЕАЭ см.: *Bradley J.* *Voluntary Associations in Tsarist Russia*. P. 128–168.

266. Найт Н. [Nataniel Knight]. Панславизм. Империя напоказ: Всероссийская этнографическая выставка 1867 года // Новое литературное обозрение. 2001. № 5. С. 111–131; Могильнер М. Homo imperii. С. 42–45.
267. Могильнер М. Homo imperii. С. 107–108.
268. Hirsch F. Empire of Nations. P. 33.
269. Об участии ИРГО в подготовке Всемирной выставки 1900 г. см. раздел 1.6.3.
270. Hirsch F. Empire of Nations. P. 33. О концепте «великого русского народа» см.: Миллер А. Украинский вопрос. С. 31–41.
271. Brower D.R. Islam and Ethnicity. S. 124; Могильнер М. Homo imperii. С. 101–104.
272. О жалобах, которые раздавались со стороны обеих дисциплин, см.: Могильнер М. Homo imperii. С. 50, 131; Hirsch F. Empire of Nations. P. 34.
273. Могильнер М. Homo imperii. С. 147.
274. Центральное значение здесь имели многотомные сочинения: Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении / Под ред. П.П. Семенова. СПб.; М., 1881–1901; а также: Россия. Полное географическое описание нашего отечества. В 11 т. / Под ред. П.П. Семенова, В.П. Семенова-Иян-Шанского, В.И. Ламанского. СПб., 1899–1914. На труды Семенова ссылается в том числе издатель Путеводителя по Московско-Курской железной дороге. См.: Там же. С. 2. В 1899 г. Министерство путей сообщения в Петербурге выступило с инициативой продавать издание *Россия. Полное географическое описание нашего отечества* в каждой вокзальной книжной лавке. См.: Циркуляр по эксплуатационному отделу, 19 мая 1899 г., № 19850 // Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казной. Т. 2: С 1 июня 1898 г. по 31 июня 1899 г. включительно. СПб., 1901. С. 180. В качестве еще одного источника вдохновения для иллюстраций к изданию *Wegweiser auf der Großen Sibirischen Eisenbahn* этнографическими фотографиями мог служить официальный отчет о путешествии по Азии наследника престола Николая Александровича (1890–1891), опубликованный князем Эспером Эсперовичем Ухтомским в 1893–1897 гг. и снабженный уже соответствующим иллюстративным материалом. См.: Ухтомский Э.Э. Путешествие на Восток Его Императорского Высочества государя наследника цесаревича, 1890–1891. Т. 3. СПб., 1897. С. XXXVIII, XLII, L, LVIII и сл., 107, 139, 151.
275. О сотрудничестве вице-президента ИРГО Петра Петровича Семенова в издании *Сибирь и великая сибирская железная дорога* для Всемирной выставки в Чикаго в 1893 г. см.: Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde. S. 208, 222–224.

276. Предварительные соображения по этому вопросу я опубликовал в следующем издании: *Schenk F.B. Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich // Roth R. et. al. (Hrsg.) Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M., 2009. S. 197–221; Idem. Die Produktion des imperialen Raumes: Konzeptionelle Überlegungen zu einer Sozial- und Kulturgeschichte der russischen Eisenbahn im 19. Jahrhundert // Schlogel K. (Hrsg.) Mastering Russian Spaces. Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte. München, 2011. S. 109–127.*
277. В связи с этим было бы полезно более подробно изучить, насколько железная дорога в России внесла свой вклад в трансформацию домодерного сословного общества в современное сословное. За эту идею я благодарен Мартину Шульце-Весселю (*Martin Schulze-Wessel*).
278. Обзор сообщений современников о состоянии вокзалов больших городов в начале XX столетия см. в заключительном разделе настоящей книги.
279. О вокзале Павловска см.: *Schenk F.B. Der musikalische Bahnhof. Eine Episode aus der Klanggeschichte der technischen Moderne im späten Zarenreich // Kunkel M. et. al. (Hrsg.) Dreizehn 13. Basels Badischer Bahnhof in Geschichte, Architektur und Musik Ein multidisziplinäres Projekt zur Vergangenheit und Gegenwart eines Stadtmonuments. Saarbrücken, 2012. S. 13–21; Розанов А.С. Музыкальный Павловск. Л., 1978 (репринт: СПб., 2007); Алянский Ю.Л. Веселящийся Петербург: По материалам собрания Г.А. Иванова. СПб., 1994. Т. 3; Уварова Е.Д. Вокзалы, сады, парки // Развлекательная культура России XVIII–XIX вв.: Очерки истории и теории. СПб., 2001. С. 317–349; Финдейзен Н.Ф. Павловский музыкальный вокзал. Исторический очерк. (1837–1912). СПб., 2005.*
280. О первом вокзале крупного города в России см.: *Богданов И.А. Вокзалы Петербурга. С. 11–53, особенно с. 22–26, 36–39.*
281. Константин Андреевич Тон, архитектор первого петербургского вокзала Царскосельской железной дороги, а также обеих конечных станций железной дороги Санкт-Петербург–Москва, был также автором Большого Кремлевского дворца и храма Христа Спасителя в Москве. См.: *Славина Т.А. Константин Тон. Л., 1989.*
282. О новом типе построек, использовавшемся на вокзалах больших городов, см.: *Meeks C.L.V. The Railroad Station. P. 1–142; Васильев Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов. С. 9–31; Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 152–157; Richards J MacKenzie J.M. The Railway Station. P. 19–36; Батырев В.М. Вокзалы. С. 55–87; Gottwaldt A. Der Bahnhof. К истории вокзалов в Российской империи см.: *Богданов И.А. Вокзалы Петербурга; Петухова Н. Площадь трех вокзалов; Щеболева Е.Г. Ансамбль железной дороги; Schenk F.B. Bahnhöfe.**

283. Памятники государям находились в том числе на московском и санкт-петербургском вокзалах Николаевской железной дороги; также и построенное в 1904 г. здание петербургского вокзала Московско-Виндавско-Рыбинской железной дороги было украшено памятниками Александру III и Николаю I. См. об этом: *Schenk F.B. Reisen in die Vergangenheit.* S. 65–69.
284. О садах на российских вокзалах см.: Доклад о пассажирском движении. С. 25; Спутник по Московско-Виндавской железной дороге. С. 19; *Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age.* P. 485; *Kennan G. Und der Zar ist weit. Sibirien 1885.* 3. Ausg. Berlin, 1981. S. 53 f.; *Windt H. de. Siberia as it is.* London, 1892. P. 12.
285. Иная аргументация приводится в работе: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise.* S. 155, где подчеркивается противоположность исторических фасадов и архитектуры из стекла и стали вокзальных дебаркадеров.
286. Министерское постановление № 45, 31 мая 1873 г. // Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 172–173.
287. Правила содержания буфетов и всякого наименования съестных заведений на станциях железных дорог. Министерское постановление № 50, 23 марта 1874 г. // Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений. Т. 2. С. 2–4, здесь с. 3. См. также образец договора на откуп буфетов на железнодорожных вокзалах (1883 г.): Систематический сборник узаконений и общих распоряжений. Т. 1. 645–649.
288. Общие правила для перевозки пассажиров были отменены в 1885 г. ст. 155 *Общего устава Российских железных дорог*, а также в 1891 г. *Правилами для пассажиров в поездах железных дорог и Правилами пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций.* См.: Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1891 г. № 20; опубликован в том числе в: *Железнодорожное дело.* Т. 10. 1891. № 11. С. 135–136; а также в: *Федоров С.И. Справочная книжка для нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог.* 2-е изд. СПб., 1903. С. 173–176. О дискуссии, происходившей внутри администрации государственных железных дорог (Управление казенных железных дорог) об этих распоряжениях, см.: РГИА. Ф. 265. Оп. 4. Д. 271.
289. См.: Общие правила для перевозки пассажиров, багажа и собак // Путеводитель по российским железным дорогам. 1872. С. 5–11, здесь с. 6–7. Грубый тон разговора и взяточничество чиновников в последующие годы были постоянным предметом жалоб, поступавших в Министерство путей сообщения. Управлениям железных дорог приходилось постоянно напоминать, что на вокзалах и в поездах они являются представителями «порядка». См. соответствующий циркуляр 1890 г.: ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 343: О вежливом обращении агентов. Л. 20–20 об.

290. Этот список при желании можно продолжать. Жандармы, проводники и другие служащие на железной дороге и в поездах должны были бороться также с другими пороками повседневной жизни, такими как, например, азартные игры. См.: Циркуляр Департамента железных дорог № 3389, 24 апреля 1885 г. // Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 181–182; а также: *Тимофеев Л.А.* Обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 302–305. О борьбе с попрошайками, торговцами-разносчиками и музыкантами в поездах см.: Там же. С. 298. Об идеале цивилизованных и обходительных железнодорожных служащих см. также: *Стржижевский М.А.* Добрые советы начальникам железнодорожных станций и лицам, изучающим их обязанности. СПб., 1901. С. 38, а также: ЦГИА СПб. Ф. 174. Оп. 1. Д. 343. Л. 43–43 об.
291. Уже в 1838 г., на следующий год после открытия железнодорожной линии из Санкт-Петербурга в Москву, русские современники сравнивали новое средство сообщения с книгопечатным станком Гутенберга. Железная дорога, согласно Н. Кукольнику, писавшему в мае 1838 г. в *Северной пчеле*, будет «столь же полезна» России, как когда-то открытие книгопечатания. См.: *Кукольник Н.* Павловский вокзал. Письмо М.И. Глинке // *Северная пчела*. 1938. 26 мая. № 116. С. 461–462.
292. О связанных с цивилизующей силой железных дорог ожиданиях российских планировщиков линий, шедших также и в направлении имперской периферии, см. раздел 1.6. Роскошное убранство вокзальных зданий, проникавшее также и в окраинные регионы, осуждалось специалистами по железнодорожному строительству. Так, в 1885 г., например, некто В. Курдюмов в специализированном журнале *Железнодорожное дело* подверг критике оформление пассажирских станций открытой в 1883 г. Закавказской железной дороги. В своем тексте, посвященном затратам финансовых средств на российские железные дороги, он раскритиковал слишком просторные залы ожидания на вокзалах Елизаветполя и Аджи Акуля, а также их обстановку — мягкую мебель, столы из мрамора и никелированные водопроводные краны в умывальных комнатах. Люди с Кавказа, по словам Курдюмова, не нуждались во всей этой роскоши: «Одна чистая и теплая комната на железнодорожной станции вполне удовлетворяла бы скромным требованиям местного населения, живущего частью в землянках, в грязи, под одною крышею с лошадьми и овцами...» См.: *Курдюмов В.* К вопросу о причинах малой доходности железных дорог // *Железнодорожное дело*. Т. 4. 1885. № 1. С. 6–13, цит. с. 13.
293. Иллюстрированный путеводитель по юго-западным казенным железным дорогам. Киев, 1899. С. XI.

294. «Wagim?» (Продажа плохих книг в киосках) // Железнодорожное дело. Т. 28. 1909. № 14–15. С. 88 (перепечатка статьи из газеты: Санкт-Петербургские ведомости. 1909. 16 янв. № 12). За распространение «полезной литературы» через книжные киоски государственных железных дорог взялось уже в 1903 г. руководство петербургского *Общества грамотности*. См.: РГИА. Ф. 265. Оп. 4. Д. 1134. Л. 144–156 об. О предложении (впрочем, отклоненном) дворянина Н.Н. Лупула от 14 ноября 1902 г. выдавать пассажирам второго и третьего класса назидательное чтение под залог см.: Там же. Л. 139–143. Критический отзыв о предложении устроить книжные киоски на российских вокзалах в начале XX в. см.: Железнодорожная библиотека // Русское слово. 1901. 3 авг. (Там же. Л. 135 об.); К улучшению железнодорожных киосков // Железнодорожное дело. Т. 28. 1909. № 19–20. С. 120. О торговле книгами на вокзалах России в целом см.: Доклад о пассажирском движении. С. 62–68; о ее регламентации и контроле за ней: Тимофеев Л.А. Обязанности. С. 212–225. См. также: Кирьянова Е.Г. Пути сообщения и тверское книжное дело (последняя четверть XVIII XIX вв.) // Государева дорога и ее дворцы. Мат-лы междунар. науч. конф., 19–21 ноября 2002 года. Тверь, 2003. С. 67–80; Вульфев А.Б. Повседневная жизнь Российских железных дорог. С. 344–345.
295. К описанию железнодорожного вагона как упорядоченного пространства, или «совершенного воплощения рациональной утопии», см.: Certeau M. de. Die Kunst des Handelns. S. 209 (см. рус. пер.: Серто М. де. Изобретение повседневности. 1: Искусство делания. С. 211. — Примеч. пер.). Критический отзыв см.: Beaumont M. Railway Mania. The Train Compartment as the Scene of a Crime // Idem, Freeman M. (Ed.) The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble. Oxford, 2007. P. 125–153, здесь p. 151.
296. Baberowski J. Auf der Suche nach Eindeutigkeit: Kolonialismus und zivilisatorische Mission im Zarenreich und in der Sowjetunion // JGO. Bd. 47. 1999. S. 482–504; Эткинд А. Время бритого человека. Проект повышения культурного уровня «отсталых» групп «собственного» населения был не чем иным, как изобретением российских элит. О Западной Европе см.: Osterhammel J. «The Great Work of Uplifting Mankind». P. 367.
297. Доклад о пассажирском движении. С. 3, 12–18.
298. Распоряжение Министерства путей сообщения от 31 мая 1873 г., запрещавшее пребывание людей на вокзале вне времени его работы (то есть перед отправлением или после прибытия поезда), в последующие годы соблюдалось заметно менее жестко. См.: *Общий устав Российских железных дорог* (1885), ст. 156; а также *Правила пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций* (8 января 1891), § 2–5.



299. Система железных дорог США, напротив, не знала деления на классы. Во всяком случае, в некоторых штатах начиная с 1876 г. в так называемую эпоху законов Джима Кроу белые и цветные пассажиры были отделены друг от друга пространственно. См. также: *Welke B. Y. Recasting American Liberty. Gender, Race, Law, and the Railroad Revolution, 1865–1920.* Cambridge, 2001. P. 249–279.
300. *Simmons J. The Victorian Railway.* P. 359. Фриман подчеркивает, что до строительства железных дорог термина «класс» не существовало в Англии также и в сфере общения между людьми. Хотя путешествовавшие на кораблях и раньше имели возможность выбирать между различными стандартами кают, они классифицировались через обозначения «внутренние», «внешние», «каюты» и «палуба». См.: *Freeman M. Railways.* P. 109 f. К истории понятия «класс» см.: *Bayer E. Worterbuch zur Geschichte. Begriffe und Fachausdrücke.* Stuttgart, 1960. S. 259 f.; *Schmolz F.M. Klasse // Staatslexikon. Recht, Wirtschaft, Gesellschaft.* 5 Bde. / Hrsg. von der Gorres-Gesellschaft. 7. Auflage. Bd. 3. Freiburg, 1987. Sp. 535–538.
301. См. об этом подробнее раздел 2.3.
302. Распоряжением от 30 сентября 1875 г. (циркуляр № 11202) вагоны первого класса следовало окрашивать темно-синим, второго класса — золотисто-желтым, а третьего класса — зеленым. См.: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 184–185. Эта практика (с использованием, правда, других цветов) была характерна, например, для Англии. См.: *Freeman M. Railways.* P. 110.
303. По всем правилам станции всех четырех категорий (классов) располагали отдельными залами ожидания для пассажиров классов от первого до третьего. Во многих случаях пассажиры первого и второго классов имели общую зону ожидания. Путешествовавшие четвертым классом, как правило, могли заходить в помещения, предназначенные для третьего класса. Случалось, однако, и так, что ожидающие пассажиры на небольших вокзалах в провинции должны были вместе делить пространство для ожидания. См.: Санкт-Петербургско-Московская железная дорога. Чертежи сооружений; Альбом чертежей сооружений всех Российских железных дорог; Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержание и деятельность по 1892 г. Альбом чертежей, составленный и изданный по поручению Русского Отдела постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII-м отделом Императорского Русского Технического Общества. СПб., 1896; Альбом гражданских сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Б/м., 1908; *Карейша С.Д. Железнодорожные станции и надлежащее их устройство, оборудование, обслуживание и проектирование.* Т. 1. Пг., 1917. С. 270–283.

304. *Васильев Е.В., Щетинин Н.Н.* Архитектура железнодорожных вокзалов. С. 15.
305. При этом российские планировщики ориентировались также на стандарты западной специальной литературы. См.: *Карейша С.Д.* Железнодорожные станции и надлежащее их устройство. С. 277–279.
306. Доклад о пассажирском движении. С. 9.
307. Там же. С. 6. См. об этом также: Наши железнодорожные вокзалы // Московские ведомости. 1881. 15 сент. № 256. С. 3.
308. О строительстве нового здания вокзала в Казатине (1887–1891) см.: Новая станция Казатин. Альбом / Юго-Западные железные дороги. [Б.м., б.г.] [Научно-техническая библиотека Петербургского государственного университета путей сообщения, шифр 23435.19]; *Подрусский С.* Новая станция Казатин Юго-Западных железных дорог. Киев, 1896 (перепечатка из журнала *Инженер*, 1896 г.). О расширении Ярославского (1904) и Казанского (1913–1926) вокзалов в Москве см.: *Петухова Н.* Площадь трех вокзалов. С. 73–106. О новом московском вокзале Александровской железной дороги (Москва–Брест) (1912 г.) см.: Путеводитель по Александровской железной дороге. С. 72–78. О нереализованном проекте постройки нового вокзала Николаевской железной дороги в Петербурге см.: Проект расширения вокзала // Новое время. 1895. 13 окт. № 7049. С. 3; Перестройка вокзала // Санкт-Петербургские ведомости. 1902. 8 мар. № 65. С. 4; Перестройка вокзала // Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства. 1902. 9 мар. № 55. С. 2; Предстоящее строительство нового здания вокзала // Новое время. 1907. 30 сент. № 11333. С. 5; Перестройка Николаевского вокзала // Зодчий. 1910. № 17. С. 185; Последне-разработанный проект переустройства пассажирского вокзала станции С.-Петербург Николаевской железной дороги // Железнодорожное дело. Т. 30. 1911. № 17–19. С. 136–137. О проекте расширения Балтийского вокзала в Санкт-Петербурге (1910–1911) см.: ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 495.
309. *Тихомиров К.* По поводу постройки временного и нового постоянных пассажирских зданий на ст. Киев 1 Юго-Западных железных дорог // Железнодорожное дело. Т. 28. 1909. № 42. С. 225–232, здесь с. 226.
310. Там же. С. 226.
311. Там же.
312. Самыми большими пассажирскими железнодорожными станциями в империи на рубеже XIX и XX вв. были следующие (с указанием соответствующей полезной площади в сажнях): Курский и Нижне-Новгородский вокзал в Москве (1277), Одесса (944), Николаевский вокзал в Санкт-Петербурге (906), Николаевский вокзал в Москве (799), Нижний

Новгород (649), Киев, Юго-Западной железной дороги (526): *Тихомиров К.* По поводу постройки. С. 225.

313. О планировке и истории строительства нового вокзала Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Санкт-Петербурге (архитектор Станислав Антонович Бржозовский) см., например: ЦИИА СПб. Ф. 513. Оп. 146. Д. 551. Л. 19 и сл.; Оп. 137. Д. 816; Ф. 569. Оп. 11. Д. 1233а. Л. 10–96 об.; Конкурс по составлению проектов фасадов и разрезов пассажирского здания на Петербургской станции Санкт-Петербург-Витебской линии // *Строитель. Вестник архитектуры и домовладения и санитарного зодчества.* 1901. № 7. Стб. 241–278; Из отзыва жюри по конкурсу проектов фасада и разрезов пассажирского здания на Санкт-Петербург-Витебской линии // *Зодчий.* Т. 30. 1901. № 6. С. 79, а также: № 5. Таб. 24, 28–30; Петербургская станция Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги // *Зодчий.* Т. 31. 1902. № 51. С. 583–586; *Бржозовский С.А.* Петербургский вокзал Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги // *Строитель.* 1903. № 19–24. Стб. 739–750; *Богданов И.А.* Вокзалы Петербурга. С. 47–52; *Карейша С.Д.* Железнодорожные станции и надлежащее их устройство. С. 317–319.
314. Альбом гражданских сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. С. 5.
315. Репортаж в газете *Новое время* от 2 августа 1904 г., цит. по: *Богданов И.А.* Вокзалы Петербурга. С. 51.
316. Альбом гражданских сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. С. 5.
317. Гетерогенность пассажирского подвижного состава на просторах железных дорог империи объясняется тем, что продукции Александровского завода в Санкт-Петербурге не хватало вплоть до начала 1870-х гг. для обеспечения России железнодорожными вагонами и возрастающая потребность в подвижном составе покрывалась импортом из Западной Европы. В то время как производившиеся в петербургских цехах пассажирские вагоны Николаевской дороги соответствовали типу американских поездов и не знали деления вагонов на купе, на других направлениях в употреблении был импорт немецких, французских и бельгийских заводов. С расширением отечественного вагонного производства с 1870–1890-х гг. пассажирские вагоны западного типа все более вытеснялись из употребления на железных дорогах в России. (О различии пассажирских вагонов «американского» и «европейского» типов см.: *Schivelbusch W.* *Geschichte der Eisenbahnreise.* S. 67–105.) О конструкции и внутреннем делении пассажирских поездов в империи см.: *Муро С., Франк Р. фон.* Карманный альбом подвижного состава общества российских железных дорог.

- СПб., 1867; Доклад о пассажирском движении. С. 103–165; Доклад Петербургской подкомиссии. С. 1–7; *Арциш В.* Вагоны русских железных дорог. Лекция, читанная в Кременчугском техническом железнодорожном училище. Кременчуг, 1887; Чертеж пассажирского вагона 1-го класса (Харьков-Николаевская железная дорога) (РГИА. Ф. 265. Оп. 4. Д. 1182. Л. 148); Альбом чертежей подвижного состава железных дорог, экспонированного на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде в 1896 г.: В 2 т. СПб., 1898; Альбом планов пассажирских вагонов на Николаевской железной дороге (1903) (ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 16. Д. 8); *Шадур Л.А.* Развитие отечественного вагонного парка. М., 1988. С. 42–61. О конструкции топарных вагонов, перестроенных в пассажирские (т.н. теплушек), см.: *Любимов А.А.* Теплушки для перевозки людей на русских железных дорогах. Пенза, 1909.
318. *Шадур Л.А.* Развитие отечественного вагонного парка. С. 43–44.
319. Установленные 23 июля 1875 г. средние нормы величины сидений в первом, втором и третьем классах составляли 5,5, 3,8 и 2,8 фута<sup>2</sup>. Этот нормативный показатель продолжал учитываться и далее при эксплуатации железнодорожных линий в 1870-е гг. Об этом свидетельствуют исследования комиссии Баранова: площадь, имевшаяся в распоряжении одного пассажира для сидения, в первом классе составляла — в зависимости от конструктивной разновидности вагона — 5–17 футов<sup>2</sup> (0,45–1,53 м<sup>2</sup>), во втором 4–13 футов<sup>2</sup> (0,36–1,17 м<sup>2</sup>), а в третьем — 2,6–6,5 фута<sup>2</sup> (0,2–0,58 м<sup>2</sup>): Доклад о пассажирском движении. С. 112.
320. О спальнях вагонов III класса (письма в редакцию) // Железнодорожное дело. Т. 11. 1892. № 29–30. С. 319–321; № 35–36. С. 376–377, здесь с. 377. Упрек коллег в том, что пассажиру вряд ли будет по душе, когда другой пассажир переступает через своего спящего соседа, чтобы пройти от лужанки к проходу, Гинцбург отклоняет. Поскольку ноги большинства спящих людей были обмотаны портянками, пассажир мог попасть от своей полки у стены через основание нар в проход, не побеспокоив своих спящих соседей. Гинцбург реагировал на критику архитектора М.Ю. Левестама, который находил «крайне неудобным и неприятным», когда таким образом нарушалась приватность людей, «большею частью даже между собою незнакомых». См.: Там же. С. 320, 377. Напротив, Гинцбург указывает на дополнительный комфорт, который его конструкция несет пассажирам, вынужденным спать в обычных вагонах третьего класса сидя или на полу. В конце концов пассажиры всех классов имели право путешествовать днем сидя, а ночью — лежа («в этом отношении не должно быть разницы в классах»). См.: *Гинцбург Б.* Пассажирский вагон III класса, обращаемый в спальня, без уменьшения числа мест, системы инженера

- Б. Гиндбурга // Железнодорожное дело. Т. 11. 1892. № 43–44. С. 440–443, здесь с. 440; *Он же*. К вопросу о спальных вагонах III класса // Там же. Т. 15. 1896. № 1. С. 5–9.
321. Постановление Министра путей сообщения, 30 ноября 1886 г., № 10771 // Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 63.
322. О практике и восприимчивости путешествий по железной дороге в России см. раздел 3.2.1 и 3.3.
323. Санкт-Петербургско-Московская железная дорога. Чертежи и сооружения; РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 267. Л. 138–144, 148 (чертежи сооружений Варшавского вокзала и вокзала Николаевской железной дороги в Санкт-Петербурге, 1898/1909 гг.); Альбом чертежей сооружений всех железных дорог; Очерк сети русских железных дорог, альбом чертежей; *Васильев Е.В., Щетинин Н.Н.* Архитектура железнодорожных вокзалов. С. 12 (чертежи сооружений вокзала Николаевской железной дороги в Санкт-Петербурге); *Богданов И.А.* Вокзалы Петербурга. С. 92; *Бржозовский А.* Петербургский вокзал. Стб. 743 и сл. (чертежи сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Санкт-Петербурге); *Карейша С.Д.* Железнодорожные станции. С. 295–319.
324. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 267. Л. 148.
325. *Карейша С.Д.* Железнодорожные станции. С. 274. Лишь несколько станций, как, например, Петербургский вокзал Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, располагали отдельным зданием для императорской семьи. Об «императорском павильоне» на нынешнем Витебском вокзале в Санкт-Петербурге см.: Императорский павильон Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги // *Звезда*. 1901. № 52. С. 20–21; Новый царский павильон на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге // *Строитель*. 1901. № 2. С. 129–130; Альбом гражданских сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. С. 38–39 (а также раздел иллюстраций, без пагинации); *Богданов И.А.* Вокзалы Петербурга. С. 41–45.
326. Служащие железнодорожных обществ были обязаны всегда быть «вежливы, внимательны и предупредительны», независимо от класса, которым едет пассажир, и невзирая на его «социальное положение». См.: ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 34. Л. 43–43 об. Другое дело, что служащие далеко не всегда придерживались данных им инструкций.
327. Наоборот, экономные или менее состоятельные представители привилегированных сословий, разумеется, имели право пользоваться пассажирскими классами ниже в иерархии, что, очевидно, случалось чаще, чем передвижение крестьян или рабочих первыми классами.

328. *Правила пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций* (8 января 1891), § 7.
329. Альбом гражданских сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. С. 5.
330. РГИА. Ф. 265. Оп. 4. Д. 1182. Л. 690–690 об. См. также: Там же. Л. 487. О железной дороге как пространстве социальных пересечений и взаимодействий см. особенно раздел 3.2.1.
331. РГИА. Ф. 273. Оп. 12. Д. 145. Л. 1–14; Д. 865. Л. 37.
332. *Клеванов А.С.* Путевые заметки за границу и по России в 1870 году. М., 1871. С. 532. Подобным же образом близостью полов в российских поездах еще в начале XX в. возмущались иностранные путешественники. См., например: *Wright D.* *Through Siberia.* 1913. P. 7.
333. Например, составитель пособия по этикету, изданного в 1890 г., рекомендовал путешествующим молодым женщинам не ложиться в поездах и не вытягивать ноги, поскольку это «придает им [женщинам] слишком свободный вид». См.: *Жизнь в свете, дома и при дворе.* СПб., 1890, цит. по: *Фролов А.И.* Вокзалы Санкт-Петербурга. С. 64. Дмитрий Захарин придерживается тезиса о том, что границы «интимных территорий» в России вплоть до конца XIX столетия еще не приняли тех строгих контуров, какие они уже имели в то время в странах Западной и Центральной Европы. При этом он опирается прежде всего на наблюдения и сообщения западных путешественников по России. См.: *Захарин Д.* Антропология и генеалогия интимности // *Grigor'eva N. et. al.* (Hrsg.) *Nahe schaffen, Abstand halten. Zur Geschichte der Intimitat in der russischen Kultur.* Wien, 2005. (Wiener Slawistischer Almanach; Sonderband 62). S. 61–84, особенно S. 80–84. Однако заметки Клеванова о путешествии по России, как и книга об этикете, изданная в 1890 г., показывают, что представления образованных кругов России второй половины XIX в. о разделении интимных (женских и мужских) сфер в публичном пространстве были подобны тем, что бытовали на «Западе».
334. К истории «женского купе» см.: *Frauenabteil* // *Roll, Freiherr von.* *Enzyklopadie des Eisenbahnwesens.* Bd. 5. Berlin; Wien, 1914. S. 204 f.; *Welke B.Y.* *Recasting American Liberty.* P. 254, 282; *Drummond D.* *The Impact of the Railway on the Lives of Women in the Nineteenth-Century City* // *Roth R., Polino M.-N.* (Ed.) *The City and the Railway in Europe.* Aldershot, 2003. P. 237–255, особенно p. 248–251.

На вокзалах России с начала 1850-х гг. существовали отдельные комнаты для пассажиров женского пола, путешествовавших первым и вторым классами. См.: *Haywood R.M.* *Russia Enters the Railway Age.* P. 228; Санкт-Петербургско-Московская железная дорога. Чертежи сооружений; Очерк сети русских железных дорог; Очерк сети русских железных дорог, альбом

чертежей. В начале XX в. в российской прессе все сильнее звучат требования об устройстве отдельных комнат также и для женщин-пассажиров третьего и четвертого классов. См., например: *Юрченко Б.Г.* Что не следует упускать из виду при проектировании пассажирских здания для станций III, II и I классов // *Железнодорожное дело*. Т. 26. 1907. № 4. С. 49. Сооружение отдельных комнат для женщин на вокзалах следовало западным образцам. См.: *Richards J., MacKenzie J.M.* *The Railway Station*. P. 158; *Simmons J.* *The Victorian Railway*. P. 335 f.; *Welke B.Y.* *Recasting American Liberty*. P. 254, 282; *Cline Cohen P.* *Safety and Danger: Women on American Public Transport, 1750–1850* // *Helly D.O., Reverby S.M.* (Ed.) *Gendered Domains. Rethinking Public and Private in Womens History*. Ithaca (N.Y.), 1992. P. 109–122. Вообще о «женских пространствах», а также о «гендерных доменах» в публичных пространствах см.: *Hausen K.* *Frauenraume* // *Journal fur Geschichte*. 1985. № 2 (Marz/April). S. 12–15; *Ryan M.P.* *Women in Public: Between Banners and Ballots, 1825–1880*. Baltimore, 1990.

335. Циркуляр Техническо-инспекторского Комитета железных дорог № 5563 от 23 сентября 1874 г. см.: Об устройстве, в вагонах первых двух классов, отделений для дам // Сборник министерских постановлений. Т. 2. СПб., 1877. С. 127. Это распоряжение годом позже было снова смягчено для дорог второго и третьего «разрядов». См.: Циркуляр Техническо-инспекторского Комитета железных дорог № 5401 от 24 сентября 1875 г.: О распределении железных дорог на разряды в отношении устройства в вагонах особых отделений для дам и для некурящих // Там же. С. 176–178. Доступ в отделения для дам регулировался § 9 *Правил для пассажиров в поездах железных дорог* от 8 января 1891 г. В соответствии с ними пассажирам мужского пола в возрасте старше 10 лет запрещалось заходить в женские отделения. См.: О правилах пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций и правила для пассажиров в поездах железных дорог. Распоряжение, объявленное Правительствующему сенату министром путей сообщения. Ржев, 1891.
336. Доклад о пассажирском движении. С. 151–154.
337. *Правила для пассажиров в поездах железных дорог* (8 января 1891 г.), § 9; Циркуляр Министерства путей сообщения № 2364 от 22 февраля 1891 г. (Правила об отводе в поездах особых отделений для дам), см.: Железнодорожное дело. Т. 10. 1891. № 10. С. 124; Циркуляр по эксплуатационным отделам № 10831 от 27 апреля 1891 г. с правилами об отводе в поездах казенных железных дорог особых отделений для дам см.: Систематический сборник узаконений и общих распоряжений. Т. 1. С. 688.
338. Управления российских железнодорожных компаний со всей очевидностью не смогли справиться с требованиями создать в вагонах третьего

- класса собственные отделения для женщин. В качестве «решения» этой проблемы министр путей сообщения в 1891 г. предложил полностью отделить («совершенно отделяя») в этом классе женщин и детей от остальных пассажиров, которые ввиду наличия у них багажа, а также «по свойственным им привычкам» «представляют неудобства» для всех других. См.: Циркуляр по эксплуатационному отделу от 27 апреля 1891 г., № 10831.
339. Циркуляр Министерства путей сообщения от 4 июня 1891 г., № 6981 «Об отведении особых помещений для учащихся в вагонах III класса», см.: Железнодорожное дело. Т. 10. 1891. № 23–24. С. 265.
340. См., например: *Werm. Dr. Railway Travelling and its Effects on Health // Journal of Public Health and Sanitary Review. Vol. 1. 1855; Le D'Prosper de Pietra Santa. Chemins de fer et santé publique, hygiène des voyageurs et des employes. Paris, 1861. История медицинского дискурса о психических последствиях поездок по железной дороге, в особенности несчастных случаев на железной дороге, относительно хорошо разработана. См.: Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 106–149; Harrington R. The Railway Journey and the Neuroses of Modernity // Wrigley R., Revill G. Pathologies of Travel. Amsterdam, 2000. P. 229–259; Idem. The Railway Accident: Trains, Trauma and Technological Crisis in Nineteenth-century Britain // Micalé M., Lerner P. (Ed.) Traumatic Pasts. History and Trauma in the Modern Age. Cambridge, 2001. P. 31–56; Caplan E. Trains and Trauma in the American Gilded Age // Ibid. P. 57–77; Killen A. Berlin Electropolis. Shock, Nerves, and German Modernity. Berkeley, 2006. P. 81–126; Marcus L. Psychoanalytic Training: Freud and the Railways // Beaumont M., Freeman M. (Ed.) The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble. Oxford, 2007. P. 155–175.*
341. *Порай-Кошиц В.И. Железные дороги в судебном-медицинском и гигиеническом отношениях // Архив судебной медицины и общественной гигиены. Т. 6. 1870. № 1. С. 122–148; № 2. С. 62–140; № 3. С. 48–84; Т. 7. 1871. № 1. С. 59–81; № 2. С. 78–99. О личности самого Порай-Кошица см.: <[http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_biography/103203/Порай](http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/103203/Порай)> (25.06.2015). К истории журнала *Архив судебной медицины и общественной гигиены* см.: *Заблудовский П.Е. Медицина в России в период капитализма. Развитие гигиены — Вопросы общественной медицины, лекции VIII и IX. М., 1956. С. 18–24; Жук А.П. Развитие общественно-медицинской мысли в России в 60–70-е гг. XIX века. М., 1963. С. 81–91. После того как *Архив* в 1871 г. был вынужден приостановить свой выход, дебаты о социально-медицинских последствиях использования железных дорог продолжились в журнале *Здоровье*, см.: *В-н А. О наших железных дорогах в санитарном отношении // Здоровье. Научно-популярный гигиенический журнал. Т. 2. 1875. Ч. 1. № 7 (15 янв.). С. 133–135; Шапиро Б.М. Наши железные дороги***



- в санитарном отношении // Там же. Т. 2. 1875–1876. Ч. 2. № 34 (29 февр. 1876 г.). С. 102–103. Об этом журнале см.: *Заблудовский П.Е.* Медицина в России. С. 24.
342. *Порай-Кошиц В.И.* Железные дороги // Архив судебной медицины. Т. 7. 1871. № 2. С. 86–99.
343. Там же. С. 98.
344. Там же. С. 87–88.
345. Там же. С. 92. Размышления Порай-Кошица следует рассматривать в контексте широких социально-медицинских дебатов этого времени о влиянии качества воздуха и концентрации углекислого газа в закрытых помещениях на здоровье находившихся там людей. См. об этом: *Лотова Е.И.* Русская интеллигенция и вопросы общественной гигиены. М., 1962. С. 80–82.
346. В *Архиве судебной медицины* в этот период постоянно выходили статьи, посвященные удручающим жилищным и вообще жизненным условиям. *Заблудовский* подозревает, что публикация в 1870 г. статьи *Положение рабочих в Западной Европе с социально-гигиенической точки зрения*, местами ссылавшейся на *Капитал* Маркса, привела к тому, что журнал был вынужден приостановить свое издание в 1871 г. См.: *Заблудовский П.Е.* Медицина в России. С. 23. *Жук* указывает на то, что издатель журнала С.П. Ловцов в 1870 г. вынужден был уйти со своей должности. *Жук А.П.* Развитие. С. 81–82, 88–89. *Архив судебной медицины* с 1872 г. выходил под новым названием: *Сборник сочинений по судебной медицине, общественной гигиене, эпидемиологии, медицинской географии и медицинской статистике*.
347. В 1870-е гг. российские эксперты по социальной медицине измеряли концентрацию диоксида углерода в пассажирских вагонах различных железнодорожных обществ. При этом они устанавливали очень серьезные превышения установленных физиологами границ. Одновременно они повторяли предупреждения Порай-Кошица о том, что более длительное пребывание в закрытом помещении с высоким содержанием  $\text{CO}_2$  ослабляет организм и делает его более подверженным заражению различными заболеваниями. См.: Извлечение из доклада, сделанного врачом Н.Ф. Нагорским на съезде естествоиспытателей и врачей 28-го декабря 1878 года о порче воздуха в пассажирских вагонах // Доклад Петербургской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России. Санитарная часть. СПб., 1887. Приложение 6. С. XIX–XX.
348. Доклад о пассажирском движении. С. 110.
349. Там же. С. 111.
350. «Нельзя конечно оспаривать, что лицо, взявшее билет 1 класса, имеет несомненное право на ту бархатную обивку, ковры и другие удобства,

на которые не может претендовать третьеклассный пассажир, но по отношению к свежему воздуху каждый из них, в каком бы классе поезда он ни ехал, имеет совершенно одинаковые права и требования» (Там же. С. 111). См. также: Доклад Петербургской подкомиссии. 1880. С. 6.

351. В своей аргументации сотрудники комиссии Баранова соглашались с ображениями Порай-Кошица о том, что рабочий, путешествующий третьим классом, по причине своей тяжелой физической работы и более крепкого физиологического сложения просто нуждался в большем количестве кислорода, чем пассажир первого класса: Доклад о пассажирском движении. С. 111.
352. Крицкий А. К вопросу оздоровления воздуха в пассажирских вагонах // Железнодорожное дело. Т. 10. 1891. № 39–40, 42–43. С. 403–405, 438–442; Т. 11. 1892. № 41–42, 43–44, 45–46, 47–48. С. 429–433, 443–449, 463–468, 484–492 (см. здесь же дополнительные указания на литературу); Дальнейшие желательные реформы пассажирского тарифа // Там же. Т. 15. 1896. № 30–31. С. 248–250, здесь с. 249; Пашковский М.Ю. О внутреннем устройстве пассажирских вагонов для улучшения санитарных условий поезда // Там же. Т. 27. 1908. № 13. С. 92–94. На рубеже XIX–XX вв. социально-медицинские последствия железнодорожного сообщения в России обсуждались, среди прочего, на заседаниях *Общества охранения народного здоровья*, а также на *Конгрессах естествоиспытателей и врачей*. К истории основанного в 1877 г. Российского общества охранения народного здоровья см.: *Заблудовский Л.Е. Медицина в России*. С. 25–37.
353. Доклад о передвижении рабочих партий. См. об этих дебатах также раздел 2.3.
354. Товарные вагоны, пущенные в 1890-е гг. на российских железных дорогах для перевозки людей (прежде всего, рабочих-отходников и переселенцев), были все же, как правило, оборудованы простыми лавками для сидения, а также примитивными железными печами цилиндрической формы (буржуйками), а их пол, крыша и стены были утеплены. См.: *Любимов А.А. Теплушки*. С. 6–13. Об условиях перевозки в четвертом классе см. раздел 3.3.
355. См.: Доклад о передвижении рабочих партий. С. 6.
356. См.: Там же. С. 94.
357. Там же. С. 94–95 (1 пуд = 16,38 кг).

## ГЛАВА 3. МОБИЛЬНОСТЬ И ВОСПРИЯТИЕ ПРОСТРАНСТВА

Структурная трансформация социальных пространств в местах железнодорожной системы в Российской империи была результатом не только видений и проектов регламентов, составленных инженерами, архитекторами, чиновниками и юристами. В этот процесс внесли свой весьма значимый вклад и люди, которые, путешествуя на поездах, заполняли вокзалы железнодорожной сети России и создавали в этих местах социальные пространства с помощью своих моделей мобильности, восприятия и взаимодействия. Если в предыдущих двух главах в фокусе находились эксперты в области видения пространства и порядка или представители политической и общественной элит, то в этой части взгляд будет обращен на пассажиров железной дороги. Вначале рассматривается вопрос о росте числа пассажиров и изменениях правовых и экономических условий, воздействовавших на мобильность населения в Российской империи начиная с 1837 года. Затем будут проанализированы изменения в моделях мобильности различных социальных групп. Отправной точкой является гипотеза о том, что «социальное пространство» в эру российских железных дорог можно описать только в его множественности — невзирая на «демократический» характер нового средства передвижения: для различных социальных групп оно манифестировалось или же изменялось различным образом. Эти процессы трансформации необходимо описывать для каждой группы становившегося мобильным общества царской империи в отдельности. В частности, исследуется

вопрос о том, в какой степени структуры пространства и инфраструктура, созданные планировщиками системы железных дорог, изменили модели мобильности различных групп населения. Далее в поле зрения попадают основные практики, конструирующие социальное пространство: передвижения в пределах страны и поведение людей на вокзалах и в поездах; они анализируются наряду с формами пространственного восприятия. Точкой, в которой сойдутся эти траектории, будет вопрос о том, насколько использование железной дороги в царской России внесло вклад в социально-пространственную интеграцию и, соответственно, в какой степени новые возможности узнать страну в ее географическом и социальном многообразии стимулировали или, наоборот, ослабляли осознание России как «единого и неделимого целого» у передвигавшегося по ней населения.

Действительно, строительство железнодорожной сети создавало для все большего числа людей доселе неизвестную возможность лично освоить империю в ее социальном и географическом многообразии. Разумеется, восприятие культурных различий и границ принадлежало к числу ключевых переживаний путешествия по железной дороге в Российской империи. С одной стороны, это могло усиливать гордость за размеры империи, но с другой — способствовать также и отчуждению в силу повсеместно происходивших встреч с незнакомым в своей собственной стране. Железная дорога, с одной стороны, ощутимо усиливала процессы создания общества (*Vergesellschaftung*) в пределах империи, но, с другой стороны, она же закладывала серьезные основы для коллективного восприятия ее внутренних социальных и культурных границ.

### 3.1. ПРОСТРАНСТВЕННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ: ПАРАГРАФЫ И ЧИСЛА

Россия пережила два железнодорожных бума: первый в 1860–1870-е и второй — между 1890 и 1907 годами. Если в 1860 году общая протяженность дорог в стране составляла лишь 1589 км (1485 верст), то к концу 1880 года она составляла уже 22 711 км (21 226 верст), а к 1900 году эксплуатировалось уже 51 965 км (48 565 верст) полотна<sup>1</sup>. В начале XX столетия империя располагала второй по протяженности железнодорожной сетью в мире: впрочем, в силу гигантской территории страны плотность этой сети была весьма незначительной<sup>2</sup>. Незадолго до начала Первой мировой войны общая длина железнодорожного пути составила 63 805 верст (68 271 км)<sup>3</sup>. Расширение

железнодорожной сети, протянувшейся в 1880-е годы и в азиатские части империи, для ее подданных, равно как и для ее гостей, открыло совершенно новые возможности — сравнительно быстро путешествовать по самой большой, хотя и малозаселенной стране земного шара. «Чугунка» была к услугам всех без исключения людей, независимо от их происхождения, общественного или материального статуса. Однако быстрому вовлечению в пассажирооборот всех слоев населения мешали экономические факторы и правовые препоны. Даже несмотря на то, что поездка по железной дороге империи была дешева по сравнению с другими странами, она оставалась финансово очень обременительной вплоть до введения в 1894 году дифференцированного тарифа для беднейших слоев населения<sup>4</sup>. Выше уже шла речь о том, что министр финансов Витте с начала 1890-х годов настойчиво предлагал план понижения тарифов при поездках на большие расстояния, а также выступал за введение на всех направлениях категории билетов четвертого класса. С помощью этих мер правительство стремилось привлечь к использованию железнодорожного транспорта тех крестьян-отходников, которые прежде многократно покрывали пешком путь от места своего постоянного жительства до места сезонной работы вместо того, чтобы ехать поездом.

### *3.1.1. Паспортный режим в Российской империи*

Даже если русский крестьянин или рабочий мог себе позволить поездку по железной дороге, до начала XX столетия зона его передвижения была строго ограничена жестким паспортным законодательством империи. Со времен правления Петра I каждому подданному российского императора, будь то даже дворянин, купец или представитель духовенства, было законодательно запрещено отлучаться от своего места жительства без официального разрешения, то есть паспорта<sup>5</sup>. Вводя внутренний паспорт, удостоверявший личность каждого россиянина в удалении от дома начиная с 30 верст, Петр I преследовал сразу несколько целей. Прежде всего, тем самым он хотел облегчить сбор подушного налога, а также формирование армии, в основе которой лежал рекрутский набор молодых людей из податных сословий. Кроме того, регулирование преследовало цель укрепления зафиксированной Уложением 1649 года системы крепостного права и более эффективной борьбы с беглыми, то есть с теми крестьянами, кто самовольно уходил от своих хозяев. Наконец, паспортное законодательство 1719–1724 годов можно интерпретировать как выражение монаршей воли обязать

всех подданных служить «общему благу». В создаваемом обществе «полезных» людей больше не должно было остаться места бродягам, попрошайкам и прочей «бродячей публике»<sup>6</sup>. Правительство империи, однако, не собиралось с помощью паспортного законодательства полностью блокировать перемещение своего населения. Напротив, соответствующие статьи законодательства были направлены на то, чтобы государственные учреждения могли лучше регламентировать и контролировать передвижение подданных по стране. Если человек хотел покинуть на определенное время место своего постоянного проживания, он должен был сначала получить от хозяина письмо, доказывавшее отсутствие у этого человека задолженностей — недоимок по податям или службам. Помимо этого, нужно было объяснить, что поездка была вызвана необходимостями «службы», а не преследовала частные цели<sup>7</sup>. Если же уполномоченная инстанция наконец выдавала соответствующее разрешение, то человек получал временный паспорт, однако не в силу своего права на это, а исключительно по милости монарха, что подтверждалось формулировкой «по указу Его/Ее Величества»<sup>8</sup>.

Одновременно с обязанностью иметь при себе паспорт в царской России вводится система *застав* — полицейских постов, которые располагались у ворот городов и на крупных трактах<sup>9</sup>. На заставах у путешественников проверяли паспорта, причем иностранцам разрешалось ехать дальше при наличии «подорожной» — сопроводительного письма, в котором указывалась цель поездки и приводились сведения о личности приезжего<sup>10</sup>. Со строительством первых железнодорожных веток встал вопрос о механизме будущей работы этой системы контроля. В 1836 году, когда обсуждалось строительство линии из столицы в Царское Село и Павловск, Николай I предложил перенести станцию за городские ворота и проверять документы на уже существовавших пунктах контроля, то есть до того, как приезжие окажутся на территории города<sup>11</sup>. В этом предложении руководитель строительства фон Гестнер усмотрел угрозу основному смыслу своего проекта — быстрому сообщению между центром Петербурга и царской резиденцией, находившейся в предместьях метрополии, — и поэтому пообещал доверить проверку документов пассажиров так называемым «комиссарам» железнодорожного общества. Николай I согласился, но с условием надзора со стороны генерал-губернатора Петербурга<sup>12</sup>. На дороге из Петербурга в Москву, открытой 1 ноября 1851 года, власти также попытались перенести на систему железных дорог процедуру паспортного контроля, практиковавшуюся

во времена ямской почты. Первые пассажиры на этом маршруте были обязаны при покупке билета помимо своих удостоверений личности предъявлять официальную справку из полиции о том, что она не усматривает препятствий для поездки<sup>13</sup>. Кассирам также поручалось записывать имена пассажиров в специальный журнал, в котором фиксировалось, кто на какой станции сел в поезд<sup>14</sup>. Однако вскоре стало ясно, что эти положения, свидетельствующие о страхе властей перед не контролируемой более волной географической мобильности, оказались несоизмеримы эксплуатационным процессам железных дорог и, с учетом большой популярности нового средства передвижения, были просто неприменимы. В качестве первого шага уже через несколько недель после сдачи в эксплуатацию новой железнодорожной линии правительство отменило положение о необходимости представлять справку из полиции при покупке билета<sup>15</sup>. В 1857 году, когда Александр II склонился в сторону строительства *сети* железных дорог во всей европейской части России, почти сразу была отменена обязанность лично предъявлять паспорт при покупке билета<sup>16</sup>.

С отменой регулярного личного контроля на вокзалах империи в самом паспортном законодательстве не изменилось ничего. Оно оставалось неуязвимым для социально-экономических трансформаций, которые привнесло с собой строительство железных дорог, и не заметило исторической цезуры, обозначенной отменой крепостного права в 1861 году. Впрочем, в первой половине XIX века издавались многочисленные специальные инструкции к паспортному законодательству, например облегчалась выдача проездных документов крестьянам, пострадавшим от неурожая<sup>17</sup>. По мере создания правовых условий, регламентировавших передвижение определенных групп населения (например, евреев), паспортное законодательство постепенно дифференцировалось<sup>18</sup>. Крестьяне, хотя и стали лично свободными после отмены крепостного права, не обрели свободы передвижения. Так, если сельский житель желал отправиться на сезонную полевую работу или, наоборот, на фабрику, он сначала должен был просить у старосты своей крестьянской общины отпускное свидетельство, на основании которого, на втором этапе, он получал собственно паспорт в *волостном* правлении<sup>19</sup>. Поскольку коллектив крестьянской общины вплоть до столыпинской аграрной реформы сообще нес налоговые и оброчные повинности и службы, то вопрос об отъезде крестьянина был вопросом о том, сможет ли он доказать, что по истечении определенного срока вернется в свою деревню и заплатит причитающуюся с него долю податей, собираемых с общины.

Таким образом, *de facto* привязка крестьянина к земле сохранилась и после реформы 1861 года<sup>20</sup>.

До середины 1890-х мало что менялось в действовавших правилах, хотя с 1850-х годов в России оживилась дискуссия о необходимости реформирования паспортного законодательства, а правительственные комиссии формулировали соответствующие предложения. После упразднения в 1887 году подушной подати в бюрократическую среду стало проникать осознание того, что косность, присущая процедуре выдачи проездных документов, наносит стране большой экономический урон. На смягчении законов о передвижении граждан особенно настаивал в 1892 году министр финансов Витте — и он же немного позднее добивался снижения тарифов на железнодорожные поездки для рабочих и крестьян<sup>21</sup>. И хотя от последовавшей в 1894 году реформы в первую очередь выиграли дворяне, купцы и почетные граждане, для крестьян и мещан свобода перемещения тоже немного расширилась<sup>22</sup>. С этого момента представители привилегированных сословий получали бессрочный и к тому же бесплатный паспорт, тогда как простые жители городов и деревень по-прежнему должны были оформлять соответствующие документы в местных волостных правлениях и сословных учреждениях. Тем не менее реформа 1894 года принесла ощутимое облегчение беднейшим слоям населения, получившим отныне право отлучаться от своего постоянного места жительства без паспорта на расстояние радиусом 50 верст. К тому же сборы, взимавшиеся за оформление путевых документов, снизились до нескольких копеек, а с 1897 года были и вовсе упразднены. Наконец, крестьяне и мещане получили возможность оформлять паспорт, действительный в течение пяти лет, что значительно расширило для этих групп населения возможности передвижения. С отменой же круговой поруки в крестьянских общинах в результате столыпинской реформы 5 октября 1906 года крестьяне получили одинаковые с привилегированными слоями населения права на проездные документы<sup>23</sup>. Однако и после 1906 года в царской России путешественники были обязаны иметь при себе документы, удостоверяющие личность. Последние могли быть получены на неограниченный срок и более не привязывали их обладателя к месту жительства<sup>24</sup>.

Несмотря на то что иностранные путешественники, например американский журналист Джордж Кеннан в середине 1880-х годов, жестоко критиковали отсутствие свободы передвижения в России, полагая ее одной из главных политических проблем страны, а образованный помещик Н.А. Мельгунов обличал паспортное законодательство



как препятствие к экономическому развитию, российское общество ни в коем случае не было неподвижным сообществом<sup>25</sup>. Напротив, убедительным свидетельством высокой степени мобильности практически всех слоев населения являются не только периодически возобновлявшиеся дебаты о проблеме беглых в первой половине XIX века. Высокую степень мобильности населения в царской России убедительно подтверждает также и все возраставшее начиная с 1860-х годов число паспортов, выдававшихся рабочим-отходникам из крестьян<sup>26</sup>. Массовая внутренняя миграция восточнославянских крестьян в азиатские регионы, с одной стороны<sup>27</sup>, и, с другой стороны, волны трансатлантической миграции евреев, поляков, литовцев и немцев придают законченности образу общества, становившегося все более мобильным в конце XIX — начале XX века<sup>28</sup>. Именно высокая степень готовности российского населения покинуть свое место жительства — будь то по экономическим, социальным или политическим соображениям — и искать счастья внутри или за пределами империи должна рассматриваться как решающая причина введения жесткого паспортного законодательства в XVIII веке и его сохранения почти до конца XIX столетия.

Жесткие законы были свидетельством не столько силы, сколько слабости власти в попытках действительно регламентировать мобильность своих граждан. Об этом свидетельствует, в частности, тот факт, что значительная часть миграционных процессов и перемещений как внутри империи, так и за ее пределы происходила в обход жесткого законодательства. Строительство железных дорог скорее облегчало, нежели препятствовало «нелегальным» поездкам по стране. Так, крестьяне, искавшие временную работу в городе или на фабрике, пытались получить документы уже на месте прибытия<sup>29</sup>. Это в меньшей мере относилось к мелким торговцам, в том числе еврейского происхождения, к эмигрантам, находившимся на пути к «зеленой границе» или пересекавшим ее, а также к крестьянам-колонистам, пытавшимся в малонаселенных регионах юга и востока империи на свой страх и риск построить новую жизнь<sup>30</sup>. При этом именно вокзалы российских железных дорог представляли собой те места публичного пространства, где уровень полицейского присутствия был особенно высоким<sup>31</sup>. Систематический контроль всех пассажиров, проходивших через станцию, не применялся уже с конца 1850-х из практических соображений. Для железнодорожных чиновников было куда важнее, чтобы пассажир сел в поезд с действительным билетом, чем располагал непросроченным паспортом. Вопросы

контроля за пассажирами были полностью переложены на плечи железнодорожной жандармерии, оказавшейся, однако, безнадежно перегруженной систематическим надзором за скачкообразно возрастающей мобильностью граждан. Постоянный прирост пассажиропотока на российских железных дорогах во второй половине XIX века происходил не благодаря, а вопреки неблагоприятным правовым условиям для развития географической мобильности.

### 3.1.2. Изменение численности пассажиров

В 1851 году в Российской империи началась эра железных дорог. Тем не менее надежные численные данные о движении доходов от пассажирского сообщения появляются лишь после 1873 года, когда в Министерстве путей сообщения в Петербурге был создан статистический отдел<sup>32</sup>. С этого года управления всех железнодорожных компаний стали обязаны отправлять в столицу регулярные отчеты, детально сообщая в них обо всей своей транспортной деятельности<sup>33</sup>. Составлявшиеся на основании собранных данных таблицы для *Статистического ежегодника Министерства путей сообщения* дают хорошее представление о развитии пассажиропотока и числе покрытых с 1873 по 1913 год «человечно-верст»<sup>34</sup>. С точки зрения динамики пассажирского сообщения этот период можно разделить на две фазы, поворотным пунктом между которыми является 1894 год<sup>35</sup>. В первые 20 лет (первая фаза) число пассажиров (соответственно, и количество покрытых человеко-верст) росло умеренно. Если в 1877 году российская железная дорога обслужила на станциях и в поездах около 32 млн человек, то 17 лет спустя эта цифра составила уже 55,6 млн человек, что означало прирост в 73,7%<sup>36</sup>. После 1894 года эта динамика стала более ощутимой. В самом деле, за следующие 17 лет, то есть к 1911 году, число проданных билетов в России возросло на 272,3% (примерно на 207 млн). Статистика Министерства путей сообщения в 1912 году свидетельствовала уже о 231,4 млн пассажиров на железных дорогах империи<sup>37</sup>.

Отчетливый прирост перевозок по железным дорогам империи в конце XIX столетия соответствовал, с одной стороны, быстрому росту населения страны, а с другой — разрастанию железнодорожной сети в «эпоху Сергея Витте»<sup>38</sup>. В то же время возрастающее число пассажиров отражало глубокую социоэкономическую трансформацию страны в эпоху ускоренной индустриализации и урбанизации. Наряду с этим стремительный рост числа пассажиров после 1894 года можно

напрямую связать с введением дифференцированного тарифа на проезд, а также с реформой паспортного законодательства, состоявшейся в том же году. Число пассажиров едва ли могло бы достичь таких показателей без введения дифференцированного тарифа<sup>39</sup>: всего лишь за три года, с 1895 по 1897, в европейской части России число перевозок на пассажирских поездах составило в пересчете на человеко-версты в сумме больше, чем за предыдущие 22 года<sup>40</sup>. Если в 1894 году российские пассажиры проехали по железным дорогам страны только 4,4 млрд верст, то в 1897 году это число составило уже 6,7 млрд, что соответствовало приросту в 52% всего лишь за трехлетний срок. В 1912 году суммарное число человеко-верст, покрытых на железных дорогах Европейской России, составило 18,8 млрд<sup>41</sup>.

Как уже отмечалось выше, пассажиры железных дорог Российской империи чаще всего пользовались услугами вагонов самых дешевых классов. Как российские, так и иностранные путешественники, которые могли позволить себе поездку в роскошных вагонах, постоянно сообщали о практически пустых вагонах и купе первого и второго классов. В 1877 году российские железнодорожные кассы продали более чем в пять раз больше билетов третьего и четвертого классов (22,1 млн), чем первого и второго (4 млн)<sup>42</sup>. К 1912 году эта диспропорция стала еще более отчетливой: если пассажиров первого и второго классов оказалось 22,4 млн человек, то число пассажиров третьего и четвертого классов было в девять раз больше (207,3 млн) (не беря в расчет крестьян-переселенцев)<sup>43</sup>. Отметим, что большинство пассажиров Российской империи ездили поездом на сравнительно небольшие расстояния. В 1913 году 92% всех железнодорожных поездок в Европейской России составили менее 250 верст каждая, а 46% пассажиров проезжали на поезде менее 25 верст<sup>44</sup>. Согласно статистике министерства, поездки пассажиров в вагонах дешевых классов были в среднем короче, чем поездки по дорогим билетам. Если пассажир первого класса в 1912 году в среднем проезжал 219,8 версты, то для пассажира третьего класса эта цифра составляла только 80 верст<sup>45</sup>. Поскольку в 1912 году около 20% из 231 млн пассажиров железной дороги ездили третьим классом, то, следовательно, подавляющее большинство всех железнодорожных пассажиров использовало новый вид передвижения прежде всего для поездок в обозримых региональных пределах. Падение средней длины поездки с 142,23 версты в 1906 году до 103,96 версты в 1912 году согласуется при этом с увеличением числа пассажиров из непривилегированных слоев населения и может служить индикатором прогрессирующей «демократизации» парового транспорта<sup>46</sup>.

Прирост и снижение числа пассажиров на железной дороге Российской империи, особенно после 1894 года, точно отражали политическую погоду в империи, а также экономическое развитие страны. Так, например, объем пассажирских перевозок на дорогах (в человеко-верстах) в годы экономического подъема 1890-х годов, а также между 1909 и 1913 годами рос ускоренными темпами, а в 1905–1907 годах, в годы Русско-японской войны, Всероссийской всеобщей стачки и революционных событий, наоборот, падал<sup>47</sup>. В течение года число пассажиров на российской железной дороге подвергалось сезонным колебаниям. Поскольку Россия вплоть до падения *ancien régime* оставалась страной с ярко выраженной аграрной экономической составляющей, то зимой активность пассажиров железной дороги ощутимо сокращалась. Своего минимума продажи билетов достигали в феврале, составляя около 69,7% от среднегодовой величины. Напротив, в мае, с началом сельскохозяйственных работ истроек в больших городах, на железных дорогах фиксировался всплеск числа пассажиров до 130% от среднегодового уровня. Вторая волна спроса на железнодорожные перевозки следовала в августе. В это время уборка урожая в Центральной и Южной России требовала большого числа сезонных сельскохозяйственных рабочих, поэтому число пассажиров возрастало до 123% от среднегодового уровня<sup>48</sup>.

К сожалению, статистика министерства ничего не говорит о происхождении или сословной принадлежности различных групп пассажиров. Эти источники не позволяют также установить соотношение мужчин и женщин среди пассажиров. Демократичный характер железнодорожного транспорта теоретически допускал, что крестьянин, будь он в состоянии купить билет первого класса, окажется в купе в компании с дворянином. Как правило, люди из непривилегированных слоев общества — если они вообще могли позволить себе купить билет — ездили в вагонах третьего или четвертого класса. Соответственно, первый класс, по всей видимости, оставался исключительным местом, населенным прежде всего представителями дворянства, высокопоставленными чиновниками и офицерами, а также богатыми купцами и иностранцами. Как следствие, именно вагоны второго класса, подобные тому, что описан в толстовской *Крейцеровой сонате*, были местом, где могли контактировать люди из различных социальных слоев. Однако насколько эти места могли стать площадками для воплощения сообщества (*Vergemeinschaftung*), точно оценить невозможно. Подобным же образом обстоят дела с оценкой передвижения женщин по железным дорогам империи. Как показано выше,

железнодорожные компании предлагали в равной степени услуги как мужчинам, так и женщинам, даже предоставляя путешественницам на вокзалах и в вагонах отдельные комнаты и куше<sup>49</sup>. Данные, позволяющие сделать заключение о том, сколько женщин воспользовались этими предложениями, или о том, росла ли географическая мобильность пассажиров женского пола такими же темпами, что и мужская, до нас, к сожалению, не дошли.

### 3.2. ПАССАЖИРЫ В ПОЕЗДКАХ

Строительство железных дорог и прогресс в транспортно-техническом освоении империи открыли во второй половине XIX столетия все большему числу людей возможность покрывать географические расстояния сравнительно удобным образом и за сравнительно короткое время заново открыть для себя собственную страну. Лишь только наблюдая социальные практики путешествий на поезде, воздействовавших на жизнь все большего числа жителей России, можно измерить глубокие трансформации социальных пространств, которые страна испытала в эпоху индустриализированного пассажирского сообщения. Поэтому в фокусе настоящего раздела находится вопрос о том, в какой степени новое средство передвижения изменило практики географической мобильности российского общества и как тем самым изменялись модели восприятия социального пространства.

Исследование географической мобильности российского общества в эпоху железных дорог, равно как и связанной с ней трансформации, произошедшей в восприятии социальных пространств, является довольно сложным и рискованным предприятием. Во-первых, следует указать на почти необозримое и при этом постоянно возроставшее число путешествовавших людей, которые, как исторические акторы, составляют (по крайней мере, теоретически) предмет такого анализа. Если количественную динамику численности пассажиров на российских дорогах можно сравнительно детально описать с помощью статистики (см. раздел 3.1.2), то анализ индивидуальных образцов мобильности и восприятия — независимо от числа рассматриваемых лиц — всегда является лишь примером. Это обстоятельство запрещает делать обобщающие заключения исходя из отдельных случаев. Во-вторых, следует учитывать, что лишь применительно к некоторым пассажирам нам доступны источники (например, путевые заметки или записи в книгах жалоб), разъясняющие индивидуальные модели мобильности и восприятия. В случае Российской империи это

не только количественная, но и качественная проблема. Именно путевые заметки, представляющие собой важную группу источников по обсуждаемым здесь вопросам, естественным образом происходят из-под пера людей, умевших читать и писать и составлявших среди российских пассажиров вплоть до начала Первой мировой войны явное меньшинство. Поэтому описать культурную практику железнодорожных путешествий образованного русского «общества» можно несравненно лучше и детальнее, чем «простого» русского «народа». Наконец, следует принимать во внимание, что подавляющее большинство пассажиров, оставивших заметки о своих поездках по железной дороге, являлись лицами мужского пола русского происхождения родом из крупных городов. Таким образом, если для этой небольшой группы состояние источников можно считать относительно благоприятным, сказать то же самое о путешествовавших женщинах, пассажирах из провинции и представителях этнических меньшинств нельзя.

Третье предварительное методологическое соображение касается самого типа источника — путевых заметок, которому, как уже говорилось, принадлежит ключевая функция в проводимом здесь анализе<sup>50</sup>. Путевые заметки являются важными историческими свидетельствами для изучения практики путешествий и индивидуальных моделей восприятия социальных пространств. Однако, анализируя тексты этого рода, как и при работе с эго-документами в целом, следует постоянно принимать во внимание, что они лишь в весьма ограниченной мере позволяют заглянуть в «аутентичное» историческое переживание субъекта. В эго-документах индивидуальные восприятия отражаются через словесно выраженный опыт, причем как индивидуальные модели восприятия в момент переживания, так и способы языковой документации в момент записи всегда предопределены накопленными знаниями и культурным контекстом исторического субъекта<sup>51</sup>. Сочиняя путевые заметки, автор, таким образом, постоянно вписывает себя в рамки определенного дискурса. Наконец, и это уже почти общее место, путевые записки как источники рассказывают больше об авторе, его опыте, предубеждениях и образе восприятия, нежели о предмете, описываемом в тексте<sup>52</sup>. Впрочем, для представленного здесь исследования этот факт нельзя считать неизменным недостатком. Напротив, задаваясь вопросом о том, как российские пассажиры воспринимали и описывали социальные пространства в местах системы железных дорог, речь менее всего идет о том, как выглядели эти пространства «на самом деле». Более того, эти образы пространства следует описывать как репрезентации лично переживаемой

«действительности», всерьез воспринимая индивидуальную мобильность и переживание пространства как практики, совместно утверждавшие новые структуры социальных пространств в эпоху железных дорог в России.

Уже тот факт, что путешественник/путешественница воспользовался(ась) железной дорогой для передвижения по империи и затем в письменной форме сообщил(а) о своих собственных переживаниях, следует принимать во внимание при последующем анализе. Социальное происхождение и факт поездки в том или ином классе по железной дороге при этом не является решающим<sup>53</sup>. Пассажиров, чьи путешествия на поезде будут рассмотрены ниже, объединяет тот факт, что они воспользовались регулярными службами пассажирского сообщения российских железных дорог, а не тех, что были предназначены для перевозки колонистов, переброски солдат или этапирования заключенных, и по завершении переработали свои переживания в письменной форме<sup>54</sup>. Именно эта «особая мера саморефлексии»<sup>55</sup>, лежащая в основе каждого текста путевых заметок, рассматривается здесь как критерий для отнесения поездки на поезде к «путешествию».

Анализ большого числа (опубликованных) путевых заметок российских пассажиров будет далее проведен в два этапа. Сначала обратимся к текстам, относящимся к ранним годам истории железных дорог Российской империи. Они позволяют объяснить восприятие нового средства передвижения как технического нововведения и сделать выводы о том, как ощущалась общая трансформация пространственных структур в эпоху железных дорог на макроуровне (территория) и микроуровне (вокзалы и поезда). Основная цель здесь — установить связь между описанными в главе 3 структурами социальных пространств (воображаемой, строительно-материальной и нормативной природы), как они манифестировались в местах системы железных дорог, и социальными практиками и примерами пространственного восприятия пассажиров российских поездов. На втором этапе наблюдения мы сосредоточимся на вопросе о том, насколько новые возможности личного знакомства с Российской империей в ее географическом и культурном многообразии в эпоху железных дорог укрепили у российских пассажиров представление об их стране как пространственной единице или, наоборот, насколько личный опыт столкновения с различиями (этническими или религиозно-конфессиональными) мог поколебать образы единства страны. Эти вопросы обсуждаются в рамках двух *case studies*: в первом исследовании изучаются заметки о путешествиях в западные регионы империи,

во втором — описания поездок в Сибирь. В фокусе анализа находится вопрос о том, какие следы оставило личное узнавание страны во время путешествий на ментальных картах современников, какие границы лежали в основании мысленного деления территории и в какой степени эти представления перекликались с априорными картинками пространства, например теми, которые возникли благодаря российским путеводителям по железным дорогам.

### *3.2.1. Путешествие по железной дороге как новое восприятие пространства*

Подобно тому как это происходило в других странах, появление железной дороги в России перевернуло восприятие пространства и времени. Именно в Российской империи, которая к моменту ввода в эксплуатацию первых участков железной дороги (в 1837 и 1851 годах) располагала лишь рудиментарной сетью дорог с твердым покрытием и где поездка на большие расстояния (особенно весной и осенью) была утомительным и затратным по времени занятием, опыт сравнительно быстрой езды по ровным рельсам воспринимался многими современниками как сенсация<sup>56</sup>. Впрочем, несмотря на плохие дороги и утомительность передвижения внутри своей страны, назвать население царской империи до начала строительства железных дорог немобильным обществом ни в коем случае нельзя. Глядя на растущие цифры пассажиропотока в русских поездах, не следует забывать, что необходимость преодолевать большие географические расстояния еще до появления паровой машины определяла жизнь многих подданных российской короны. К мобильному населению империи можно причислить уже в начале XIX столетия православных шаломников, дворян, передвигавшихся между своими поместьями или за границу на Запад, рабочих-отходников, кушцов, ремесленников, студентов, ученых, иностранных посланников, участников образовательных поездок, ссыльных и заключенных, представителей имперского правительства, бродяг и прочих «странствующий народ». Наряду с людьми, покинувшими свое место жительства временно, по наземным и водным путям передвигались еще и те, кто хотел надолго распрощаться со своими родными местами: беглые крестьяне, беглые солдаты, колонисты и мигранты. Едва ли какая-то группа этого мобильного общества осталась не затронутой строительством железных дорог, хотя новое средство передвижения во второй половине XIX века для многих жителей империи все еще оставалось недостижимым по экономи-



ческим причинам. Сравнивая с другими странами, можно утверждать, что лишь немногие имели опыт поездок по железной дороге<sup>57</sup>. Даже те путешественники, которые могли оплатить билет на поезд, должны были в ходе поездки использовать и традиционные средства передвижения, например экипажи и речной транспорт, поскольку многие регионы или только дожидались включения в железнодорожную сеть, или вовсе так и не смогли воспользоваться ее преимуществами. И на протяжении XX века транспортные сети больших дорог, рек или каналов и рельсового сообщения не столько конкурировали между собой, сколько дополняли друг друга<sup>58</sup>.

### *Пространство, время, скорость*

Еще до открытия первой российской железной дороги журналы в Российской империи сообщали о впечатлениях российских пассажиров, путешествовавших на поездах по Западной Европе<sup>59</sup>. С открытием железнодорожной ветки в Царское Село 30 октября 1837 года возможность передвигаться посредством парового транспорта появилась также и у жителей Санкт-Петербурга. В первых заметках, в которых пассажиры рассказывают о своих переживаниях, вновь всплывают уже известные топосы из ранних дебатов о необходимости строительства железных дорог<sup>60</sup>. Так, журналист *Санкт-Петербургских ведомостей* вдохновенно превозносил «ум человеческий», произведший на свет машину, которая «уничтожает пространство» и «поглощает время»<sup>61</sup>. Путешественник был в особенности очарован силой, которая «несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне»<sup>62</sup>. Также и скорость в 60 верст/час (около 64 км/ч), с которой поезд покрывал расстояние в 21 версту за время, которое «вы не замечаете», была быстротой, «ужасающей воображение». Для современников не было никаких сомнений, что 30 октября 1837 года войдет в историю Санкт-Петербурга и России и что в будущем в «нашей отчизне» и впредь будут строить железные дороги, «благодарные последствия» которых тогда еще не были вполне заметны<sup>63</sup>.

Скоростью и планомерностью перемещения были восхищены также и пассажиры, сообщавшие в конце 1851 года о своей поездке по первой магистрали империи — между Санкт-Петербургом и Москвой<sup>64</sup>. Образы, воодушевлявшие российских поклонников железной дороги, удивительным образом походили на те, что прославляли скорость поездки на новом виде транспорта в других странах, словно российские авторы заимствовали их из наднационального языка восхищения техникой и веры в прогресс<sup>65</sup>. Так, по словам известного

русского литературного критика и историка Николая Ивановича Греча, поезд «летел как из лука стрела»<sup>66</sup>. Насколько быстро образы такого рода утвердились в качестве шаблонов для описания нового опыта — поездки по железной дороге — в языковом узусе, видно из сообщения о поездке между двумя столицами, появившегося немногим спустя в *Северной пчеле*. Во время поездки в Москву анонимному автору казалось, что машина летела «как птица, как стрела, как мечта»<sup>67</sup>. Почти незаметно поезд покрыл большую дистанцию, так что автору многие сотни верст показались лишь «неуловимыми тенями» или «мелькающими призраками»<sup>68</sup>. В первых записках российских пассажиров поездов можно также найти свидетельства тому, что они чувствовали себя изолированными внутри купе от простиравшейся за окном территории. Это впечатление совпадает с проанализированными Шивельбушем моделями восприятия пространства у западных путешественников по железной дороге:

Кажется, будто сидишь в каком-то подвижном кабинете, читаешь книгу или разговариваешь с соседом [...] час проходит невидимо, между тем как в каждый час совершается сорок верст пути...<sup>69</sup>

Как организация зрительных впечатлений от мест во «внешнем пространстве» относительно их положения к рельсовому пути («слева...»), так и привязка пункта на ментальной карте к определенному времени по расписанию поезда («в половине четвертого увидели...») позднее воздействовали на типичную форму описания ландшафта в первых русских путеводителях по железной дороге<sup>70</sup>. К этим моделям описания и восприятия пространства относится также сравнение ландшафтов, представляющихся путешественнику при взгляде через вагонное окно, с панорамой, которую он найдет, например, в описании путешествия из Петербурга в Москву Греча:

В половине четвертого увидели влево город Тверь. Колокольни церквей его рисовались на краю горизонта как в панораме<sup>71</sup>.

Едва ли кто-то из путешественников, оставивших письменные свидетельства о своих впечатлениях, смог избежать эти языковых шаблонов восприятия времени и пространства. В многочисленных текстах можно прочесть о телеграфных столбах, путевых сторожках и лесах, «пролетающих» мимо вагонного окна, и о городах, монастырях или других строениях, попадавших по левую или, наоборот,

по правую сторону от поезда в поле зрения наблюдателя и складывавшихся в рамках вагонного окна в панорамную картину<sup>72</sup>.

Обещания быстрого, в соответствии с расписанием, преодоления географического расстояния, которыми управляющие железнодорожными обществами заманивали своих клиентов также и в России, пробуждали у пассажиров соответствующие ожидания, связанные со скоростными возможностями и пунктуальностью нового транспорта. В самом деле, русские пассажиры быстро усвоили правила временной организации поездок по железной дороге. Если Греч в 1851 году, находясь все еще под впечатлением от поездки, указывал на то, что его поезд на следующее утро достиг цели, прибыв в Москву в соответствии с расписанием, «ровно в девять часов», то совсем немногим позже возможность спланировать поездку на поезде стала для пассажиров чем-то само собой разумеющимся<sup>73</sup>. Вскоре как сенсация уже воспринималось вовсе не соблюдение графика, а, наоборот, его нарушение. В действительности поезда ездили по империи по международным меркам относительно небыстро, а также испытывали проблемы с пунктуальностью. Содержащиеся в изобилии в многочисленных путевых заметках российских пассажиров и в хранящихся в архиве Министерства путей сообщения документах жалобы на нарушение расписания или на невыносимую медлительность российских поездов должны, тем не менее, восприниматься не только как свидетельства о слабых сторонах российских железных дорог<sup>74</sup>. Наряду с ними эти источники, естественно, наглядно показывают, в какой степени современные ритмы железнодорожной системы в конце XIX столетия воздействовали на ощущение и осознание времени у российских путешественников, а также на их ожидания от технического модерна.

#### *Урегулированное общество и его классы*

Железная дорога в царской России рассматривалась инженерами и проектировщиками, как уже говорилось выше, не только как сугубо транспортное средство: с введением железной дороги связывались надежды на внедрение определенных цивилизационных стандартов среди населения страны<sup>75</sup>. Сами пассажиры поездов в первые годы также воспринимали российские вокзалы и поезда как особенно «цивилизованные» места, в которых царил новый, современный *порядок*. Уже в 1851 году на Николая Греча произвели большое впечатление роскошные и величественные здания вокзалов с их изысканными ресторанами, залами ожидания и садами. Вагон первого класса, в котором он путешествовал в Москву, напоминал ему не безликое место

посреди открытого пространства, а наоборот, пробуждал ассоциации, связанные с уютной атмосферой загородного дома.

Взяв билет и сдав вещи, уселся я в карете первого класса. Вообразите себе гостиную комнату на даче, светлую, чистую, уставленную покойными креслами, и в этой комнате собрание лиц образованных, приятных, отчасти знакомых между собою: вот внутренность кареты первого класса<sup>76</sup>!

Согласно описаниям других наблюдателей, жители столиц не могли вдоволь насмотреться на «прекрасное нововведение», которое представляла собой железная дорога из Петербурга в Москву. Путешественники не могли «нахваляться» «порядком» «на станциях и во время пути». Обслуживающий персонал обнаруживал себя «вежливым и обходительным» — иначе говоря, во всех отношениях железная дорога была «совершенным учреждением»<sup>77</sup>. Такие слова, как «роскошь», «удобство», «порядок», «изящество», постоянно встречаются при чтении разных заметок о русских вокзалах и поездах первых лет<sup>78</sup>. Впрочем, эти атрибуты относились в основном к помещениям, предназначенным для пассажиров первого и второго классов<sup>79</sup>. Однако, сравнивая с другими странами, можно сказать, что и российские вагоны, и зоны ожидания для пассажиров третьего класса также поначалу считались довольно комфортабельными. Так, например, *Северная пчела* 2 ноября 1851 года восхваляла помещения третьего класса на железной дороге из Петербурга в Москву, подчеркивая, что «в целой Европе не видали такого попечения о людях низших сословий»<sup>80</sup>. Российские пассажиры еще долго вспоминали казенно-бюрократический характер вокзалов Николаевской дороги, с ее служащими в униформе, разговаривавшими приказным тоном, и многочисленные запреты, регулировавшие поведение «публики» в этих местах публичного пространства<sup>81</sup>.

Для петербургского журналиста, сообщавшего 2 ноября в *Северной пчеле* об открытии железной дороги в Москву, было само собой разумеющимся, что третий класс на транспорте был предназначен для «простого народа», или, соответственно, для «низших сословий», равно как первый класс — для представителей общественной элиты. Таким образом, в глазах этого наблюдателя социопространственная «классовая» система железной дороги почти полностью накладывалась на сословный порядок империи<sup>82</sup>. Хотя границы классового порядка на железной дороге были несколько прозрачнее, чем истинно

сословные границы в империи, и в принципе определялись лишь финансовыми возможностями<sup>83</sup>, долго сохранялось представление, что крестьянину или рабочему в первом классе нечего делать, равно как и помещику — в третьем. Таким образом, представители богатых и привилегированных слоев оставались в вагонах первого и второго классов в своей среде, равно как крестьяне, рабочие, солдаты и простые служащие — в третьем. Насколько правила доступа и нормы поведения для пассажиров в вагонах первого и третьего классов продолжали при этом определяться нормами соответствующих доминантных социальных групп, можно проиллюстрировать двумя примерами.

Первый — сцена в вагоне первого класса, описанная в воспоминаниях русского жандармского офицера Василия Роткирха, опубликованных в 1890 году<sup>84</sup>. Роткирх, помимо прочего писатель и переводчик, коротко рассказывает о поездке, совершенной им на поезде в начале 1870-х годов по железной дороге в направлении из Орла в город Грязи в Центральной России. По этой дороге, обслуживавшейся частным акционерным обществом, ходили роскошные вагоны первого класса, купе которых и все внутри было обито синим атласом. Роткирх ехал в одном из этих вагонов в сопровождении инженера железнодорожной линии, как вдруг на каком-то полустанке в вагон вошел «простой мужик». Инженер Марский прикрикнул на него: «Ты куда залез?», будто бы тот ошибся дверью. Крестьянин, в доказательство того, что он не ошибся, показал свой билет в вагон первого класса, а случившийся здесь же кондуктор подтвердил правоту нового пассажира. Вместо того чтобы теперь принять крестьянина как равноправного пассажира, который хотел на честно заработанные деньги путешествовать «среди людей» («Ездят же люди в 1-м классе. Дай, думаю, поеду и я, ведь и моя копейка не щербата»), Марский в грубой форме дал ему понять, что ему здесь нечего делать:

Чего же ты, сиволопый залез сюда?.. Туда же, с суконным рылом в калачный ряд! Да ты мне весь вагон перепачкаешь дегтем и салом! Так вот что я тебе скажу, пьяная ты харя: видишь — гут повсюду шелк? Ежели ты сделаешь хоть бы малейшее пятнышко, я отдам тебя жандармам и ты залпотишь мне за весь вагон тысячу рублей<sup>85</sup>.

По свидетельству Роткирха, попытка осадить нового пассажира произвела неизгладимый эффект и увенчалась успехом. Крестьянин выказал в своих репликах не только все знаки сословного подчинения — например, обращаясь к инженеру не иначе как «ваше

благородие». Совсем запуганный словесными атаками инженера, крестьянин разложил на скамье платок и снял сапоги, чтобы не марать меблировку. Окончательно пристыженный, он даже лег на пол, а через пять станций и вовсе покинул вагон. На прощание он сказал обоим попутчикам, что он лучше найдет себе место в третьем классе, где люди себя чувствуют свободнее и спокойнее:

Пойду в 3 класс, там свободнее и вольготнее! Знать правду говорят: всяк сверчок знай свой шесток! Ни в жизнь больше в 1 классе не поеду!<sup>86</sup>

Теперь проанализируем другую сцену, разыгравшуюся в вагоне третьего класса на маршруте из Петербурга в Москву в конце 1850-х годов. В своих *Новых рассказах*, изданных в 1900 году, русский генерал и писатель Александр Васильевич Верещагин, брат знаменитого художника Василия Верещагина, вспоминал о ежегодных поездках его семьи из Петербурга в свое имение на юго-восток от Новгорода<sup>87</sup>. Дворянская семья из восьми человек путешествовала в сопровождении гувернантки, домашних учителей и друзей детей, проезжая участок от Петербурга до станции Валдайка на поезде, откуда дальнейший путь продолжался на лошадях. В целях экономии отец семейства покупал на всех билеты третьего класса, что, очевидно, не противоречило его самоидентификации как рачительного помещика. Для девятилетнего Александра поездка в битком забитом вагоне низшего класса среди простого рабочего народа, среди приказчиков, купцов, была особым событием. Даже много лет спустя он мог вспоминать о тесном вагоне («теснота, народу множество»), о пассажирах, в момент отправления поезда снимавших шапки, крестившихся и, едва начиналась поездка, знакомившихся между собой и углублявших в живые разговоры<sup>88</sup>. При этом не имеет значение, была ли отраженная в повествовании атмосфера вагона третьего класса результатом личных воспоминаний автора или он, чтобы оживить свой рассказ, пользовался общими клише относительно «простого люда», которые можно найти и в других путевых заметках и прочих образцах русской литературы<sup>89</sup>. Однако к аутентичному воспоминанию из семейной истории Верещагиных восходит, вероятно, описание спора, возникшего между отцом мемуариста и представителем «простого народа». Сосед по скамье, крупный белокурый «мужик», в разгар поездки на виду у окружающих снял лапти, затем обмотки и стал руками массировать голые ноги. Полный отвращения, Верещагин-старший спросил его: «Т-т-ты, б-б-б-ратец, где сидишь?» На встречный вопрос: в чем, собственно, дело, — отец

с недоумением сказал: «Разве это можно делать, такие гадости, ты видишь, господа сидят!» На это его оппонент, нисколько не смутившись упреками, оставался совершенно спокоен и возражал с явным чувством собственного достоинства: «А ты чего же, коли барин, [сел] в наш мужицкий вагон?»<sup>90</sup>

Для нашего контекста не столь важно, что крестьянин в конце концов пошел на попятную и под давлением сидевших рядом таких же мужиков обулся. Важным является то, что мужчина в этом, казалось бы, неравном споре воображал себя в более сильной позиции, нежели обычно, поскольку стычка произошла в вагоне третьего класса. Совершенно ясно, что представитель «низов» считал, что вагон третьего класса — это «крестьянский» вагон, и потому полагал, что имеет право вести себя здесь так, как если бы он был у себя дома. Он в то же время чувствовал себя в этой среде настолько хозяином положения, что даже позволил себе «тыкать» незнакомому помещику и препираться с ним. Если представитель крестьянского сословия в рассказе Роткирха сразу стусевался перед натиском инженера — ибо сцена развернулась в вагоне первого класса, — то «мужик» из описанного Верещагиным эпизода в вагоне третьего класса поначалу ощущал свое превосходство.

Обе сцены показывают, что ни в вагонах первого, ни в вагонах третьего класса рациональные правила поведения на железной дороге, старательно чеканившиеся оптимистичными транспортниками-планировщиками при создании железнодорожного сообщения, не могли быть внедрены в жизнь безо всяких проблем. Повседневность в российских поездах лишь изредка напоминала об этих правилах железнодорожного общества, допускавших (лишь в теории) стратификацию пассажиров только по финансовым критериям и исходивших из принципов «цивилизованного» обращения пассажиров друг с другом. Это не была современная, организованная по критериям рациональности система железных дорог, способная диктовать путешествующим по России людям свои правила поведения. Более того, именно пассажиры еще долго формировали своим поведением структуры социальных пространств в местах системы российских железных дорог. Соответственно, в вагоне первого класса действовали *de facto* правила поведения элитарного дворянского клуба<sup>91</sup>, тогда как при взгляде на вагон третьего класса у наблюдателей создавалось ощущение сутолоки в крестьянской избе. Конфликты между различными группами мобильного общества возникали, впрочем, в основном в тех случаях, когда в поездах и на вокзалах переступались традиционные социально-пространственные границы<sup>92</sup>.

### *Поезда и вокзалы как места встреч*

Ввиду прозрачности границ и размытости точек соприкосновения между сферами пространства, принадлежавшими различным классам пассажиров на российских железных дорогах, встреча пассажира с представителями другого сословия или людьми иной культуры стала одним из ключевых переживаний во время поездки на поезде по России. Если быстрое преодоление географических расстояний в России до появления парового транспорта являлось привилегией элиты общества и помещик редко мог оказаться в такой затруднительной ситуации, как передвижение в одной карете с крестьянином, то в эпоху железных дорог контакты такого рода, как описаны в вышеприведенных примерах, превратились в повседневную рутину. Такой демократичный и достаточно удобный вид транспорта, как железная дорога, открыл людям из непривилегированных слоев неизвестную им доселе возможность быстрого передвижения в пределах собственной страны. Поскольку, в отличие от экипажей, поезда были в пути еще и по ночам, а поездка ввиду больших российских расстояний и сравнительно ограниченных скоростей паровозов могла длиться несколько дней, встречи между людьми разного социального и культурного происхождения в железнодорожном вагоне оказывались порой дольше и интенсивнее, чем в других местах публичного пространства. Потому не следует удивляться, что вскоре русские писатели открыли для себя новый, быстро ставший популярным повествовательный мотив — встреча в вагоне двоих людей разных сословий. Достаточно вспомнить первые сцены романа Достоевского *Идиот* или повести Толстого *Крейцеров соната*<sup>93</sup>. Однако и у менее известных авторов, выпускавших книги или публиковавших в периодике свои путевые заметки, можно встретить много описаний ярких встреч с чужими людьми иного происхождения, представленных как специфический опыт, связанный с путешествием по железной дороге<sup>94</sup>.

Вероятность встретить в железнодорожном вагоне первого или второго класса человека другого сословия и вступить с ним в разговор была немного меньше, чем в третьем. Так, в синих вагонах первого и желтых — второго класса было не только сравнительно мало людей. Очевидно, что случаи, когда дворянин хотел сэкономить на проезде и ехал в вагоне третьего класса, имели место чаще, чем противоположные, когда крестьянин хотел и мог себе позволить билет в вагоне первого класса<sup>95</sup>. Первым классом ездили еще и потому, что не хотели быть потревоженными в пути, воспринимая поездку в купе в одиночку,



изолированно от внешнего мира, как вид сословной привилегии<sup>96</sup>. Покой пассажиров первого и второго классов нарушался порой как раз простыми рабочими и служащими железнодорожных обществ, широко интерпретировавшими свое право на бесплатный проезд и вместо жестких вагонов набивавшимися в мягкие. Недоуменно взирал на такого рода пассажиров, например, офицер М.А. Сполитак, путешествовавший в 1907 году по Сибирской дороге в вагоне второго класса из Харбина в Западную Россию<sup>97</sup>: он «по костюму [...] манерам, образу жизни» угадывал, кто был «не пассажир 2-го класса». Две трети мест в его вагоне были заняты людьми, чье поведение указывало на то, что они находились в «непривычной» для себя обстановке. Один пассажир этой категории, вспоминает Сполитак,

...вместе с собою вносит в вагон не только деревянные сундуки всевозможных размеров, но также пятипудовые, грязные мешки с картофелем, капустой, бураками, подушками, иногда и перинами. Из разбитой посуды, спрятанной в мешке, иногда течет керосин, молоко, водка; из какого-то не то ящика, не то клетки торчат головы кур, уток; все это, по временам кричит благим матом...<sup>98</sup>

Когда представитель образованного слоя общества попадал в вагон третьего класса, в котором пассажиры пели и пили, играли в карты и лузгали семечки, то о спокойной поездке, как правило, можно было забыть. Лишь романтически настроенные народники могли влиться в среду этих представителей простых слоев и из поездки в тесных и зловонных вагонах были способны вынести еще и какие-то положительные эмоции<sup>99</sup>. Многие описания путешествий в жестких вагонах конца XIX столетия подобны тому, что было опубликовано в 1884 году в художественно-литературном журнале *Россия*:

Среди невообразимой грязи [...] на узеньких, коротких и до крайности неудобных скамьях, тискались из рук вон дурно размещенные люди всевозможных возрастов, вида и пола. Рядом с толстейшим купчиной, в едва поношенном кафтане хорошего сукна, видимо стесненная его тучной фигурой, кое-как, чуть не на самом краю скамьи, приткнулась болезненная женщина с грудным ребенком. Возле чиновника, судя по всей его внешности, великого труженика и бедняка, и против него, неуклюже расселись, с инструментами, сумками и мешками, черно-рабочие в сарпинковых рубахах, характеристического цвета и запаха. Далее, так называемый «молодец» ухарской наружности, с шапкой

на затылке, ненормально-красным лицом, гармоникой и несдержанной скабрезной речью, обращенной к кому-то, чрез открытое окно, и тут же гимназистик, лет 14. Потом, благоухающая бергамотным маслом, на шеголевато расчесанной бороде, духовная особа и тут же две задорно смеющиеся и визгливо переговаривающиеся, с какой-то не-далеке сидящую, пьяноватую чуйкою, — фабричные девушки-женщины. Еще далее видел я и офицера, среди лапотников и, лет 15, девчонку-мещаночку, робко приютившуюся в уголке и окруженную во всех отношениях крайне неподходящими соседями. И над всем этим людом, несмотря на кратковременность его пребывания в вагонах, уже стояло облако одуряющей махорки...<sup>100</sup>

Видел ли автор этих строк на самом деле описанное им общество в российском вагоне третьего класса, или такое стечение столь характерных персонажей явилось не более чем плодом его фантазии, в данном случае не столь важно. Важнее то, что изображенная здесь сцена в такой форме в принципе могла разыграться и рассказ по своей сути весьма правдоподобен. Особенно интересен в этом оригинальном тексте все же еще один момент. Вместо того чтобы восхвалять железную дорогу как место создания современного общества (*Vergesellschaftung*), где могут вступить в разговор офицеры с рабочими, священники со студентами и купцами, автор представляет вагон как место потенциальных нарушений социальных границ, опасное и для молодых женщин и, в равной степени, для несовершеннолетних студентов и мещан. Впрочем, автор очерка не осуждает «паровое» средство транспорта в принципе. Однако в пестром социальном месиве вагона третьего класса он усмотрел больше опасности, чем общественной выгоды. Нельзя ли было, предлагает задуматься критически настроенный автор, рассортировать социально неоднородную публику, едущую третьим классом, предложив отдельные вагоны для простых «чернорабочих», «более интеллигентных пассажиров» и, наконец, для женщин с детьми?<sup>101</sup> Предложения такого рода, которые высказывались также другими современниками, ставили в конечном итоге под сомнение целесообразность столь демократичного принципа современного пассажирского сообщения, напоминая о старых добрых временах, когда пространственные границы между отдельными социальными группами царской империи были проведены еще отчетливее<sup>102</sup>. Это было яркое личное переживание культурных различий внутри общества одной страны, не столько вызывавшее у путешественников на железной дороге, подобных

процитированному здесь М. Щ-кому, чувство национального (или имперского) единения, сколько, напротив, усиливавшее импульсы социального отчуждения.

*Пространства мужские, пространства женские*

В дальней дороге на поезде по Российской империи пересекались не только пути до сего незнакомых людей различного социального и этнического происхождения. Новая форма передвижения приводила также к тому, что незнакомые мужчины и женщины вынуждены были иногда проводить продолжительное время, порой не только днем, но и ночью, на вокзалах и в поездах, в непосредственной близости друг от друга. Новые возможности преодоления географических дистанций в эпоху железных дорог не в последнюю очередь изменили модель мобильности для женщин всех социальных слоев. Если раньше в высших кругах общества считалось неприличным, если дама отправлялась в путешествие без сопровождения мужчины, то во второй половине XIX века все больше женщин стали пользоваться услугами железной дороги. Это касается как представительниц дворянства, которые могли себе позволить поездку в (как считалось) защищенном пространстве вагона первого класса<sup>103</sup>, так и рабочих или крестьянок, отправлявшихся в вагонах третьего, а то и четвертого класса в город на заработки или ехавших навестить своих мужей к местам их сезонной работы. Покупка билета на поезд означала для этих женщин, как правило, что они обречены делить с незнакомыми мужчинами тесное купе, проводя под крышей вагона также порой и ночь. Впрочем, руководство многих железнодорожных линий предлагало самостоятельно путешествующим женщинам отдельные «женские» купе в поездах, а на больших станциях женщинам предоставлялись отдельные комнаты ожидания. Однако эти защищенные пространства предназначались в первую очередь женщинам, путешествовавшим двумя первыми классами<sup>104</sup>. Путешествие, не сопровождавшееся неприятными приставаниями, взглядами и телесной близостью с незнакомыми пассажирами мужского пола, долго оставалось привилегией дам высшего света.

В силу этого мысль о поездке в обычном купе для многих русских женщин представлялась ужасающей. Так, например, многие годы Варвара Духовская (ур. Голицына), дама высшего света, передвигавшаяся, разумеется, по железной дороге всегда первым классом, вспоминала свою первую самостоятельную поездку, случившуюся в 1881 году, в пору, когда она была еще совсем молодой женщиной. Чтобы не контактировать с окружающим, как казалось, угрожающим внешним

миром, она провела всю дорогу запершись в своем купе и ни разу не подняв головы от своей книги: «Жутко в первый раз ехать совсем одной по железной дороге. Я заперлась в купе и не выходила до самых Дергачей, где ждал меня брат Митя»<sup>105</sup>. Нетрудно себе представить, какие чувства должны были испытывать женщины во время поездок на большие расстояния в тесноте вагонов третьего класса среди незнакомых мужчин. Этот вывод подтверждают жалобы студенток, сообщавших в Министерство путей сообщения о домогательствах со стороны других пассажиров жестких вагонов<sup>106</sup>.

Мужчины осмысливали новую форму встречи с пассажирами противоположного пола на вокзалах и в поездах в высшей степени разнообразных формах. Консервативные современники, как, например, переводчик античной литературы Александр Семенович Клеванов, в 1871 году описавший свои впечатления от поездки из Москвы в город Славянск в Донецком бассейне годом ранее, воспринимали тесноту среди незнакомых мужчин и женщин в узком пространстве железнодорожного вагона с большим раздражением. Он воспринимал как непристойность тот факт, что в его купе можно было откинуть задние спинки сидений, чтобы было удобнее спать в вагоне, занятом разношерстной публикой. «Особенно дамам», по мнению Клеванова, путешествовать, должно быть, в таких условиях было «крайне неприятно»:

Мы не говорим о тех дамах, которые даже похваляют громко то устройство вагонов, где они могут лежать рядом с [чужим] мужчиною, отделенные лишь пространством в 3 или 4 вершка, потому что спинки дивана очень широки. Те даже могут из этого извлекать и выгоду и удовольствие, но для порядочной девушки и дамы это возмутительно<sup>107</sup>.

Другие мужчины если вступали в вагоне в разговор с незнакомой женщиной, то воспринимали это как выдающееся событие, достойное особого упоминания в их путевых записках. Так было, например, с православным священником Подосеновым из Перми, который сообщал в *Пермских епархиальных ведомостях* о своем путешествии в Москву и Санкт-Петербург. У себя на родине он с изумлением рассказывал читателям, что в вагоне третьего класса среди шумных «*мужиков*» и баб-крестьянок встретил одну юную, прилично одетую женщину, которая, несмотря на то что уже семь лет была замужем, намеревалась посещать в Санкт-Петербурге лекции по медицине и полностью посвятить себя «науке». Его попутчица к тому же рассказала о двух молодых женщинах, которые не испугались трудностей и прошли

несколько недель пешком, чтобы изучать медицину в столице<sup>108</sup>. Не случайно, что эти описания находятся в сообщении о поездке из российской провинции в Москву. Именно в вагонах третьего класса и на железнодорожных вокзалах пересекались жизненные пути представителей различных социальных и культурных сред, и именно из таких путевых записок читающая публика на периферии империи могла узнать, что в городских центрах страны начиная с 1860-х годов традиционные гендерные модели переживали кризис.

Наконец, замечания, сделанные мимоходом во многих путевых заметках, указывают на то, что и в России, по-видимому, для многих пассажиров мужского пола поезд был идеальным местом для флирта с незнакомой женщиной. Описание неизбежных зрительных контактов двоих людей, сидящих друг против друга в купе, принадлежит также к числу столь же прочных топосов русских путевых заметок эпохи железных дорог, как и полные намеков описания сексуальных фантазий при рассматривании незнакомой путешественницы в поезде<sup>109</sup>. Опыт встреч полов в вагонном купе был пищей для полета мужской фантазии, примеры которой встречаются в русской литературе эпохи *fin de siècle*<sup>110</sup>, а равно и для женских страхов перед поездкой в отрезанном от внешнего мира вагоне, о чем свидетельствуют заметки путешественниц во времена царской империи<sup>111</sup>.

### 3.2.2. Раскрытие имперского пространства

Строительство и начало использования железных дорог привели к устойчивым изменениям не только в восприятии пространства, но и в практиках путешествий мобильного населения. Так, например, если прежде образовательные поездки или поездки на отдых были привилегией российского дворянства, то с началом пароходного сообщения по большим рекам и покрытием империи сетью железных дорог в конце XIX столетия в Российской империи были созданы первые структуры современного туризма, постепенно охватившие также формировавшийся средний класс общества<sup>112</sup>. От усовершенствования транспортного сообщения выигрывали как гостиницы в городах, так и курорты Прибалтики, Черного моря и Северного Кавказа<sup>113</sup>. Свидетельством возросшего интереса населения к увеселительным, оздоровительным и познавательным путешествиям по своей стране стало основание в 1880–1890-е годы первых туристических объединений и агентств, равно как и возросший спрос на путеводители на книжном рынке метрополии<sup>114</sup>. Не в последнюю очередь как признак

распространения путешествия как «культурной практики» в царской России можно расценивать рост числа путевых заметок, появившихся в конце XIX века как в журналах, так и в виде самостоятельных изданий. В них «туристы» описывали свои путешествия за границу и все больше — познавательные поездки по собственной стране<sup>115</sup>.

Возраставший во второй половине XIX века у образованных представителей среднего класса интерес к использованию нового средства передвижения с целью лично узнавания неизвестных доселе регионов и последующего анализа своего опыта в путевых заметках отразился и в поиске ими отправных (пространственных) точек и своего места в дебатах тех лет, касавшихся противостоявших концептов коллективной идентичности в империи, которые захватили российскую публичную сферу с середины столетия<sup>116</sup>. Поставленный еще во времена споров об историческом пути России между западниками и славянофилами и особенно обсуждавшийся в связи с зарождением национальных движений, в первую очередь в западных губерниях, вопрос о «характере» России, а также о силах, способных обеспечить прочность многонациональному государству, все сильнее оказывал воздействие на общественную дискуссию в стране. В своих попытках исследовать географическое и культурное многообразие России, а также донести до читателей собственный опыт авторы путевых заметок так или иначе вписывали себя в этот общественно-политический дискурс.

Особенно ярким примером взаимосвязи между восприятием путешествия и мыслями о России в имперском, национальном духе могут служить путевые заметки Павла Александровича Крушевана, опубликованные в 1896 году под названием *Что такое Россия?*<sup>117</sup> Павел Крушеван (1860–1909), публицист и политик, выходец из обедневших молдавских дворян, начавший свою карьеру как писатель и сделавший себе имя как сторонник шовинистских и антисемитских идей, уже в 1890-е годы считался горячим националистом и российским патриотом<sup>118</sup>. С апреля по декабрь 1895 года он предпринял продолжительную поездку из Минска в Москву, а оттуда через Нижний Новгород на Кавказ и к Черному морю, затем вернулся в исходный пункт своей поездки через Киев и Вильну. В вагоне второго класса, на речных и морских пароходах он совершил турне длиной более 8000 верст. Изданная в Москве в 1896 году книга его записок о путешествии объемом в 370 страниц была задумана как вклад в конструирование нации (*nation building*). Свой текст Крушеван предварил короткой цитатой из знаменитой речи Эрнеста Ренана 1882 года *Что такое нация?*

(*Quest-ce que c'est une nation?*). В ней нация определяется как «дух, увлеченный принцип», который базируется на желании ее представителей «жить вместе»<sup>119</sup>. Как раз в то время, когда национальные движения среди различных этносов постепенно стали приобретать угрожающий характер для целостности Российской империи, Крушеван своей публикацией стремился укрепить желание подданных российской короны «жить в сообществе». Этой цели, несомненно, служил репортаж о его поездке по просторам России, «нашей великой родины», о которой «мы знаем так мало и так мало стремимся узнать»<sup>120</sup>. Он исследовал ее с борта парохода на Днестре, Волге и Черном море, из окна вагона, на железнодорожных вокзалах и хотел, чтобы его страна все сильнее и сильнее срасталась в «еще более цельный организм»<sup>121</sup>.

В путевых заметках Крушевана железной дороге принадлежит важная роль не только как современному средству передвижения, но также и как месту встречи различных этносов и «национальных типов» империи<sup>122</sup>. В своем тексте автор изображает вокзалы и железнодорожные купе как своего рода сцену, на которой представители различных этнических групп вступают в контакт и завязывают беседы друг с другом. Так, сильно утрированным кажется его описание разговора между великороссом, белорусом, украинцем («хохлому»), поляком и итальянцем на вокзале в Жлобине, разговора, навеявшего на него размышления о психоэтнических сходствах и различиях между «четырьмя братьями-славянами»<sup>123</sup>. В другом месте, на вокзале Нижнего Новгорода, в поле зрения автора попадает «этнографическая галерея», и «каждый тип... в этой пестрой международной смеси выступает еще резче, еще оригинальней»<sup>124</sup>. Уже на Московском вокзале Нижегородской железной дороги Крушеван смутно ощутил «примесь постороннего элемента, каких-то не русских типов»<sup>125</sup>, вид которых создавал ощущение, что от этой точки Москвы уже рукой подать до Азии:

Несколько смуглых восточных лиц, больших восточных носов, острых и горбатых, которые особенно резко выделяются рядом с широкими и распухшими русскими носами [...] Есть несколько плоских, с узкими черными щелочками, вместо глаз, калмыцких лиц<sup>126</sup>.

Крушеван был уверен, что в «этнографической галерее» Российской империи славянам вообще и великороссам в особенности отведена ведущая роль. Для него не было сомнений не только в том, что русским отведена особая миссия — нести искру цивилизации «недоразвитым народам» Сибири и Центральной Азии, но и в том, что Российской

империи как целому предстоит защитить всю (Западную) Европу от нависшей со стороны Китая «желтой опасности»<sup>127</sup>. Исполненный уверенности, что свою миссию русские смогут выполнить лишь оставаясь чистокровной «расой», он с крайним подозрением относился к «ассимиляции» славян и «иноплеменных [азиатских] элементов»<sup>128</sup>.

Крушеван ясно себе представлял, как можно сохранить целостность «бесконечн[ого] пространства земли русской»<sup>129</sup>, которое он сравнивал с империей Александра Македонского или Карла Великого. Он хотел бы, чтобы Россию удерживали «солидарность, общность интересов, общий язык, общие чувства, любовь к своему целому, к своей стране», не позволяя ей при этом превратиться в однородную «этнографическую массу»<sup>130</sup>. С другой стороны, «средства современной цивилизации» и особенно сети современной инфраструктуры он рассматривал как «действительно объединяющие и сковывающие нацию в цельный живой организм, как бы ни была велика территория, по которой она расселась»:

Железные дороги и пароходства уничтожили пространство и время, телеграф связал весь организм нервной сетью, печать разносит по всем его артериям идейный ток, отражая общее настроение и желание целого. В прежнее время нужны были месяцы для того, чтобы одолеть русские пространства, регулируя силы страны. Теперь «самочувствие» ее таково, что в несколько часов в центре знают все, что делается на окраинах, и в несколько дней силы страны могут быть направлены могучим потоком именно туда, где необходимо сосредоточить их<sup>131</sup>.

Крушеван воспринимал российскую систему железных дорог как кровеносную систему, пронизывающую организм империи и «уничтожающую» пространство и время. Эта метафора удивительным образом похожа на представления российских планировщиков-транспортников первых лет железнодорожного бума, напоминая также транспортные карты России, изображавшие страну в виде белого пятна, пронизанного сетью транспортных артерий, структурирующих общую территорию и (зрительно) удерживающих ее от распада<sup>132</sup>. Интересным в этом фрагменте представляется описание Крушеваном железной дороги, пароходного транспорта и телеграфа прежде всего как современных инструментов власти, позволяющих правительству быстро использовать информацию с периферии и немедленно реагировать на возможные волнения на окраинах империи. Мысль о том, что объединение России сетью железных дорог создало совершенно



новые возможности для населения — путешествовать по собственной стране и таким образом укреплять эмоциональную связь со своей родиной, — похоже, не приходила в голову Крушевану, хотя своей поездкой и публикацией путевых заметок он преследовал именно эти цели. Действительно, вопрос о том, насколько возможность самостоятельно узнать свою страну, все больше представлявшаяся россиянам в эпоху железных дорог, могла укрепить патриотические чувства и представление о России как о «едином и неделимом целом», остается открытым. Не исключено, что личное столкновение с социальной и культурной разнородностью империи могло вызвать, наоборот, отчуждение от собственной «родины». Ниже на примере двух небольших исследований (*case studies*) мы попробуем приблизиться к ответу на этот вопрос.

### *1. Путешествия по западным регионам империи*

Первое исследование посвящено поездкам российских граждан в западные губернии царской империи или путешествиям в их пределах<sup>133</sup>. Следует сразу обратить внимание на то, что под этим термином понимается сравнительно крупное географическое пространство, весьма неоднородное культурно, социально и экономически. Наряду с так называемым Западным краем здесь будут рассматриваться также и Царство Польское, Левобережная Украина (Черниговская и Полтавская губернии), Новороссия (Херсонская и Таврическая губернии) и Екатеринославская губерния на юге империи<sup>134</sup>. Несмотря на в высшей степени неоднородный характер, этот крупный регион выделяется среди прочих несколькими специфическими чертами<sup>135</sup>. Во-первых, многие провинции и территории этого региона до присоединения их в XVIII–XIX веках к России были частью Польско-Литовского государства. Другие находились под османским владычеством. Во-вторых, плотность населения в западных провинциях во второй половине XIX века была несколько выше, чем в других приграничных районах империи. В-третьих, этот регион, особенно Царство Польское, в социально-экономическом отношении был явно более развит по сравнению не только с другими окраинами, но даже и с центральными областями. В-четвертых, население региона отличалось высоким этническим и религиозным разнообразием. Поскольку очерченный здесь регион практически полностью совпадал с небезызвестной чертой оседлости, здесь проживала основная часть российских евреев<sup>136</sup>. Наконец, на исходе столетия политическая ситуация в этом регионе определялась оформившимися там и постоянно конкурировавшими

между собой национальными движениями: поляков, литовцев, украинцев, евреев и русских, — а также агитацией со стороны конкурировавших между собой политических и революционных движений.

Хотя в России с 1860-х годов велись острые дебаты о том, следует ли включать западные провинции, особенно Царство Польское, в сеть современной инфраструктуры и осваивать эту территорию посредством железных дорог, именно здесь во второй половине XIX века возникла в итоге самая разветвленная в империи железнодорожная сеть<sup>137</sup>. Нигде по стране соотношение протяженности железных дорог и размера территории не было столь благоприятным в конце XIX века, как в Царстве Польском и в других губерниях рассматриваемого здесь региона<sup>138</sup>. Если в Европейской России в 1894 году на площадь в 100 кв. км в среднем приходилось лишь 0,58 км эксплуатируемых железных дорог, то в Польше на ту же площадь насчитывалось свыше 1,71 км путей<sup>139</sup>. Несмотря на то что ведущие военные деятели и сотрудники Министерства внутренних дел временами критически смотрели на строительство новых железнодорожных коммуникаций, дорожная сеть развивалась здесь быстрее, чем в остальной части империи. Это, со всей очевидностью, привело к непропорционально быстрому росту географической мобильности в регионе<sup>140</sup>.

Российские путешественники, отправлявшиеся из центральных районов империи в страны Западной Европы, волей-неволей проезжали западные губернии, соприкасаясь там, то есть еще в пределах границ империи, с местным населением и его культурой, явственно отличавшейся от их собственной<sup>141</sup>. Обратимся к путевым заметкам российских пассажиров, чтобы ответить на ряд вопросов: как западные области империи и их население описывались в путевых заметках? Как представлялось (беглому) взгляду путешественника этническое и конфессиональное многообразие этого региона? Какие культурные, географические или административные границы ощущали пассажиры и нагружали смыслами авторы заметок? И наконец, в какой степени западные губернии рассматривались как интегрированная часть более масштабного имперского контекста и в каких случаях допустимо заключить о подрыве образа России как «большого и неделимого целого»?

Если анализировать, каким образом в своих записках пассажиры, путешествовавшие на поезде во второй половине XIX века через западные провинции Российской империи, описывали пересечение границ губерний, то сразу бросится в глаза, что административные границы (например, границы губерний) воспринимались ими как не более

чем формальные признаки территориального деления страны и что авторы путевых заметок с трудом идентифицировали эти границы как признаки, структурирующие пространство. Поездка по Восточно-Европейской равнине с ее обширными лесами, полями и болотами оставляла почти у всех пассажиров ощущение сравнительного однообразия, унылости и скуки. Так отзывался, например, уже цитировавшийся Александр Клеванов, предпринявший путешествие в вагоне первого класса в 1870 году из Петербурга в Вену и проехавший соответственно через приграничные западные районы. Клеванов охарактеризовал переезд из Петербурга в Варшаву как «тяжелый и скучный», а виды, открывавшиеся ему из окна, как «самые неразнообразные»<sup>142</sup>. Мало что смог найти в однотонном ландшафте и православный священник из города Холм Василий Ляхоцкий, объехавший в 1898 году западные провинции империи, ее степной юг и Новороссию:

Великая Русь раскинулась на ровной степи, представляющей очень мало разнообразия для наблюдений, не то что для описаний. Однообразная степь, раскинутая на далеком пространстве, на котором глазу не на чем не остановит[ь]ся, притупляет некоторым образом желание наслаждаться природой {...} Необозримая степь, везде голо и только. Редко, чрез очень большие пространства, встречается село, или казачья станица украшаемая главами нескольких церквей, окруженная множеством ветряных мельниц и только. Это — все русское разнообразие ландшафтов<sup>143</sup>.

Такого рода описания ландшафтов — а они вполне типичны для записок о путешествиях по западным и юго-западным провинциям империи второй половины XIX века — можно интерпретировать двояко. Во-первых, они дают понять, что авторы усвоили эстетическую парадигму, предполагавшую значительные по объему описания природы в железнодорожных путеводителях. Здесь можно найти также следы того романтического взгляда на природу, согласно которому красивым считался холмистый или культурный ландшафт, а всякий взирающий на скудную природу равнинной и лишь едва населенной местности подвергался наплыву чувств однообразия и скуки<sup>144</sup>. Во-вторых, из этих литературных пассажей хорошо видно, что процитированные авторы, проезжая по этим местностям, с трудом могли уловить яркие, знаковые точки, за которые «мог бы зацепиться взгляд». Соответственно, физический образ изучаемых здесь провинций рисовался как монотонный и «безграничный».

Чтобы ориентироваться в дороге среди «широких русских просторов», пассажиры прибегали к разным средствам. Одни путешественники брали с собой путеводители, из которых черпали информацию о расписании и остановках в пути, а также сведения по истории и географии мест, которые пересекал поезд<sup>145</sup>. К тому же, как правило, о следующей остановке поезда информировал пассажиров проводник<sup>146</sup>. Наряду со станциями и городскими территориями, которые проезжал поезд, прежде всего мосты через крупные реки служили ориентиром для путешественников в поездках. Как и в проанализированных ранее путеводителях для пассажиров поездов, в рассматриваемых здесь путевых записках авторы крайне редко обходят стороной факт пересечения Днепра, Двины, Буга, Немана (Мемеля) или Вислы<sup>147</sup>.

Исключительное значение для ментальных карт западных областей Российской империи принадлежит восприятию путешественниками местных жителей, которых они наблюдали за работой в поле, ожиданием на платформах, продажей различной снеди, а также в те моменты, когда на промежуточных станциях они, подсаживаясь в вагоны, смешивались с остальной публикой. В западных провинциях русским путешественникам бросались в глаза не столько лица местного населения, воспринимавшегося как чужие, сколько местные костюмы и, прежде всего, другой язык. Так, например, путешественник И. Альфонсов, ехавший в 1902 году из Казани в Берлин, взглянув на оживленный Минский вокзал, однозначно заключил, что именно в этот момент он пересек невидимую культурную границу на пути из России на Запад:

А здесь пред глазами пестрела новая, нигде еще не виденная нами, картина толпы, пришедшей к станции поглазеть на подошедший поезд. Не иначе, как стремлением поглазеть, можно объяснить пребывание на станции белорусских девочек, босоногих, непокрытых, в холщевых рубашонках. Было не мало и женщин, также босоногих, в белых рубашках, но с красными платками на головах, повязанными концами на перед. Эти шмыгали между пассажирами, подходили к окнам вагонов, стараясь перекричать друг друга предложением своего немудреного товара, вроде орехов, молока, ягод: «купляй ягоды!» — «барин, кушай орехи, орехи купляй!» Эта толпа женщин в белых костюмах, с особенностями их говора, давала нам понять, что мы находимся теперь в Белоруссии<sup>148</sup>.

Эта цитата служит иллюстрацией тому, что восприятие внутренних культурных границ в Российской империи базировалось часто на звуковых ощущениях. То же можно наблюдать и в описаниях, остав-

ленных Александром Клевановым. Проезжая Дюнабург (Даугавпилс) на пути из Петербурга в Варшаву, он слышал, как в его поезд села группа немцев. И чем ближе приближался Клеванов к границе империи, тем звуковой фон все отчетливее давал понять, что российская метрополия оставалась позади:

...прислуга [...] при поезде исключительно польская. Звуча русской речи не слышите нигде, кроме от едущих пассажиров<sup>149</sup>.

В свою очередь пассажиры, ехавшие в обратном направлении, например с (юго-)западных окраин в Центральную Россию, зачастую воспринимали пересечение внутренних культурных границ также акустически. Например, в воспоминаниях воспитанниц Одесского епархиального женского училища, совершавших в 1909 году паломническую поездку в Киев и Москву, читаем:

Поезд часто останавливается на разъездах, чтобы принять пассажиров до Москвы. Выглянешь в окно на станции, слышна повсюду звучная русская речь, так отличающаяся от мягкого малороссийского говора, к которому ухо привыкло у себя дома, в Херсонской губ[ернии]<sup>150</sup>.

Именно звучание чужого языка в поезде могло вызвать у путешественника дополнительное чувство потери ориентации. Когда, например, священник Василий Ляхоцкий во время своей поездки из Петербурга в Варшаву поутру услышал, как в соседнем купе разговаривают двое на «ломанном польском», он задался вопросом, не приехал ли он уже в польский регион:

Ниже Пскова поместились возле меня два довольно неопределенных субъекта; в продолжение получаса они разговаривали по-русски, затем вдруг у них разговор переменялся на польский язык; потом — опять по-русски и т.д. Трудно было решить, кто они и к какой нации принадлежат<sup>151</sup>.

Путешественники, сообщавшие о своем восприятии языкового многообразия в поездах и на вокзалах, придавали столь большое значение звуковым впечатлениям потому, что, находясь под влиянием политических дебатов того времени, были чувствительны к различным «национальным вопросам». Именно в контексте вопроса о том, как русские путешественники воспринимали и описывали

пространственные границы между областями, населенными различными этническими группами, можно показать, насколько сильно опыт переживания пространства и дискурс о характере России как многонациональной империи во второй половине XIX века были переплетены и связаны друг с другом. Зная, что Россия не представляет собой «этнографическую общность» (согласно Крушевану), многие путешественники отправлялись в дорогу, чтобы — сознательно или подсознательно — лично познакомиться с этнографическим многообразием их страны. Строительство железной дороги создало необходимую для этого инфраструктуру. Таким образом, не следует удивляться, что в приведенных здесь цитатах языковые границы снова и снова подчеркивались как отправные точки для внутреннего пространственно-территориального деления империи. В то время как одни авторы описывали языковое и культурное многообразие своей страны просто как факт, другие, наоборот, выплескивали свои наблюдения за этническими различиями в длинных сочинениях о целостности империи и об опасности «польского» или другого «национального вопроса»<sup>152</sup>. Третьи были воодушевлены идеей, что именно строительство железной дороги послужит нивелированию разницы между различными национальными группами в стране<sup>153</sup>.

Никакой другой «национальный вопрос» не приковывал внимание русских путешественников, писавших о своих поездках по западной периферии империи, сильнее, чем так называемый «еврейский вопрос». Читая русские путевые заметки второй половины XIX века, можно только удивляться интенсивности образов, с помощью которых авторы выражали свои чувства, возникавшие при знакомстве с необычным — при встрече с людьми иудейского вероисповедания в «черте оседлости». Прежде всего это были евреи — жители западных провинций империи, воспринимавшиеся путешественниками из Центральной России как чужаки в своей же стране и классифицировавшиеся ими таким же образом. Именно стигматизация евреев как «чужеродного элемента» привела к тому, что весь этот большой регион многим путешественникам представлялся как территория, резко отличающаяся по своему характеру от российской метрополии. Очевидно, что на вокзалах западной периферии и в железнодорожных вагонах многие люди впервые сталкивались с евреями. Например, в 1902 году уже цитировавшийся нами И. Альфонсов, проезжая на Запад через Белоруссию, с чувством глубокого отчуждения отметил, что почти все крупные станции от Минска до Варшавы полны евреев<sup>154</sup>. Если одежду и речь белорусских девочек и женщин на минской

платформе он привычно воспринимал как милый вариант элементов знакомой ему русской культуры, то «черные фигуры евреев в длинных черных кафтанах, с такого же цвета фуражками и длинными пейсами» прямо-таки резали ему взгляд. Альфонсов не скрывал того, что ему были глубоко несимпатичны эти «горбоносые люди» на железнодорожных платформах, со «своей физиономией», к тому же «дику» жестикулировавшие<sup>155</sup>. В итоге Альфонсов заключает, что это было правильное решение имперских властей — ограничить расселение «чуждого славянству еврейства» в черте оседлости<sup>156</sup>.

Описания такого рода, подпитывавшие у читателей утвердившиеся антисемитские клише, можно найти в многочисленных путевых записках русских пассажиров, державших путь через западные губернии. Для обозначения еврейского населения черты оседлости большинство авторов прибегали не к нейтральному этнониму «еврей», а к уничижительному слову «жид»<sup>157</sup>. Атрибуты, которыми награждали русские наблюдатели подданных-евреев, производят такое впечатление, будто они были заимствованы из каталога антисемитских предрассудков. Так, в нескольких текстах встречается образ еврея, работающего менялой и пытающегося завлечь путешественников в грязную и в то же время чрезмерно дорогую еврейскую гостиницу<sup>158</sup>. При описании евреев, переходивших в первый класс в силу недостатка мест в вагонах второго или третьего класса, использовались клише чужака, думающего только о своей выгоде и всегда стремящегося туда, где ему не место<sup>159</sup>. Довольно типично также изображение евреев, собиравшихся в группы в поездах или на вокзалах, благодаря чему они могли восприниматься только как единый коллектив<sup>160</sup>. В силу этого многие путешественники связывали образ «типичного еврея» с бедностью и внешней запущенностью. Характерна при этом ассоциация «жида» с грязью, беспорядком и общественным хаосом<sup>161</sup>. В русских путевых заметках можно найти образ еврейского музыканта, развлекающего пассажиров поезда своими песнями, или мелкого торговца-еврея, едущего по своим делам<sup>162</sup>. Кроме того, пассажиры с недоумением наблюдали, как евреи молились на вокзалах и в поездах, декламируя чуждо звучащие древнееврейские стихи<sup>163</sup>. Наконец, именно описания евреев в русских путевых заметках отличались тем, что не только одежда и язык, но и их «физиономии» воспринимались как «иные» и чужие<sup>164</sup>. В то же время напрасно было бы искать в описаниях еврейского населения Российской империи формы позитивной экзотизации «иног», подобные тем, что известны из российского ориенталистского или кавказского дискурса той эпохи<sup>165</sup>.

Коллективное восприятие «еврея» как чуждого социального элемента было, очевидно, тесно связано со специфическими российскими образами пространства населенной ими черты оседлости. В какой степени восприятие пространства обуславливает ощущение этнической разницы, может прояснить рассказ еврейского студента Владимира Гаркави, ехавшего в 1864 году на поезде из Петербурга в Москву. Гаркави, выходец из богатой еврейской семьи, родом из Вильны, отправился в Москву изучать юридические науки. Он ехал в вагоне третьего класса, сидя в окружении русских крестьян, женщин с детьми. У каждого пассажира был большой багаж, люди пили чай, пели песни, спали на полу. Гаркави был удивлен, что за 36 часов дороги он ни от кого не услышал слова «жид»:

Я перезнакомился почти со всеми пассажирами и с наивностью, кажущейся мне теперь смешной, я крестьянам читал и толковал стихи Некрасова, Никитина. Крестьяне меня слушали и временами вздыхали, а я воображал, что попал в гущу народной жизни. В вагоне я познакомился с первой русской интеллигентной женщиной. Она с ребенком и с няней возвращалась из деревни в Москву. Мы с ней разговорились о русской литературе, о Белинском, Добролюбове, Писареве, Чернышевском, о женских типах Тургенева. По произношению и оборотам речи она узнала во мне инородца, и когда я ей сказал, что я еврей, ее удивлению не было конца<sup>166</sup>.

Эта короткая путевая заметка представляет собой удивительный источник, демонстрируя, что железная дорога создавала пространства межкультурной коммуникации вообще и в особенности — между русскими и евреями. Однако, судя по всему, в большей степени это касалось русских из метрополии, нежели из западных приграничных губерний.

Тот факт, что поезда и вокзалы западных провинций страны воспринимались многими российскими авторами как места еврейские, а потому «чужие», можно истолковать с разных точек зрения<sup>167</sup>. С одной стороны, вполне аргументированной представляется точка зрения, что именно всеобщая убежденность русских путешественников в том, что «еврей» представляет собой воплощение «чужака» в собственной стране, способствовала усилению у русских «мы-чувства» — как «русских», «славян», «православных» или «христиан». Значения, присущие образу чужого в дискурсах коллективной идентичности, в достаточной степени описаны в исследованиях по национализму.



Форма воображаемого объединения за счет других, которую можно наблюдать в представленных здесь путевых заметках, таила в себе, с другой стороны, мину замедленного действия именно в контексте пространственного измерения. Поскольку евреи с конца XVIII века могли жить только в пределах черты оседлости, русские путешественники прежде всего здесь входили в контакт с людьми, чью культуру они с самого начала воспринимали как чуждую. В то время, когда благодаря железной дороге все больше людей стали соприкасаться с географическим и культурным многообразием собственной страны, стереотипный образ этой части страны как региона, где преобладают «чужаки», мог стать источником дестабилизации коллективных пространственных представлений о России как о «большом и неделимом целом». Насколько сильное влияние эти образцы восприятия в реальности оказали на ментальные карты путешественников, определить сложно. Глядя на позиционирование западных провинций империи на ментальных картах российских путешественников, можно, однако, в итоге утверждать, что новые возможности коллективного переживания пространства, открывшиеся в эпоху железных дорог, скорее укрепили, чем рассеяли представления о пространственной разобщенности и проблематичности территориально-пространственной интеграции.

## 2. Путешествия в Сибирь<sup>4</sup>

Второе исследование посвящено восприятию пространства российскими пассажирами, пересекавшими в начале XX века восточную половину империи по Великому Сибирскому пути — железной дороге от Урала до Владивостока<sup>168</sup>. К моменту открытия Всемирной Парижской выставки 1900 года, на которой российское правительство предъявило этот мощный инфраструктурный проект как ключ к Сибири — «пространству будущего» и в перспективе — как основную транспортную артерию между Европой и Азией, строительство сквозного рельсового сообщения между Москвой и Владивостоком (и Порт-Артуром) близилось к завершению<sup>169</sup>. И если в том же году пассажиры поезда на пути из Центральной России к тихоокеанскому побережью еще должны были дважды пересаживаться на пароход, чтобы преодолеть Байкал и речной участок на Дальнем Востоке, то в октябре

---

<sup>4</sup> Здесь используется текст статьи на русском языке, ранее опубликованной в *Вестнике Южно-Уральского университета* (2015. № 3), с любезного разрешения автора перевода И.С. Нарского. — *Примеч. науч. ред.*

1901 года российское правительство с гордостью заявило о прекращении строительных работ на Китайско-Восточной железной дороге и тем самым — о завершении рельсового пути «от Атлантики до Тихого океана»<sup>170</sup>. Однако, хотя лояльные правительству столичные газеты, например консервативное *Новое время*, провозгласили 21 октября 1901 года великим историческим днем, широкая публика это событие едва заметила<sup>171</sup>. В то время как журналисты-патриоты ликовали, что Россия отныне на Дальнем Востоке «твердой ногой» стоит на азиатской земле и что империя является единственной великой державой, обладающей прямым рельсовым сообщением с этим стратегически столь важным регионом мира, многие российские наблюдатели взирали на завершение «Великого Сибирского пути» со скепсисом и озабоченностью<sup>172</sup>. Так, журналист *Нового времени* 29 октября 1901 года жаловался на «сдержанность», с которой российская общественность восприняла известие об «открытии движения по новому мировому пути, нами устроенному»<sup>173</sup>. Автор констатировал, что Дальний Восток, который «так далек от нас», не интересует столичных жителей и что в дискуссии о Сибирской железной дороге ключевым является вопрос о том, сколько стоил этот замысел и сколько денег было разворовано при строительстве<sup>174</sup>.

Уже в мае 1901 года, когда в России праздновали десятую годовщину с начала строительства первого участка трансконтинентальной железной дороги, стало очевидным противоречие между политическими фантазиями, связанными с этим инфраструктурным проектом, и той сдержанностью, с которой российская общественность встретила это мероприятие. Проанализировав двадцать российских газет, в которых сообщалось о юбилее закладки железной дороги цесаревичем Николаем Александровичем (впоследствии императором Николаем II) во Владивостоке 19 мая 1891 года, Д. Дестрем в 1902 году пришел к выводу, что «печать и публика» с большим равнодушием взирали на начало и продолжение этого «поистине народного дела»<sup>175</sup>. Этот диагноз, по словам Дестрема, не касался официальных и близких правительству газет империи. Последние, например, усердно хвалили темпы, которыми Россия построила самый длинный в мире рельсовый путь<sup>176</sup>. Кроме того, в них можно было прочесть, что строительство трансконтинентальной железной дороги еще до ее завершения способствовало существенному оживлению торговли между «Россией» и ее восточными окраинами, а русское население некоторых районов Дальнего Востока благодаря притоку крестьян-колонистов с 1891 года возросло на 240%<sup>177</sup>. Так, *Биржевые ведомости*, по словам Дестрема,

провозгласили строительство Сибирской железной дороги «эталным пунктом на пути мировой политики России». По мнению газеты, рельсовый путь сможет связать не только «Россию» с «Сибирью», но и Европу с Тихим океаном и тем самым замкнуть «рельсовый путь вокруг земного шара». Поскольку Россия реализовала строительный проект собственными силами — намек на использование преимущественно отечественных инженеров и материалов, — он дал, таким образом, русской национальности «возможность раскрыть перед всем миром богатство своего внутреннего содержания, подняв на небывалую высоту внешний международный престиж России»<sup>178</sup>.

Несмотря на отчасти панегирические доклады официальной прессы, итог проведенного Дестремом анализа остальной прессы оказался довольно трезвым. В отличие от близких правительству печатных органов широкая российская общественность в мае 1901 года почти не проявила интереса к десятилетнему юбилею со дня основания «национального» инфраструктурного проекта<sup>179</sup>. В этом пункте Дестрем присоединился к диагнозу сибирских журналистов, горько сожалевших об отсутствии у российской публики интереса к транспортно-техническому освоению восточной половины империи. Как могло случиться, вопрошал, например, 5 июня 1901 года *Сибирский вестник*, что нигде в России достойно не отметили десятую годовщину закладки Сибирской железной дороги<sup>180</sup>? Почему, задавался вопросом журналист, российские газеты не хотят знать, что строительство трансконтинентальной железной дороги открывает новую эру в истории Сибири, что проявилось, помимо прочего, в миллионе крестьянских колонистов, с начала железнодорожного строительства покинувших «родину» и переселившихся на «окраину»?

В равнодушии, с которым встретили в «России» «народное дело» строительства дороги в Сибирь, Дестрем видел выражение равнодушия, типичное, по его мнению, для отношения «печати» и «общества» «к такому поистине народному делу»<sup>181</sup>. Многочисленные авторы интерпретировали безучастную позицию публики по отношению к освоению Сибири как знак очевидной незавершенности ментального присвоения восточной половины империи обществом метрополии<sup>182</sup>. Как в *Новом времени*, так и в *Московских ведомостях* задача (мысленной и практической) интеграции Дальнего Востока в имперский союз сравнивалась, например, с освоением Прибалтики Петром Великим и Крыма — Екатериной II. Подобно тому как в начале XX века уже невозможно было представить себе, что Эстляндия, Лифляндия, Курляндия и Таврия когда-то находились за границами империи, пуск

Сибирской железной дороги будет содействовать тому, что в недалеком будущем российское население будет рассматривать Дальний Восток как неотъемлемую часть имперской территории<sup>183</sup>. ИмPLICITно при этом выражалась, вероятно, надежда, что будущее пассажирское сообщение также поспособствует мысленному соединению «России» и «Сибири» на ментальных картах подданных царской империи.

Несмотря на то что после презентации «Великого Сибирского рельсового пути» на Всемирной выставке в Париже многие западные европейцы отправились в путешествие в Россию, чтобы лично полюбоваться новой «всемирной транспортной артерией», и уже в конце XIX века все больше крестьян из западно- и центрально-русских областей стали пользоваться услугами железной дороги для переезда на новую родину в Сибирь или на Дальний Восток, для российских «туристов» новое рельсовое сообщение с Тихим океаном, очевидно, было далеко не столь притягательным<sup>184</sup>. Имелось несколько причин тому, что лишь немногие российские пассажиры отправлялись в путешествие поездами Транссибирской железной дороги, чтобы лично познакомиться с восточной половиной царской империи, а затем изложить свои впечатления в путевых заметках. Во-первых, для большинства царских подданных поездка из Центральной России в Сибирь была долгим и — даже третьим классом — (слишком) дорогим предприятием<sup>185</sup>. Во-вторых, как можно судить даже по газетным отчетам 1901 года, у многих жителей центральных областей Сибирь в начале XX века пользовалась не очень доброй славой. Многие по-прежнему рассматривали Сибирь как отдельный от «России» крупный географический регион и воспринимали землю восточнее Урала прежде всего в качестве «колонии», «царства холода» или места ссылки и каторги для опасных преступников. Конечно, количество российских «путешествующих», которые добровольно пересекли Урал в восточном направлении, на рубеже веков существенно увеличилось<sup>186</sup>. И все же в сравнении с другими окраинами, западными или южными, восточная периферия империи и после 1901 года оставалась довольно «экзотической» Россией. Наконец, и географическое положение Сибири повлияло на то, что лишь немногие российские путешественники заглядывали туда. Западная периферия лежала «на пути» из Центральной России в Центральную Европу, а Кавказ привлекал российских туристов лечебными водами на севере, горными ландшафтами и теплыми провинциями на юге. Сибирь же находилась вдали от традиционных маршрутов и не могла привлечь ищущих отдыха в такой степени, как Западная Европа и южные провинции. В этом

контексте не вызывает удивления, что многочисленные записки о поездках Сибирской железной дорогой, появившиеся в начале XX века в российской печати и образующие источниковую базу для последующего анализа, выходили из-под пера авторов, путешествовавших по восточной части империи в силу служебной надобности. Эти пишущие пассажиры были представлены высокопоставленными офицерами, учеными, врачами и журналистами<sup>187</sup>.

Образцы пространственного восприятия пассажиров, путешествовавших по Сибирской железной дороге, во многом напоминают те, что были запечатлены в описаниях поездок по другим окраинам империи. Функцию важных ориентиров на просторах Сибири, например, имели монументальные железнодорожные мосты<sup>188</sup>. В исследуемых путевых заметках можно найти те же стратегии описания зрительных впечатлений от движущегося за окном ландшафта как «панорамной живописи», а также характеристику видов как «унылых», «скучных» или, наоборот, «живописных»<sup>189</sup>. Подобно пассажирам, пересекавшим на поезде западные окраины, путешествовавшие по Сибирской дороге отмечали пересечение культурных границ внутри собственной страны, видя на вокзалах по пути следования людей с представлявшимися им экзотическими физиономиями или одеждой. Например, в мусульманских регионах путешественники взглядом обыскивали расположенные вдоль железнодорожных линий города и селения с отчетливо выделявшимися минаретами в поисках отличительных признаков «своего» и «чужого»<sup>190</sup>. Путешественники зачастую брали с собой в дорогу по Сибири путеводители и географические пособия, из которых черпали информацию о пересекаемой местности<sup>191</sup>. Не в последнюю очередь по стилю, которым российские путешественники описывали внешность, культуру и хозяйственный уклад бурят, калмыков и других «типов» и «рас» Сибири, можно хорошо узнать влияние соответствующей научной и туристической литературы<sup>192</sup>. Как и в других путевых заметках, в рассматриваемых здесь свидетельствах информация и впечатления, почерпнутые из (прочитанных до или после поездки) других (путевых) текстов, накладываются на описания собственного опыта авторов.

Единственное исключение в этом отношении составляют путевые заметки, опубликованные в журнале *Михайловец*, издававшемся учащимися Михайловского артиллерийского училища в Санкт-Петербурге<sup>193</sup>. В отличие от большинства путешествовавших авторов составитель этого текста по возвращении из поездки не приложил никаких усилий, чтобы с помощью информации из других источников

скомпиллировать подробный отчет о путешествии. Его текст со скромным названием *Кое-что из путешествия моего во Владивосток* воспроизводит, по словам автора, только личные впечатления, которые он фиксировал во время путешествия в своем дневнике<sup>194</sup>. Полное отсутствие в тексте дополнительной информации «из вторых рук» (о численности населения, структуре хозяйства или истории региона, который проезжал автор) позволяет выявить в этом источнике именно индивидуальные модели восприятия пассажира, отправившегося в сентябре 1909 года из Санкт-Петербурга через Челябинск во Владивосток.

Почему В. З-ский в сентябре 1909 года отправился из Санкт-Петербурга через Челябинск во Владивосток — по служебной надобности или в силу личного любопытства, — из заметок понять невозможно. В целом, однако, создается впечатление, что автор, скорее всего молодой русский офицер, не пожалел о совершенном путешествии. Поездка, которая «произвела на меня не такое уж удручающее впечатление, как расписывали некоторые», не заставила автора раскаться в его решении. Она «представляет некоторый интерес» и «дает много новых впечатлений и ощущений, а это никогда не лишнее»<sup>195</sup>. Это здравое замечание в конце текста указывает на то, что путешествующий, очевидно, не придавал Сибирской железной дороге столь большого символического значения, какое приписывали ей в начале XX века официальные круги. Тем не менее и этот пассажир рассматривал Сибирь как отделенную от «России» пространственную единицу. Однако многие места в его дорожных впечатлениях указывают на то, что он не воспринимал (более) границу между обеими частями империи столь значимой, какой ее видели многие российские путешественники еще в конце XIX — начале XX века. Такому «объединению» двух пространственных единиц на его ментальных картах, очевидно, способствовал опыт собственной поездки в Сибирь по железной дороге.

Подобно почти всем путевым запискам российских (и западных) пассажиров, ехавших по Сибири железной дорогой, пересечение Урала определяется и в этом тексте как момент перехода границы между (Европейской) «Россией» и (азиатской) «Сибирью»<sup>196</sup>. Автор путевых записок не преминул упомянуть и о пирамиде, установленной в 1892 году в ходе строительных работ близ станции Уржумка: на ее западной стороне высечено слово «Европа», а на восточной — «Азия»<sup>197</sup>. Факт своего передвижения по ту сторону Урала в регионе, культурно отличающемся от России, он фиксировал, описывая людей на вокзалах, где останавливался поезд. Чувство отстранения у него возникало

благодаря представителям этнических меньшинств и обилию русских колонистов на сибирских вокзалах. Неспособный отличить «киргиза» от «башкира», путешественник из Санкт-Петербурга испытывал отталкивающее чувство по отношению как к «дикому костюму» автохтонного населения, так и к «глупым бабам» на челябинском вокзале: «удивительно глупые [бабы], как на заказ», — и к колонистам: «полуживотные, голодные и оборванные переселенцы»<sup>198</sup>. Эта социальная мозаика, воспринимавшаяся в качестве «чужой», создавала у путешественника в восточном направлении впечатление, что «Азия дает себя знать исподволь понемногу»<sup>199</sup>. Окончательно прибыв в «Азию», русский офицер чувствовал, как близ российско-маньчжурской границы все больше китайцев наполняли вокзальные перроны. В соответствии с расхожим расистским клише своего времени автор указывает также на запущенную внешность этих людей и их неприятный запах: «Появились китайцы, и первое впечатление очень плохое — сильно скуластые хари, похожие скорей на обезьяны, чем на людские, грязь, косы и особый специфический запах»<sup>200</sup>. В отличие от российских туристов, на личном опыте знакомившихся с этническим многообразием империи в западных провинциях, путешествовавшие по Сибири чаще описывали переживание культурной разницы не как звуковое, а как обонятельное<sup>201</sup>. В конце концов, и путешественник З-ский накрепко привязал чувство, обозначавшее пересечение Урала и вступление в «чужое» пространство, к специфическим картинам ландшафта, которые он во время поездки на восток воспринимал из окна вагона. Из каталога традиционных пространственных стереотипов он заимствовал образ «бескрайних азиатских степей», пробуждавший в читателе память об известной дихотомии между (русским) лесом и (азиатской) степью, которая со времен Средневековья формировала центральный для российской идентичности пространственный дискурс<sup>202</sup>.

И все же наряду с этими знаками, указывавшими на восприятие Сибири как *отличного* от России культурного пространства, в путевых записках имеются опорные пункты, позволяющие увидеть, что автор и по ту сторону Урала чувствует, что движется в границах политически и культурно интегрированного пространства. Чувство Родины в нем рождали такие обыденные вещи, как продажа крестьянками продуктов питания и кипятка для приготовления чая на перронах станций, наблюдавшаяся им на протяжении почти 6000-километровой железной дороги от Челябинска до Владивостока<sup>203</sup>. Троскратный удар станционного колокола, сигнализировавший об отправлении поезда на всех вокзалах царской империи, также ясно указывал автору,

что он находится в едином транспортном и властном пространстве<sup>204</sup>. Достойным упоминания счел он также, что в большинстве вокзальных буфетов пассажиров ожидал примерно одинаковый набор блюд и напитков и что почти повсеместно можно было заказать блюда русской национальной кухни — щи и борщ<sup>205</sup>. Наконец, автор отмечает в своем путевом дневнике, на каких вокзалах можно было купить местные или общероссийские газеты<sup>206</sup>. Тот факт, что вдали от столиц он мог получать информацию на родном языке о политических событиях в стране и за рубежом, ясно указывал ему, что и на расстоянии в несколько тысяч верст от Санкт-Петербурга он передвигался в том же политическом коммуникативном пространстве<sup>207</sup>.

О сходной амбивалентности восприятия пространства, колебавшегося между опытом «знакомого» и чувством «чужого», свидетельствуют и другие русские путевые сообщения о Сибири начала XX века. Доверительные чувства внушали пассажирам, например, стандартные вокзальные постройки вдоль трансконтинентального рельсового пути<sup>208</sup>. А вот факт, что на протяжении всей дороги вокзальные часы были выставлены по времени Петербургской обсерватории, почему-то, напротив, не упоминается ни в одном дорожном сообщении. То обстоятельство, что уже в 1900 году можно было проехать железной дорогой более 6000 верст от Москвы до Иркутска без единой пересадки, производило впечатление на многих пассажиров<sup>209</sup>. Многие образованные пассажиры выводили тесную связь «Сибири» с «Россией» из соответствующих экономических данных, например из объема ежегодной отправки зерна с того или иного сибирского вокзала в метрополию<sup>210</sup>. Размещением же восточной половины империи на глобальных ментальных картах экономических и транспортных потоков были озабочены лишь немногие путешественники<sup>211</sup>. Отсюда видно, что образ Сибирской железной дороги как *мировой* транспортной артерии будущего, подготовленный специально для посетителей Всемирной выставки в Париже, был нацелен прежде всего на международную публику и, очевидно, не имел какого-либо влияния на образ Сибири у обычных российских путешественников<sup>212</sup>.

Несмотря на открывшиеся в эпоху паровых машин новые возможности — сравнительно комфортно путешествовать по Сибири и познакомиться с восточной половиной империи как интегрированной частью единого транспортного пространства, — огромный регион по ту сторону Урала оставался для большинства российских пассажиров чужой территорией. Это было связано, с одной стороны, с тем, что для большинства обитателей российской метрополии



Сибирь и в начале XX века оставалась тесно связанной с представлением о ней как о месте ссылки опасных преступников и политически неблагонадежных лиц<sup>213</sup>. Путевые заметки, в которых сообщалось о транспортировке осужденных в вагонах Сибирской железной дороги, отнюдь не способствовали принципиальному изменению этого образа восточной части империи<sup>214</sup>. Среди путешественников были и те, кто сообщал, что хотел бы посетить места, где проживали в ссылке с семьями участники восстания декабристов в 1825 году или писатель Ф.М. Достоевский в 1850-е годы<sup>215</sup>. Такие указания также закрепляли в головах российских читателей образ Сибири как места ссылки. С другой стороны, сообщения российских путешественников о переезде в Сибирь крестьянских переселенцев из западных и центральных губерний лишь отчасти содействовали улучшению образа восточной части империи у российской общественности. Правда, большинство путешествовавших по рельсам Сибирской железной дороги в начале XX века не могли не попасть под обаяние масштабов и динамики переселенческого движения в азиатские провинции империи<sup>216</sup>. Едва ли нашелся путешественник, после своего возвращения из Сибири не сообщивший о своих встречах с крестьянскими переселенцами, собиравшимися в переселенческих и санитарных пунктах и ежегодно сотнями тысяч ехавших в необорудованных товарных вагонах в «страну будущего» — Сибирь<sup>217</sup>. В отличие от официозных и оптимистических описаний колонизации Сибири, распространявшихся на Всемирной Парижской выставке и нашедших свое место в путеводителях по Великому Сибирскому пути, многие авторы, сообщавшие после возвращения из Сибири о своих личных впечатлениях, рисовали довольно мрачную картину этого процесса. Если в официальных описаниях освоение Сибири изображалось как история большого успеха, в которой Сибирская железная дорога играла ключевую роль, путешествовавшие авторы высказывались в критических тонах. В их очерках редко можно прочесть о цветущих селах переселенцев, содействовавших в качестве «островков европейской культуры» укреплению «русского элемента» на востоке империи. Типичный русский колонист, о котором идет в речь в этих рассказах, не похож на светоча российской *mission civilizatrice*, о котором мечтали бюрократы в Санкт-Петербурге. Напротив, он, скорее, выступает перед читателем как обнищавший и подчас внешне «нецивилизованный» крестьянин, отправившийся с семьей в Сибирь исключительно от отчаяния, не имея в условиях дальневосточного фронта каких-либо препятствий к тому, чтобы «смешиваться» с представителями чужих

народностей<sup>218</sup>. Наблюдатели с раздражением констатировали, что товарные вагоны переселенческих поездов были битком набиты цыганами, украинцами, великороссами, молдаванами, поляками, белорусами и многими другими «национальностями», и это зрелище пробуждало ассоциации с Великим переселением народов<sup>219</sup>. Многие авторы путевых записок при виде этого разнообразия народов на сибирских вокзалах вспоминали «вавилонское столпотворение и смешение языков»<sup>220</sup>. Картины такого рода не содействовали укреплению у российских читателей представления о царской империи как «единой и неделимой». Вероятно, путевые записки российских пассажиров, отправившихся в начале XX века в Восточную Сибирь железнодорожным путем, скорее усиливали, а не ослабляли представление о восточной половине империи как об отдаленной от «метрополии» «колонии» с собственной, отличной от России динамикой развития<sup>221</sup>.

*Образы пространства между интеграцией и фрагментированием*

Проект транспортно-технического освоения крупнейшей континентальной империи планеты вызывал восхищение у многих подданных царской короны. Многочисленные дорожные записки второй половины XIX — начала XX века позволяют увидеть, как сильно создание транспортной сети изменило представления мобильной части населения (и, возможно, самих авторов заметок) о территориальном облике империи. Так, например, превращение Москвы в железнодорожный узел европейской части империи укрепило убеждение, что Первопрестольная является «истинным центром» и «сердцем» страны<sup>222</sup>. Когда, например, турист из Казани Альфонсов в 1902 году взобрался на колокольню Ивана Великого в Кремле, а его взгляд парил над домами, его внутреннему взору представилось, как десять железнодорожных линий, подобно «радиусам», соединяют этот «град срединный» «с окраинами России»<sup>223</sup>. С верхотуры колокольни турист, конечно, не мог разглядеть эти транспортные оси. Лишь воображаемый образ расположения Москвы на карте железных дорог империи помог ему в этой ситуации разместить старую столицу (и самого себя) на ментальной карте. Коммуникационные и мысленные связи между периферией империи и Санкт-Петербургом могли укрепиться благодаря строительству железнодорожной (и телеграфной) сети. Так, надпись на здании вокзала во Владивостоке вызывала у пассажиров осознание того, что этот населенный пункт связан со столицей империи рельсовым путем длиной 9877 верст (примерно 10 568 км). Этот пространственный образ не мог не воздействовать на пространственное

воображение наблюдателя<sup>224</sup>. Практика подачи жалоб пассажирами, путешествовавшими по протяженной железнодорожной сети царской империи, также позволяет явственно увидеть выдающееся место Санкт-Петербурга на ментальных картах российских железнодорожных пассажиров. Так, документы Министерства путей сообщения конца XIX — начала XX века свидетельствуют, что недовольные пассажиры, чей поезд, например, завяз в заснеженной зимней степи, или те, кто застрял на несколько дней в глухой провинции из-за переполненности составов, напрямую обращались в министерство в далеком Санкт-Петербурге по железнодорожному телеграфу<sup>225</sup>. В основе такого шага лежало (пространственное) представление, согласно которому конкретные проблемы повседневного железнодорожного сообщения должны решаться не децентрализованно, то есть не руководством соответствующей железнодорожной компании, а центральными властями империи. Интересной чертой этой коммуникационной практики можно считать то, что чиновники Министерства путей сообщения, как правило, реагировали на жалобы пассажиров, приказывая телеграммами, адресованными руководителям железнодорожных обществ на местах, устранить заявленные неполадки. Показательно при этом, что сами делопроизводители с помощью практиковавшихся ими моделей коммуникации воспроизводили иерархическую структуру пространственно-политического порядка царской империи, еще более укрепляя воображаемую пространственную позицию имперской столицы как центра принятия всех важных общественных и политических решений.

Анализ путевых заметок российских пассажиров, совершавших поездки как по Западному краю, так и по Сибири в начале XX века, ясно показывает, с другой стороны, что личный опыт знакомства с географическим и культурным многообразием страны у многих современников скорее поколебал картину империи как «большого и неделимого целого», нежели ее укрепил. Коллективное переживание (культурных) различий, ставшее возможным в таком масштабе лишь благодаря повышению уровня географической мобильности в век железных дорог, принадлежит к ключевым опытам эпохи модерна. Тем самым путешествие по железной дороге в Российской империи революционизировало не только представления о времени и (географическом) пространстве в общем и абстрактном смысле. Личная встреча все большего числа подданных российского царя с феноменом культурных различий в собственной стране способствовала росту числа людей, сталкивавшихся как с центростремительными силами, так

и с центробежными тенденциями внутри страны. Таким образом, коллективный опыт переживания культурных различий и генезис национальных дискурсов и соответствующих политических движений были процессами, тесно связанными друг с другом. Путешествовавшие по железнодорожной сети Российской империи, сталкиваясь с этническим и социальным многообразием страны, были не только наблюдателями культурных и политических переломов своего времени: они и сами становились акторами в сложном и отчасти противоречивом процессе с открытым финалом.

### 3.3. МОБИЛЬНОСТЬ «НАРОДА»

При чтении путевых заметок российских пассажиров необходимо всегда принимать во внимание, что авторы этих текстов представляют во многих отношениях меньшинство мобильного населения страны. Большая часть описаний этого рода сделана образованными гражданами, подданными мужского пола, проживавшими в городах Европейской России, способными позволить себе путешествие по железной дороге, зачастую даже в первом или втором классе. Очевидно, что эти свидетельства едва ли могут служить подходящими источниками для изучения практики путешествий и структуры восприятия пространства у пассажиров, наполнявших вагоны третьего и четвертого классов, не говоря уже о товарных вагонах, в которых колонисты отправлялись в направлении Азии. Начиная с 1850-х годов эти категории людей составляли подавляющее большинство пассажиров железной дороги. К сожалению, сравнимый источниковый материал, который давал бы информацию о трансформации социальных пространств в эпоху железных дорог в восприятии бедняков, в большинстве своем неграмотных людей из непривилегированных социальных слоев, не дошел до нас в сопоставимом количестве. Сложности с состоянием источников не должны, однако, помешать обсуждать вопрос о трансформации практик мобильности и структур восприятия пространства также и у тех людей, которые накануне Первой мировой войны составляли почти 90% всех железнодорожных пассажиров в империи. Предметом исследования должно стать возрастающее число крестьян-колонистов, которые начиная с последней трети XIX столетия ежегодно в количестве до 100 000 человек покидали свои родные места в Европейской России в поисках счастья в Сибири или Центральной Азии. В отличие от так называемого отходничества, представлявшего собой сезонную миграцию сельского населения между местом

жительства и находящимся в отдалении местом работы, переселение крестьян-колонистов на периферию за Урал осуществлялось в конце XIX и в начале XX века почти исключительно по железной дороге. Если крестьяне-отходники еще в начале XX столетия часто покрывали расстояние между своей деревней и местом сезонной работы пешком, то переселенцы, совершавшие поездки длиной в несколько тысяч верст, прибегали в основном к услугам транспорта на паровой тяге<sup>226</sup>.

Действительно, понять динамику развития крестьянской миграции из европейских провинций империи в азиатские с 1890-х годов можно только в контексте транспортно-технической привязки районов за Уралом к традиционной России. И хотя русские крестьяне еще до начала строительства Сибирского пути отправлялись в путь на восток, их число было все же сравнительно невелико. Так, в период между 1861 и 1885 годами в Сибирь переехало в общей сложности около 300 000 поселенцев (включая дальневосточный регион и район Акмолы), что давало ежегодный прирост населения региона по причине миграции в размере 12 000 человек. За ними ежегодно с 1886 по 1895 год следовали по 61 000 колонистов. В 1896 году, когда был открыт первый участок Сибирской дороги, волна миграции через Урал пережила скачкообразный всплеск. Между 1896 и 1900 годами царские власти регистрировали уже ежегодный поток в 134 000 колонистов, а в период с 1906 по 1914 год население восточной половины империи выросло за счет миграции примерно на 2 млн человек (220 000 человек ежегодно). В целом между 1861 и 1914 годами свою новую долговременную родину в Сибири обрели около 3,8 млн царских подданных<sup>227</sup>.

Скачкообразный рост числа крестьян-колонистов, искавших лучшей доли в Сибири, отражал не только улучшившееся транспортно-техническое освоение восточных провинций, но и изменившуюся позицию царского правительства в отношении феномена русской внутренней колонизации<sup>228</sup>. Если еще в 1860-е и 1870-е годы петербургские власти с подозрением смотрели на то, что тысячи крестьян из года в год беспорядочно покидают европейские провинции империи, чтобы приискать себе в степных регионах и в Западной Сибири свободные пахотные земли, то уже в начале 1880-х постепенно пришло понимание того, что «дикую колонизацию» государство могло бы в любом случае только регулировать, но никак не остановить<sup>229</sup>. Эта цолая позиция выразилась прежде всего в издании закона о переселении от 13 июля 1889 года, в котором колонизация малозаселенных пограничных районов и переезд людей из перенаселенных и бедных земель регионов были определены как цель государственной

политики<sup>230</sup>. В этом же направлении указывало и создание межминистерского Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) в 1892 году: его задачей было не только координировать строительство трансконтинентальной железной дороги, но наряду с этим создавать также инфраструктуру для упорядоченной колонизации восточной половины империи<sup>231</sup>. Так, создав в 1896 году специальное Переселенческое управление, подчиненное Министерству внутренних дел, имперское правительство проявило свое желание управлять процессом «дикой миграции» на азиатскую периферию всевозможными средствами<sup>232</sup>.

Важным инструментом, от которого власти в конце XIX века ждали помощи при реализации их видения «правильной», то есть максимально «полезной» внутренней колонизации, был — наряду с инструментарием государственного «планирования», базировавшегося на статистических данных, — железнодорожный транспорт<sup>233</sup>. Как уже указывалось выше, в особенности министр финансов Витте выступал за то, чтобы использовать строительство трансконтинентальной железной дороги через Сибирь для систематического заселения восточной периферии царской империи. Тем самым можно было, с одной стороны, противодействовать проблеме перенаселения в европейских провинциях страны, а с другой — усилить «русский элемент» в стратегически важных и с внешнеполитической точки зрения чувствительных азиатских периферийных районах<sup>234</sup>. Государственные планировщики представляли железную дорогу также и для России как идеальное средство, с помощью которого можно было сравнительно точно направить большое количество крестьян-колонистов в географически отдаленные регионы империи, а также охватить статистикой и медицинским наблюдением миграционные процессы в определенных «невралгических» точках транспортной сети<sup>235</sup>.

Чтобы перевести потоки крестьян-колонистов с шоссейных дорог и речных путей на рельсы, царская бюрократия предприняла разнообразные меры. Во-первых, руководители государственных железнодорожных обществ, отвечавших за движение на отдельных дистанциях Сибирской дороги, составляли ежегодно весной и летом переселенческие поезда, на которых поселенцы в перестроенных товарных вагонах — теплушках — могли отправиться на восток со своими семьями и домашним скарбом<sup>236</sup>. Во-вторых, в 1893 году был учрежден льготный переселенческий тариф, специально для того, чтобы бедная крестьянская семья, оплатив проезд частично, могла позволить себе переезд на несколько тысяч верст из европейской части России в азиатскую<sup>237</sup>. Выдача таких проездных документов сопровождалась

определенной бумажной процедурой. Например, поселенец должен был подтвердить, что община на родине отпускает его из круговой поруки и что местный земский начальник одобрил его отъезд. Кроме этого, при покупке дешевого билета колонист должен был предъявить свидетельство о том, что его семью в регионе, куда он направлялся, ждал соответствующий участок земли<sup>238</sup>. Посредством таких предписаний правительство хотело решить проблему возвращения в значительных количествах назад из Сибири разочаровавшихся переселенцев, чьи попытки обосноваться в восточной части империи зачастую проваливались потому, что там они не находили земли для заведения крестьянского хозяйства. Правительство поддержало решение этой проблемы с помощью отправки на места ходоков, по заданию будущих крестьян-переселенцев из Европейской России искавших и резервировавших за ними в Сибири свободные земельные участки. Эти ходоки также имели право на проезд по железной дороге на льготных условиях. В-третьих, управлениям отдельных дистанций на Сибирской железной дороге было поручено на всех станциях бесплатно предоставлять крестьянам-колонистам кипяток для приготовления чая и горячей пищи<sup>239</sup>. Помимо этого, КСЖД содержал на некоторых вокзалах санитарные станции, где нуждающиеся переселенцы могли получить медицинскую помощь, а детям бесплатно выдавали хлеб и молоко<sup>240</sup>. Наконец, КСЖД было поручено организовать на важных пунктах пересечения железных дорог и судоходных рек или крупных дорог станции снабжения, где крестьяне-колонисты могли приобрести сельскохозяйственный инвентарь. Этот широкий спектр мер иллюстрирует масштаб, в каком имперское правительство в конце XIX — начале XX столетия старалось использовать такой инструмент, как Сибирская железная дорога, для систематического и «хорошо организованного» заселения восточной половины империи.

Рельсовый транспорт предоставил государству сверх того возможность эффективного надзора за этим масштабным миграционным процессом. Еще в 1870-е и 1880-е годы государственным учреждениям было трудно контролировать и осмысливать передвижение крестьян-колонистов по наземным, речным и морским путям. Переключение потоков переселенцев на единственную трансконтинентальную дорогу сразу открыло властям возможность систематически регистрировать людей, принимавших участие в переселении, проводить их медицинское обследование, а затем целенаправленно привлекать их в регионы, признанные «нуждающимися» со стороны государства. «Игольным ушком», через которое должны были пройти все колонисты на своем

пути из Европейской России в Сибирь и потому особенно хорошо подходившим для организации центрального контрольного пункта, был город Челябинск на восточной стороне Уральских гор. Благодаря строительству Сибирской железной дороги и устройству центрального сборного лагеря для колонистов вблизи железнодорожного вокзала Челябинск после 1893 года превратился в «столицу переселенческого движения» в Сибирь<sup>241</sup>. Переселенческий пункт в Челябинске, поначалу обычное, состоявшее из бараков поселение площадью 350 кв. м, с 1898 года располагал своей собственной платформой и железнодорожной веткой для отправки поездов колонистов и к 1914 году дорос до «города в городе», простираясь на территории свыше 10 десятин (примерно 11 га) и насчитывая свыше ста зданий и построек<sup>242</sup>. Наряду с конторами Переселенческого управления к началу XX века здесь имелось простое жилье для крестьян-поселенцев, столовые, больницы, аптека, прачечные, бани и конюшни, равно как церковь и начальная школа. На пике колонизации Сибири здесь пребывали одновременно до 30 000 человек. Только за 1894–1909 годы через переселенческий пункт в Челябинске прошли примерно 4 млн крестьян<sup>243</sup>. Колонисты могли здесь перед началом своего длинного путешествия на восток еще раз подкрепиться горячей едой и при необходимости получить медицинскую помощь. Перед дальнейшей поездкой все колонисты должны были зарегистрироваться у государственных властей и пройти медицинский осмотр<sup>244</sup>. Ходоки могли уже в Челябинске получить сведения о том, в каком из регионов Сибири имеются еще земельные ресурсы для приема крестьян-колонистов.

Масштаб и динамику железнодорожной колонизации в Сибири в конце XIX — начале XX столетия можно увидеть по количеству проданных по «колонияльному тарифу» билетов, с 1893 года подлежавших отдельному подсчету в транспортной статистике империи. Поначалу спрос на билеты со скидкой был сравнительно незначительным. После открытия первого участка Сибирской дороги в 1896 году был зафиксирован быстрый рост продаж этих проездных документов. В тот год крестьянам-колонистам было выдано свыше полумиллиона билетов, а четыре года спустя число билетов, проданных по льготному тарифу, достигло первого пика в 1,4 млн. После временного спада спроса с 1901 по 1903 год и прекращения переселенческого движения по причине войны в 1904–1905 годах волна колонизации достигла своего апогея между 1907 и 1909 годами. Уже в 1907 году по колонияльному тарифу в железнодорожных кассах империи было продано 3,56 млн билетов. В последние годы перед началом Первой мировой



войны спрос снова несколько упал. Однако еще в 1912 году 1,6 млн крестьян-колонистов купили указанные билеты<sup>245</sup>. Сравнение этих данных с вышеприведенными подсчетами колонизационного движения в Сибирь ясно показывает, что не все поселенцы, отправившиеся в путешествие на Восток в необорудованных товарных вагонах-теплушках, смогли надолго закрепиться в Сибири. Если все же из числа проданных «колонизационных билетов» вычесть то число билетов, которые использовали «возвращенцы» для поездки назад в Европейскую Россию, уехавшие и не вернувшиеся все равно будут преобладать<sup>246</sup>.

Как уже выше отмечалось, лишь немногие крестьяне-колонисты оставили после себя письменные свидетельства, позволяющие судить об их опыте и восприятии пространства на пути из европейской части России в азиатскую. С одной стороны, это связано с низким уровнем грамотности в этой социальной среде, а автобиографические свидетельства, если даже крестьяне их оставляли, зачастую не находили дороги в учрежденную властями архивную систему империи<sup>247</sup>. С другой стороны, многие свидетели в своих описаниях придавали большее значение моментам разрыва со старой родиной и прибытия на новую, нежели переживанию самой поездки. Поэтому, к сожалению, многие источники не могут ответить на вопросы, представляющие в нашем контексте особенный интерес<sup>248</sup>.

Немногочисленные исторические свидетельства крестьян-колонистов, дающие информацию об их отношении к перемене мест и об образцах пространственного восприятия их авторов, можно упорядочить по трем различным жанрам. Первую группу составляют заметки крестьян-колонистов, опубликованные в журналах или в виде самостоятельных изданий<sup>249</sup>. От этих текстов, обращенных к широкому читателю, отличаются написанные колонистами письма оставшимся в Европейской России членам семьи. Подобные тексты бытовали только в рамках частной жизни и были известны лишь ограниченному кругу публики, даже если и читались всей деревней<sup>250</sup>. Третью группу источников составляют анкеты, заполнявшиеся крестьянами-поселенцами в ходе опросов, проводившихся сельскими земствами из европейской части России с целью больше узнать об условиях миграционного процесса. При этом опрашиваемых порой просили оставить отзыв также и о своем опыте поездки за Урал<sup>251</sup>.

Подобно модусам пространственного восприятия у других людей, передвигавшихся по рельсам царской империи, образцы восприятия у крестьян-колонистов также были заранее сконструированы более или менее конкретными ожиданиями и определенным «знанием»

о пространстве. Подавляющее большинство переселенцев пускалось в полное лишений путешествие в Зауралье с надеждой найти в Сибири лучшие условия для жизни и, прежде всего, больше земли, чтобы прокормить собственную семью. Представления о Сибири как о регионе, отделенном от «России», в котором плодородные пашни имеются в практически неограниченном количестве и который манит благополучной и привольной жизнью, питались, с одной стороны, описаниями мифического, благодатного «Востока», передававшимися в сказаниях, легендах и песнях русского фольклора, например о Беловодье<sup>252</sup>. С другой стороны, позитивные описания Сибири такого рода часто основывались на сообщениях других крестьян-поселенцев, описывавших успешное покорение земли по ту сторону Урала<sup>253</sup>. Остается открытым вопрос, насколько крестьяне, страдавшие на своей исторической родине от бедности и перенаселения, воспринимали позитивные образы Сибири, обращавшиеся в дискурсах (образованного) «общества»<sup>254</sup>. То же справедливо и для письменной документации, посредством которой власти пытались просвещать крестьянское население относительно практики переселения и о действительных условиях жизни в Сибири<sup>255</sup>. По оформлению информационных брошюр для холодов и изданий с названиями вроде *Добрые советы переселенцам*, запущенных в оборот Переселенческим управлением в начале XX столетия, видно, насколько двойственным было отношение правительства еще в начале XX века к готовности крестьянских масс к миграции и их восхищению Сибирью. Восточнее Урала, не уставали повторять власти, крестьян не ждут молочные реки с кисельными берегами. Напротив, жизнь в Сибири трудна и полна лишений, а хорошей пашенной земли не хватает для всех желающих переселиться<sup>256</sup>. Правительство подчеркивало в своих брошюрах, что оно никого не призывает покорять земли по ту сторону Урала<sup>257</sup>. Помимо этого, оно утверждало, что в путь должны отправляться только семьи, располагающие не просто достаточным количеством молодых и здоровых, другими словами, трудоспособных людей, но и соответствующими финансами, позволяющими завести новое крестьянское хозяйство в Сибири. С другой стороны, и в текстах Переселенческого управления заинтересованные крестьяне вновь могли найти пространственные картины, в которых как заклинание звучали тексты про мифические сибирские дали, а восточная половина империи представлялась как «шестая часть земли»<sup>258</sup>. Картины подобного рода целиком вписывались в пространственные представления о Сибири как о регионе, в котором плодородная земля для крестьянских поселенцев имела с избытком.

На четкое разграничение географических пространств «старой России» и «новых земель»<sup>259</sup> на ментальных картах крестьян-колонистов указывают различные элементы из воспоминаний этих мигрантов. Прежде всего, следует назвать ощущение перехода границы между частями империи. Как и другие путешественники по Сибири, чьи заметки обсуждались выше, крестьяне-мигранты воспринимали переезд через Волгу и пересечение Уральских гор как момент прощания со «старой родиной». Какую роль при этом играли обросшая мифами Волга и Александровский мост возле Сызрани, можно прочесть, например, в воспоминаниях колониста Ивана Е. Белякова. Записки Белякова о том, как 34 крестьянских хозяйства из Пензенской губернии отправились в поисках земли в Западную Сибирь, были опубликованы в 1899 году в журнале *Русское богатство*. Автор подчеркивал, что ему особенно нечего сказать о поездке этого коллектива по железной дороге («да нечего и говорить»)<sup>260</sup> и запомнилось ему лишь движение через «чугунный главный в России мост», перекинутый через Волгу.

Жалко, что мы его проезжали при самом восходе солнца, поэтому я только и мог разбудить людей в своем вагоне посмотреть на это великое чудо. Что меня удивило, во-первых, в подъезде его с правой стороны, по течению р. Волги, мы увидели икону Спасителя, а когда проехали мост, то нас проводила икона св. Николая Чудотворца<sup>261</sup>.

В этом описании интересно, что стальные конструкции моста через Волгу, которые в других контекстах восхвалялись как свидетельство успехов российской инженерной мысли, Беляков в духе своего религиозного восприятия жизни называл «великим чудом»<sup>262</sup>. Заслуживает внимания также то, что колонист большее значение придавал украшению моста иконами, нежели могущественному имперскому гербу, красовавшемуся над въездом на мост, или же названию моста, напоминавшему о царе-реформаторе Александре II (илл. 8 и 16). Волга, дают понять эти наблюдения, была для Белякова в первую очередь рекой, обладающей религиозными коннотациями, и преодоление ее вод было особенно нагружено символически<sup>263</sup>. Однако ощущение, что «матушка Россия» наконец покинута, а впереди — «незнакомая страна», впервые овладело переселенцами лишь при пересечении Уральских гор. Тот факт, что Беляков и его спутники раньше боялись территорий в восточной половине империи, а теперь «добровольно осудили себя ехать» туда, вызвал у колонистов совершенно ясную рефлексию<sup>264</sup>. Когда взгляд автора записок «на границе еще России»

упал на вокзальный термометр в Златоусте, показывавший в июне лишь четыре градуса, он спросил себя, было ли действительно обоснованным его переосмысление Сибири — царства холода — как места надежды и будущего. Он не стал делиться своими сомнениями со спутниками, чтобы их лишний раз не пугать<sup>265</sup>. В Челябинске, прибыв в переселенческий пункт для сибирских колонистов, Беляков впервые почувствовал себя как на другой планете. Прежде всего, его раздражали перепады температур от 4 градусов утром до 36 в полдень, заставлявшие его с тоской вспоминать об умеренном климате Европейской России. В записках, к сожалению, не осталось упоминаний о том, как Беляков пережил регистрацию и погрузку обоза колонистов в Челябинске. Другие воспоминания свидетельствуют о том, что переселенческий пункт к востоку от Уральского хребта многие крестьяне-поселенцы воспринимали как последнюю важную остановку перед вступлением в новое географическое пространство. Среди них, например, воспоминания ходока М. Сумкина, в мае 1907 года проделавшего путь из Калужской губернии в районы колонизации в семи-палатинских степях<sup>266</sup>.

В рассказе Сумкина можно наблюдать еще один момент стилизации Сибири как отличного от «России» географического региона, характерной для текстов крестьян-колонистов. Миновав Уральские горы, Сумкин с большим интересом изучал из окна движущегося поезда, в каком состоянии находились деревни вдоль пути его следования, держали ли крестьяне в том или ином регионе скот или занимались земледелием и как использовалась земля, находившаяся в распоряжении крестьян<sup>267</sup>. Картины, представлявшиеся Сумкину из вагонного окна, были сбалансированы его знанием об условиях жизни на его старой родине. Постоянное сравнение ситуации «здесь» и жизненных условий «там», укреплявшее на его ментальных картах разделение между «Россией» и «Сибирью», было результатом полученного им задания — найти для его деревни подходящее место за Уралом, где жизнь будет лучше. Поскольку Сумкину из его путешествия пришлось вернуться на родину с пустыми руками, его восприятие Сибири осталось двойственным. Плодородие почвы и урожай сельскохозяйственных культур у крестьян в Западной Сибири произвели на него впечатление<sup>268</sup>, однако чем дальше на восток он продвигался, тем мрачнее становилась открывавшаяся его глазам картина жизни крестьян-колонистов на азиатской периферии России. Чем дальше углублялся он в необжитые места Восточной Сибири и киргизские степи, тем чаще он встречал заброшенные, печальные

деревни колонистов и разочарованных поселенцев, желавших вернуться на родину. По краткому заключению Сумкина, Сибирь имеет мало общего с той богатой землей, о которой пишется в брошюрах колонизационных властей<sup>269</sup>.

Если основной посыл Сумкина к читателям состоял в том, что крестьяне должны все же хорошо подумать, прежде чем переселяться из «России» в «Сибирь», то благодаря письмам колонистов, неплохо обустроившихся по ту сторону Урала, среди крестьян в европейской части России распространялся и другой образ Сибири<sup>270</sup>. Сами послания, в которых вовсе не замалчивались трудности переселения и чувство отчужденности авторов на их новой Родине, зачастую заканчивались все же положительным заключением, что, в отличие от «России», в Сибири «жить можно»<sup>271</sup>. Оба «способа прочтения» территории по ту сторону Урала: и тот, что акцентировал напасти, ожидавшие переселенцев в Сибири, и тот, что превозносил Сибирь как землю надежды, — функционировали в конечном счете только в пределах мысленной пространственной дихотомии: «Россия» с одной стороны и «Сибирь» с другой. Тот факт, что именно благодаря железной дороге сотни тысяч русских, украинских и белорусских поселенцев ежегодно пересекали воображаемую границу между двумя половинами империи и тем самым, с точки зрения властей в Санкт-Петербурге, вносили свой вклад в консолидацию империи как единого связного пространства, мало что изменил в воображаемом делении империи на ее западную и восточную половины на ментальных картах крестьянского населения<sup>272</sup>.

Как видно уже из короткого анализа наблюдений Сумкина, крестьяне-колонисты во время своих поездок по Сибири ориентировались по иным вехам и границам, нежели «обычные» туристы в их поездках по восточной половине империи. В то время как, например, качество почвы или тип сельского хозяйства в различных регионах Сибири редко упоминаются в путевых заметках некрестьянских авторов в качестве структурных маркеров пространства, эти природно-экономические признаки часто играют большую роль в текстах, написанных «искателями» новой родины. Из сообщений Сумкина можно увидеть, что крестьянские ходоки, к каковым он сам относился, были знакомы с административными границами внутри империи зачастую лучше, чем иные «образованные» современники. Частые упоминания границ губерний в его сообщении указывают на то, что он всесторонне подготовился к своей ознакомительной поездке с помощью информационных материалов, распространявшихся колонизационными

властями. Из них он мог почерпнуть данные о качестве почв, населенных пунктах и инфраструктуре, а также о плотности населения в отдельных уездах и областях<sup>273</sup>. Заинтересованных и умевших читать колонистов эти публикации информировали о том, на каких станциях Сибирской железной дороги обустроены санитарные пункты и на каких вокзалах они могут купить горячей еды или сельскохозяйственный инвентарь<sup>274</sup>. При взгляде на сообщения крестьян-колонистов, с которыми удалось побеседовать корреспондентам земств, обследовавшим состояние переселенческого движения, усиливается впечатление, что эти пассажиры Сибирской дороги принимали во внимание прежде всего те стороны жизни в пересекаемых ими регионах, которые имели практическое значение для продолжения пути и выживания в дороге. Так, например, жалобы многочисленных поселенцев на недостаточное снабжение продуктами питания и нехватку врачей на железной дороге по пути следования указывают на то, что лишь те вокзалы воспринимались колонистами как особо важные места стоянок, где можно было подкрепить свои физические силы и получить медицинскую помощь<sup>275</sup>. Напротив, в восприятии крестьян-колонистов, очевидно, не играли большой роли иные пространственные «маркеры», например присутствие людей другого этнического происхождения на вокзалах трансконтинентальной железной дороги — структурирующий пространство элемент, который едва ли отсутствует хотя бы в одних «классических» путевых заметках о Сибири<sup>276</sup>. Анализируя собственные свидетельства крестьян-колонистов, Уиллард Сандерленд приходит к выводу, что русские, белорусские и украинские поселенцы, пересекавшие Урал в конце XIX — начале XX столетия, едва ли отдавали себе отчет в той цивилизационной задаче, для которой они, по мысли теоретиков колонизационного движения в далеком Санкт-Петербурге, были предназначены. Если в министерствах переселенческое движение обсуждалось как «национальный проект» и часть русской *mission civilizatrice* в Азии, то большинство крестьян-колонистов едва ли осознавали себя культуртрегерами — скорее, они чувствовали себя крестьянами, обладавшими сильной региональной идентичностью и просто искавшими лучшей жизни по сравнению с той, что была суждена им в «России» по эту сторону Уральских гор<sup>277</sup>.

И все же опыт переживания пространства на железной дороге для большинства поселенцев, отправлявшихся в Сибирь на транспорте на паровой тяге, означал прежде всего тесноту, грязь и холод в едва переоборудованных для перевозки людей товарных вагонах, равно как и необходимость терпеливо дожидаться пересадок

на узловых пунктах железнодорожной сети, превращавшихся в летние месяцы в переполненные сборные лагеря выброшенных на берег или ожидающих дальнейшей отправки колонистов<sup>278</sup>. С точки зрения романтически настроенных представителей русской интеллигенции, вагон колонистов на Сибирской железной дороге напоминал русскую избу:

...да и порядки российские те же. На вторых и третьих полках, как на полотах, старики, дети и женщины с кладью, внизу расположились хозяева, и гуль немолчный стоит в помещении — все о грядущем в Сибири [...] уже всюду раскатистый хохот и песни, обнаруживается, конечно, и виртуоз на гармонике, не хватает лишь пляски<sup>279</sup>.

С позиции же крестьян-колонистов, которые должны были проводить несколько дней в поезде, состоявшем из сорока, а то и пятидесяти товарных вагонов, «полно» набитых людьми<sup>280</sup>, все эти условия переезда едва ли представлялись в столь идиллическом свете<sup>281</sup>. Для них серые вагоны без окон, подписанные «40 чел. 8 лош.», определенно были плодами прогресса, принесенными им эпохой паровых машин<sup>282</sup>. В этих вагонах они ехали, исполненные надежд и сомнений, навстречу неизвестному будущему, не зная, что эти транспортные средства всего лишь несколько десятилетий спустя станут одними из важнейших кодов технического модерна «эпохи крайностей»<sup>283</sup>.

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. Оценка для 1860 г. — см.: *Garbutt P.E. The Russian Railways. London, 1949. P. 79.* Для 1880 и 1900 гг. см.: СС МПС. Вып. 15. 1887; Вып. 81. 1905.
2. Различие с США, «мировым образцом» в деле железнодорожного строительства, где сеть дорог к 1900 г. составила 311 094 км, было, тем не менее, весьма значительным. См.: *Geyer D. Imperialismus. S. 35.* Подобные же цифры приводятся в работе: *Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт. С. 231;* о сравнении с внутренними европейскими образцам см.: *Fischer W. Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1850–1914. S. 157–158.*
3. Цифры для России 1913 года см.: Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995. С. 109. Эти данные не учитывают подъездных путей. В Европейской России (включая Царство Польское) в 1913 г. эксплуатировалось 58 441 км железнодорожных путей. См.: *Fischer W. Wirtschaft und Gesellschaft Europas. S. 157.*
4. См. об этом более подробно раздел 2.3.

5. ...никто не может отлучиться от места своего постоянного жительства без законного вида или паспорта» (см.: ПСЗ. Собр. 1-е. Т. 5. № 3345 (30 октября 1719 г.), цит. по: Свод уставов о паспортах и беглых // Свод законов Российской империи. СПб., 1857. Т. 14. С. 3–222, здесь с. 3).
6. Чернуха В.Г. Паспорт в России. 1719–1917. СПб., 2007. С. 17–28, 53; Она же. Паспорт в Российской империи. Наблюдения над законодательством // Исторические записки. Вып. 4 (122). М., 2001. С. 91–131, здесь с. 91–98; Lohr E. Russian Citizenship. From Empire to Soviet Union, Cambridge (Mass.), 2012. P. 25–26; Matthews M. The Passport Society. Controlling Movement in Russia and the USSR. Boulder, 1993. P. 1–8; А.Я. Паспорт / паспорт заграничный // Энциклопедический словарь / Изд. Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. Т. 22. СПб., 1897. С. 923–927. Вводя в 1763 г. паспортный сбор, правительство преследовало своим законодательством также и фискальные цели. В конце 1850-х гг. государственные доходы от выдачи паспортов составляли в год около двух, в середине 1880-х гг. — уже 3,5 млн рублей серебром. См.: Чернуха В.Г. Паспорт в России. С. 41, 105–106, 159. Паспортный сбор в 1897 г. в ходе реформы паспортного законодательства был отменен. К истории паспортного законодательства в империи см. также: Дерюжинский В.Ф. Полицейское право. Пособие для студентов. СПб., 1903. С. 36–56; Яворский Н. Полицейское право. Повторительный курс. СПб., 1909. С. 8–11; Аняныч Б.В. Из истории законодательства о крестьянах // Мавродин В.В. и др. (Ред.) Вопросы истории России XIX — начала XX века. Л., 1983. С. 34–45.
7. Matthews M. The Passport Society. P. 5.
8. Чернуха В.Г. Паспорт в России. С. 27, 39.
9. Там же. С. 23.
10. Об институте «подорожной» см.: Mumenthaler R. Über Stock und Stauden. Reiseumstände in Rußland nach den Berichten aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts // Boskovska N. u.a. (Hrsg.) Zwischen Adria und Jenissei. Reisen in die Vergangenheit: Festschrift Werner Zimmermann zum 70. Geburtstag. Zurich, 1995. S. 225–273, здесь S. 234–235. В XIX столетии иностранцы для путешествия в Россию должны были получить от русского посланника или генерального консула «визированный паспорт». См. об этих установлениях: Baedeker K. West- und Mittelrussland. S. XIII–XIV.
11. Haywood R.M. The Beginnings. P. 99.
12. Ibid. P. 100, 135.
13. Приказ С. Петербургского обер-полицмейстера по С. Петербургской полиции, 17 окт. 1851 г., № 227, цит. по: Северная пчела. 1851. 20 окт. № 234. С. 935. См. Также: ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 26. № 25632. Исключения делались только для чиновников с официальной миссией, крестьян, которые везли продукты сельскохозяйственного производства на продажу, людей



на пути на дачу, а также прислуги, сопровождавшей своих господ и их детей на дачу.

14. Положение о движении по С. Петербургско-Московской железной дороге // Северная пчела. 1851. 5 нояб. № 247. С. 985–987, здесь § 39. Также на почтовых и ямских станциях с 1820-х гг. в специальных книгах вносились сведения о личности и цели путешествия. См.: *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 23, 112, 120.
15. Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867 Отдел III. С. 99; ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 26, ч. 2. № 2582 (13 декабря 1851 г.). С. 166; Северная пчела. 1851. С. 1138.
16. ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 32. № 32545; *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 113, 120. Также и в других европейских странах строительство железных дорог начиная с 1850-х гг. вело к либерализации паспортных систем. Начиная с 1889 г. в Западной и Центральной Европе паспорта теряли свое значение даже в международном пассажирском сообщении. См. об этом: *Fahrmeir A.* Passport and the Status of Aliens // Geyer M.H., Paulmann J. (Hrsg.) *The Mechanics of Internationalism. Culture, Society, and Politics from the 1840s to the First World War.* London, 2001. P. 93–119, здесь p. 103–106. О либерализации паспортного законодательства в немецких землях на фоне расширения железнодорожной сети в 1860-е гг. см.: *Torpey J.* *The Invention of the Passport. Surveillance, Citizenship and the State.* Cambridge, 2000. P. 77–78.
17. *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 107.
18. Впервые паспортное законодательство России было систематизировано в *Своде законов Российской империи* (1832) См. об этом: *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 97–99. Об истории и изменявшихся границах «черты оседлости» для еврейских подданных империи см.: *Kleinmann Y.* *Neue Orte, neue Menschen. Jüdische Lebensformen in St. Petersburg und Moskau im 19. Jahrhundert.* Göttingen, 2006. S. 77–83.
19. *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 123; *Gorshkov B.B.* *Serfs on the Move: Peasant Seasonal Migration in Pre-Reform Russia, 1800–61* // *Kritika.* Vol. 1 (2000). № 4. P. 627–656, здесь p. 634.
20. *Burds J.* *Peasant Dreams and Market Politics. Labor Migration and the Russian Village, 1861–1905.* Pittsburgh, 1998. P. 56–64.
21. *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 161, 191; *Ананьич Б.В.* Из истории. С. 39.
22. О паспортной реформе от 3 июня 1894 г. см.: *Matthews M.* *The Passport Society.* P. 11–12; *Чернуха В.Г.* Паспорт в России. С. 161–165; *Schmidt C.* *Standerecht und Standeswechsel in Rußland 1851–1897.* Wiesbaden, 1994. S. 63–64, 114; а также: Положение о видах на жительство // ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 14. № 10709. Новые паспортные правила вступили в силу 1 января 1895 г.

23. См. об этом: *Steinwedel Ch. Making Social Groups, One Person at a Time: The Identification of Individuals by Estate, Religious Confession, and Ethnicity in Late Imperial Russia // Caplan J., Torpey J. (Ed.) Documenting Individual Identity. The Development of State Practices in the Modern World. Princeton, 2001. P. 67–82, здесь p. 76–77; Афанасьев Б.В. Из истории. С. 45; ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 26. № 28392.*
24. Следует, однако, подчеркнуть, что эти либеральные условия в губерниях, введенные после издания *Положения об усиленной и чрезвычайной охране* от 14 августа 1881 г., можно было легко лишить силы. Также в обеих столицах и в политически неблагонадежных регионах, например в Висленской области, господствовали особые правила. Подданные-евреи имели, например, право передвигаться только в районе оседлости; женщинам, если они хотели получить паспорт, вплоть до 1914 г. требовалось разрешение от отца или супруга: *Steinwedel Ch. Making Social Groups. P. 77; Engel B.A. Women in Russia. 1700–2000. Cambridge, 2004. P. 109.* О действии паспортных законов в пограничных областях Российской империи см.: *Чернуха В.Г. Паспорт в России. С. 214–237.* Эта проблематика требует, тем не менее, еще очень интенсивного исследования.
25. О Кеннане см.: *Matthews M. The Passport Society. P. 1;* о Н.А. Мельгунове: *Чернуха В.Г. Паспорт в России. С. 118–119.*
26. См. об этом, в том числе: *Melville R., Steffens Th. Die Binnenmigration // Schramm G. (Hrsg.) Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3/2. Stuttgart, 1992. S. 1059–1063.* По подсчетам Бердса (*Burds*), количество крестьянских работников-отходников в Европейской России составляло в 1890-е гг. в год около 6 млн. Если в 1861–1870 гг. в среднем в европейской части империи выдавалось в год лишь 1,2 млн паспортов, то в 1902 г. — уже 7,8 млн; в 1902 г. было выдано 7,8 млн, между 1906 и 1910 гг. в год выдавалось уже 8,8 млн паспортов. Отходничество было развито прежде всего в губерниях, окружавших индустриальные центры страны. В общей сложности число отходников-мужчин было в 3–5 раз выше, чем отходников-женщин. См.: *Burds J. Peasant Dreams. P. 21–25.* Во всяком случае доля женщин среди мобильного крестьянского населения в начале XX столетия постоянно увеличивалась. См.: *Engel B.A. Between the Fields and the City: Women, Work, and Family in Russia, 1861–1914. Cambridge, 1996. P. 67.* В качестве причин роста крестьянской мобильности после 1861 г. Шмидт называет, наряду с ростом населения и усилившейся сельской бедностью, сложное социальное положение баграков, не извлекавших никакой выгоды из перераспределения земли в 1861 г. См.: *Schmidt C. Standerecht. S. 116–117.*
27. О практике длительной перемены места жительства (массовое переселение из деревни в город и колонизация) в империи в XIX столетии см.:

- Anderson B.A.* Internal Migration. Из 95,5 млн жителей России, родившихся в европейской части империи, в регионе своего рождения в 1897 г. не жили 9,3 млн, то есть 9,83% (11,7% — мужчины и 8,0% — женщины): *Ibid.* P. 60.
28. Между 1861 и 1915 гг. около 4,2 млн человек переселились из Российской империи из экономических соображений, из них 3,97 млн — в США. Большинство эмигрантов были не русскими, но представителями различных меньшинств, из них 40% — евреи. См.: *Ионцев В.А. и др.* Эмиграция и репатриация в России. С. 29; *Кабузан В.М.* Эмиграция и реэмиграция в России в XVIII — начале XX века. С. 141. О еврейской эмиграции см.: *Гинзбург А.* Эмиграция евреев из России // *Еврейская энциклопедия*. Т. 16. СПб., [6.г. (ок. 1912/13)]. Стб. 264–268; *Just M.* Ost- und südosteuropäische Amerikawanderung. 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und Aufnahme in den Vereinigten Staaten. Stuttgart, 1988, здесь S. 22–25; *Berrol S.* East Side / East End. Eastern European Jews in London and New York, 1870–1920. London, 1994. P. 1–12. Если следовать Хансу Поргеу, между 1880 и 1914 гг. около 2 млн евреев покинули Российскую империю. См.: *Rogger H.* Tsarist Policy on Jewish Emigration // *Soviet-Jewish Affairs*. Vol. 3. 1973. № 1. P. 26–36, здесь p. 28.
29. *Steinwedel Ch.* Making Social Groups. P. 77; *Schmidt C.* Standerecht. S. 114; *Burds J.* Peasant Dreams. P. 56.
30. Так, большинство еврейских эмигрантов после 1881 г. покидали Российскую империю без действующих загранпаспортов, через «зеленую границу». См.: *Rogger H.* Tsarist Policy on Jewish Emigration. P. 32; *Berrol S.* East Side / East End. P. 8; *Wertheimer J.* Unwelcome Strangers. East European Jews in Imperial Germany. N.Y., 1987. P. 15. Несмотря на растущее число эмигрантов, вплоть до 1917 г. не существовало никаких правовых норм для легальной эмиграции из Российской империи. См. об этом: *Lohr E.* Population Policy and Emigration Policy in Imperial Russia (неопубл. рукопись). Autumn, 2007 (я благодарю автора за возможность заглянуть в эту работу). О масштабе нелегальной миграции в азиатскую часть России в конце XIX в. см.: *Treadgold D.W.* The Great Siberian Migration. Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War. Princeton (N.J.), 1957. P. 34; *Тюкавкин В.Г.* Великорусское крестьянство и Столыпинская аграрная реформа. М., 2001. С. 225. Контролировать передвижения и мобильность еврейского населения внутри границ империи также было затруднительно в силу немногочисленности реестров населения. См. об этом: *Avrutin E.M.* The Politics of Jewish Legibility: Documentation Practices and Reform During the Reign of Nicholas I // *Jewish Social Studies*. Vol. 11. 2005. № 2. P. 136–169, здесь p. 146–147.

31. Об истории и задачах железнодорожной жандармерии в России см. раздел 4.2.1.
32. О возникновении железнодорожной статистики в России см. раздел 2.1. О росте численности пассажиров до 1873 г. см., например: Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867 год, 1868 год, отдел I и II / Изд. Департаментом железных дорог. СПб., 1867–1869. Некоторые сведения о пассажирском движении за 1870, 1871, 1872 и 1873 гг. см.: Журнал министерства путей сообщения. 1875. № 1. С. 52–67; *Коровицын М.* Пассажирское движение по русским железным дорогам за 1873 и 1874 годы // Там же. № 6. Статистический отдел. С. 1–36.
33. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог, № 4461 (19 сентября 1873 г.) // Сборник министерских постановлений. Т. 1. 1874. С. 206.
34. Понятие «человеко-верста» или «пассажирская верста» — специальный термин из языка российской транспортной статистики. Он обозначает путь, который складывается из суммы всех участков пути, покрытых каждым из пассажиров поездов на определенной железнодорожной линии (или сети) в отрезок времени «Х».
35. Мои первые соображения по этому вопросу были опубликованы ранее, см.: *Schenk F.B.* «This new means of transportation will make unstable people even more unstable»: Railways and geographical mobility in Tsarist Russia // *Randolph J., Avrutin E. (Ed.) Russia in Motion. Cultures of Human Mobility Since 1850.* Urbana; Chicago, 2012. P. 218–234.
36. СС МПС. Вып. 15. 1887; Вып. 46. 1897.
37. Там же. Вып. 131, т. 2–3. 1915.
38. Между 1897 и 1914 гг. население Европейской России (в границах 1646 г.) выросло с 52,0 до 73,0 млн, а в пределах границ империи население выросло с 128,9 до 178,4 млн. См.: *Миронов Б.Н.* Социальная история России. Т. 1. С. 20
39. Помимо этого, в 1896 г. были созданы специальные тарифы для ближнего сообщения, на треть ниже, чем тарифы дальнего сообщения. Это имело своим следствием оживление пассажирского сообщения. См.: *Михальцев Е.В.* Эволюция пассажирских перевозок. С. 25.
40. Там же. С. 42.
41. Там же. С. 16. Для всей империи в *Статистическом ежегоднике министерства путей сообщения* приводились следующие данные: 1894 г.: 5,7 млрд, 1897 г.: 8,5 млрд, 1912 г.: 21,9 млрд пассажирских верст. См.: СС МПС. Вып. 57. 1899; Вып. 131, т. 2–3. 1915. Фишер оценивает пассажирское сообщение на железных дорогах всей империи в 1913 г. в 29,3 млрд человеко-километров (около 27,4 млрд человеко-верст). В Германской империи

пассажиры поездов в том же году покрыли 41,4 млрд человеко-километров (Fischer W. *Wirtschaft und Gesellschaft Europas*. S. 159).

42. СС МПС. Вып. 15. 1887.

43. Там же. Вып. 131, т. 2–3. 1915.

44. Михальцев Е.В. Эволюция пассажирских перевозок. С. 33, 44.

45. СС МПС. Вып. 131, т. 2–3. 1916. Таб. VII. В среднем одна поездка на поезде в России (с учетом как европейской, так и азиатской части) в 1912 г. составила 103,96 версты. Для 1897 г. статистики приводят подобные же данные: первый класс — 213,5 версты, третий класс: 89,7 версты, крестьянские колонисты: 455,9 версты, средняя дальность поездки: 115,27 версты. См.: Там же. Вып. 57. 1899.

46. Данные см.: Там же. Вып. 89. 1907; Вып. 113. 1912; Вып. 131. 1916.

47. Пассажирских верст (млрд) / год на железных дорогах России: 4,4 (1894), 5,6 (1895), 6,3 (1896), 6,7 (1897), 7,6 (1898), 8,3 (1899), 9,1 (1900), 9,6 (1901), 10,0 (1902), 10,8 (1903), 10,6 (1904), 9,7 (1905), 11,0 (1906), 13,0 (1907), 13,7 (1908), 14,6 (1909), 16,1 (1910), 17,3 (1911), 18,8 (1912), 20,9 (1913). См.: Михальцев Е.В. Эволюция пассажирских перевозок. С. 16. С другой стороны, число перевезенных по железным дорогам империи солдат достигло между 1904 и 1906 гг. своего пика. В то время как в 1903 г. «только» 4,8 млн проездных билетов было выставлено Военному министерству для оплаты, в 1904 г. это число уже удвоилось (9,7 млн). В ходе демобилизации войск, перевозившихся с театра военных действий в Маньчжурии российским правительством, в 1906 г. около 12 млн солдат были перемещены по железной дороге из одного региона в другие. См.: СС МПС. Вып. 81. 1905; Вып. 89. 1907; Вып. 113. 1912.

48. Михальцев Е.В. Эволюция пассажирских перевозок. С. 43.

49. См. об этом раздел 2.5.3.

50. Из обширной литературы о записках путешественников как историческом источнике см., например: Brenner P.J. *Die Erfahrung des Fremden. Zur Entwicklung einer Wahrnehmungsform in der Geschichte des Reiseberichts* // Idem (Hrsg.) *Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur*. Frankfurt a.M., 1989. S. 14–49; Maurer M. *Der Reisebericht // Aufriß der Historischen Wissenschaften*. Bd. 4: Quellen. Stuttgart, 2002. S. 325–348, особенно S. 325–332, 345–346; Bodeker H.E., Bauerkamper A., Struck B. *Einleitung: Reisen als kulturelle Praxis* // Eidem. (Hrsg.) *Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute*. Frankfurt a.M., 2004. S. 9–30, особенно S. 21–25; Schulz-Forberg H. *European Travel and Travel Writing. Cultural Practice and the Idea of Europe* // Idem. (Ed.) *Unravelling Civilisation. European Travel and Travel Writing*. Brussels, 2005. P. 13–42, особенно p. 13–16, 24–29.

51. О концепте «опыта»/«узнавания» см.: *Daniel U. Erfahrung — (k)ein Thema der Geschichtstheorie? // L'Homme*. Т. 11. 2000. Р. 120–123; *Canning K. Problematische Dichotomien. Erfahrung zwischen Narrativität und Materialität // Historische Anthropologie*. Bd. 10. 2002. S. 163–182. О поездке как о «парадигматической форме узнавания пространства» (*paradigmatischer Form der Erfahrung*) см.: *Bodeker H.E., Bauerkamper A., Struck B. Einleitung*. S. 14–18.
52. До сих пор парадигматическим текстом по этой теме остается: *Scheidegger G. Das Eigene im Bild vom Anderen. Quellenkritische Überlegungen zur russisch-abendlandischen Begegnung im 16. und 17. Jahrhundert // JGO. N.F. Bd. 35*. 1987. S. 339–355.
53. В поиске источников я прибегал в том числе к помощи библиографического справочника: *История дореволюционной России в дневниках и воспоминаниях. Аннотированный указатель книг и публикаций в журналах / Под ред. П.А. Зайончковского*. Т. 2–4. М.; Л., 1977–1986.
54. Также здесь не будут рассматриваться поездки высокопоставленных сановников (например, министров, губернаторов и др.), которые, путешествуя по своей же стране, могли прибегать к использованию особой инфраструктуры (например, они ездили в специальных поездах, особых вагонах, вагонах-салонах и т.д.).
55. *Frank S.K. Reisen nach Sibirien*. S. 114.
56. О развитии путей сообщения в царской империи до строительства железных дорог см.: *Haywood R.M. The Beginnings*. Р. 3–45; *Красковский Е.Я., Уздин М.М. (Ред.) История железнодорожного транспорта России*. Т. 1. С. 11–24; *Mumenthaler R. Stock und Stauden; Cvetkovski R. Russlands Wegelosigkeit. Semiotiken einer Abwesenheit // Schlogel K. (Hrsg.) Mastering Russian Spaces. Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte*. München, 2011. Р. 91–107.
57. В 1913 г. на одного жителя империи в чистом измерении приходилось в год лишь 1,35 поездки на поезде. В Германии это число составило, для сравнения, 24,2, во Франции 12,8 и в США 10,2. В то время как средняя дальность поездки в этих странах была сравнительно короткой (ср.: Германская империя: 22 км; Франция: 32 км; США: 50 км), российский пассажир в 1912 г. покрывал за одну поездку в среднем 103,96 версты (около 111 км). См.: *Михальцев Е.В. Эволюция пассажирских перевозок*. С. 9; *СС МПС*. Вып. 131. 1916.
58. В особенности введение регулярного паромного сообщения по главным рекам империи, наряду со строительством железных дорог, внесло свой вклад в изменение внутреннего пассажирского сообщения России в XIX столетии. Эта тема остро требует еще систематического исследования. Первые подходы к ней можно обнаружить в работе: *Ely Ch. This Meager Nature; Hausmann G. Mutterchen Wolga*.

59. О записках петербургского профессора Габриеля Ламе (*Gabriel Lame*) о его поездке по железной дороге от Ливерпуля до Манчестера в 1830 г. см. раздел 1.1.
60. См. раздел 1.1. Об эстетизации путешествия по железной дороге в русской литературе 1830-х и 1840-х гг. см.: *Алексеев М.П.* Пушкин. С. 153.
61. Внутренние известия // Санкт-Петербургские ведомости. 1837. 31 окт. № 247. С. 1115. С развитием техники и ускорением движения утратилась, однако, «поэзия путешествия» эпохи первых железных дорог, жаловались другие. См.: [Чичерин Б.Н.] Воспоминания Б.Н. Чичерина. Москва 1840-х годов. М., 1929. С. 86.
62. Санкт-Петербургские ведомости. 1837. 31 окт. С. 1115.
63. Там же.
64. Об открытии железнодорожной линии 1 ноября 1851 г. см. в том числе: Санкт-Петербургские ведомости. 1851. 2 нояб. № 246. С. 985; 3 нояб. № 247. С. 989–990; 15 нояб. № 257. С. 1029–1031; Северная пчела. 1851. 2 нояб. № 245. С. 977.
65. Согласно Стивену Бэру, первые русские авторы, которые могли сформулировать свое переживание скорости в словах, опирались на уже существовавшие образы, в которых, например, упоминается поездка на «летающей тройке». Образ пространства, которое сжимается благодаря ускоряющейся езде, а также пейзажи, мелькающие перед глазами наблюдателя, могли бы рассматриваться как нововведения века железных дорог. См.: *Baer S.* The Troika and the Train. P. 94–96. О «западном» способе описания новых переживаний поездки по железной дороге см.: *Schivelbusch W.* Geschichte der Eisenbahnreise. S. 53–55; *Freeman M.* Railways and the Victorian Imagination. P. 38–43; *Kaschuba W.* Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt a.M., 2004. S. 90–101; *Vadillo P.* Plunkett, The Railway Passenger.
66. См.: *Греч Н.И.* Поездка в Москву. СПб., 1851 (перепечатано из: Северная пчела. 1851. № 157–160). С. 2.
67. *Н.Н.* Железная дорога. Письмо к приятелю в деревню // Северная пчела. 1852. 11 апр. № 80. С. 317–318.
68. Там же. С. 317. О влиянии восприятия пространства в эпоху железных дорог на русскую литературу см.: *Zoreva L.* Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum. S. 121.
69. *Н.Н.* Железная дорога. С. 317.
70. См. об этом раздел 2.4.1.
71. *Греч Н.И.* Поездка в Москву. С. 8.
72. См., например, из необозримого числа потенциальных источников по этому вопросу: *Подосенов Н.* Из путевых впечатлений // Пермские епархиальные ведомости. 1880. № 28. С. 279–283, здесь с. 282; *Фирсов А.И.* В вагоне

- и на пароходе. Из летних скитаний. Тула, 1897. С. 7; Путешествие студентов казанской духовной академии в летние каникулы 1902 года. Казань, 1902. С. 17 (сравнение визуальных впечатлений с оптическим эффектом калейдоскопа); Паломничество воспитанниц Одесского епархиального женского училища чрез Киев в Москву и Троице-Сергиеву лавру. Одесса, 1910. С. 2; *Николаев Н.* На отдыхе: Путевые воспоминания священника // Странник. 1914. № 4. С. 569–596; № 5. С. 643–674; № 6–7. С. 803–833; № 8–9. С. 18–30, здесь № 4. С. 571–572; № 5. С. 661; № 8–9. С. 24 (сравнение взгляда из окна едущего поезда с посещением театра).
73. *Греч Н.Н.* Поездка в Москву. С. 9.
74. Рассмотренные начальством жалобные книги, поступившие с российских вокзалов, а также переписку по поводу жалоб пассажиров, полученных Министерством путей сообщения, можно найти в фондах: РГИА. Ф. 265: Управление казенных железных дорог Министерства путей сообщения. Оп. 4. Д. 1181–1184; Ф. 273: [То же]. Оп. 10. Д. 267, 352, 413, 498, 554; Ф. 1195: Комиссия для исследования железнодорожного дела при Государственном Совете. Оп. 1. Д. 127, 210.
75. См. об этом подробно раздел 2.5.1.
76. См.: *Греч Н.Н.* Поездка в Москву. С. 1. См. также: *Фельтон.* Петербургская летопись // Санкт-Петербургские ведомости. 1851. 3 нояб. № 247. С. 989–991, здесь с. 989.
77. «Но она [публика] душевно ценит прекрасное нововведение и жители обеих столиц не налюбуются им, не нахвалятся порядком на станциях и во время пути, вежливостью и расторопностью прислуги, — короче, совершенным состоянием учреждения, во всех частях и подробностях» (*Н.Н. Железная дорога.* С. 318).
78. См., например, отчет о торжественном открытии железнодорожного вокзала Петергофской железной дороги 18 июля 1857 г.: Санкт-Петербургские ведомости. 1857. 27 июля. № 139. С. 840–841. Или рассказ священника Подосенова из Перми о его первой поездке по железной дороге в Москву и о его впечатлениях о вокзале в Нижнем Новгороде: *Подосенов Н.* Из путевых впечатлений. С. 282–283.
79. Стандартной темой (топосом) многочисленных западных записок о путешествиях по российским железным дорогам в XIX в. была комфортабельность поездов. В особенности описания поездок на поездах класса люкс Международного общества спальных вагонов (CIWL) (Северный экспресс и Транссибирский экспресс) в значительной степени внесли свой вклад в распространение мифа о роскошных — пусть даже и медленных — поездах по железным дорогам империи. О более ранних западных описаниях железнодорожных поездок в России см.: *Blackwell W.L.* The Beginnings. P. 316–317;



- Moltke H., Graf von.* Briefe aus Russland [1856/57]. S. 89; *Gautier T.* Voyage en Russie [1867]. Paris, 1990 (выдержки в рус. пер. см.: Санкт-Петербург–Москва. Путешествие по железным дорогам во времени и пространстве. СПб., 2001. С. 70, 92–93, 117, 135); *Guthrie K.B.* Through Russia. Vol. 1. London, 1874. P. 156, 295–298; *Kennan G.* ...und der Zar ist weit. S. 52–54. Похвалы «превосходной внутренней отделке вагона» первого класса в России можно найти также у Бедекера: *Baedeker K.* West- und Mittelrussland. S. XVIII.
80. См.: Северная пчела. 1851. 2 нояб. № 245. С. 977. См. также: Санкт-Петербургские ведомости. 1851. 3 нояб. С. 989. См. об этом также: *Haywood R.M.* Russia Enters the Railway Age. P. 494.
81. *Милюков А.П.* Летние поездки по России. Записки и путевые письма. СПб., 1874. С. 3.
82. Северная пчела. 1851. 2 нояб. С. 977. См. в том числе: *Демерт Н.* Из недавней поездки (по Московской и Нижегородской дороге) // Отечественные записки. 1868. № 11. С. 1–33, здесь с. 8; *Николаев Н.* На отдыхе. № 5. С. 644.
83. О «демократическом» характере первых железных дорог в России см. раздел 2.5.3.
84. *Роткирх В.А.* Воспоминания Теобальда. Т. 5. Вильна, 1890. С. 97–100.
85. См.: Там же. С. 99.
86. Там же. С. 100.
87. *Верещагин А.В.* Каникулы // Он же. Новые рассказы. СПб., 1900. С. 13–32. Несмотря на жанровое определение «рассказы», здесь представлены не художественные тексты, но истории из жизни, носящие черты воспоминания.
88. Там же. С. 15–16.
89. Довольно стереотипные изображения поездки в вагоне третьего класса можно найти, например, в рассказе *В вагоне* А.П. Чехова (1881), в новелле *Крейцерово соната* Л.Н. Толстого (1891) или в рассказе *Новая дорога* И.А. Бунина (1901).
90. *Верещагин А.В.* Каникулы. С. 17–18.
91. См., например, рассказы о поездках в вагонах первого класса: *А.И.* В вагоне и на пароходе. С. 1–10.
92. Представители высших общественных слоев находили возмутительным проводить на провинциальных вокзалах время в ожидании поезда в компании «пьяных мужиков и баб». См., например: *Клеванов А.С.* Путевые заметки. С. 441. О жалобах пассажиров-дворян на проникновение «простого народа» в вагоны второго класса (1870-е гг.) см. также: Извлечения из дел Министерства путей сообщения по жалобам и заявлениям о беспорядках на русских железных дорогах в 1870–76 гг. // Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России.

- Т. 1, ч. 2. СПб., 1879. С. 1–283, здесь см. в том числе 61. Отсутствие разграничения пространственных сфер между классами пассажиров оставалось вплоть до начала XX в. поводом для жалоб. См., например: ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 407.
93. См. об этом: *Левин Ю.* Вокзал — Гараж — Ангар. С. 63, а также в начале введения к настоящей монографии.
94. См., например: С\*\*. Железная дорога между Петербургом и Москвою. Физиологические заметки // *Современник*. Т. 54. 1855. № 1, ч. 5. С. 43–71; *Подосенов Н.* Из путевых впечатлений. С. 283; *Пузанов Н.Д.* Дневник путешественника в Валаамскую обитель в 1901 г. М., 1902. С. 100; *Покровский Д.* По России. Из воспоминаний путешественника // *Пермские епархиальные ведомости*. 1905. № 20. С. 233–242, здесь с. 240–242; *Николаев Н.* На отдыхе. № 4. С. 570; № 8–9. С. 23–24.
95. «Игруцвета» классов пассажирских вагонов выразительно показал А. Блок в стихотворении *На железной дороге* 1910 г.: «Вагоны шли привычной линей, Подрагивали и скрипели; Молчали желтые и синие; В зеленых плакали и пели», цит. по: *Лейтес А.М., Сдобнев П.Г., Данилов М.Х.* (Ред.) Железнодорожный транспорт в художественной литературе: Сб. М., 1939. С. 207.
96. См., например: *Роткирх В.А.* Воспоминания Теобальда. С. 96–97, 101–103.
97. См.: *Сполитак М.А.* От Харбина до Холма: Беглые путевые наброски // *Офицерская жизнь*. 1908. № 131/32. С. 444–445; № 133/34. С. 470–471; № 136. С. 508–510; № 138. С. 534–536; № 143. С. 612–614; № 145. С. 642–644; № 147. С. 679–680, здесь цит. № 136. С. 509–510.
98. Там же. № 136. С. 509–510.
99. Идеализацию «серых пассажиров» третьего класса можно обнаружить в работе: *Станюкович К.М.* В далекие края [1886] // Он же. Полн. собр. соч. 2-е изд. Т. 5. СПб., 1907. С. 387–476, здесь с. 397–398. Авторы большинства рассказов все же жаловались на стесненные условия жесткого вагона. Сравнения с транспортными условиями перевозки скота или вошедшими в поговорку «бочками с сардинами» можно обнаружить в многочисленных текстах. Ср., например: *Железнодорожное дело*. Т. 14. 1895. № 11. С. 87; *Анисимов А.В.* Паломничество на русский Север // *Душеполезное чтение*. 1903. Т. 1, № 1. С. 94–101; № 3. С. 467–474; Т. 2, № 6. С. 228–239; № 9. С. 98–107; № 10. С. 325–335; 1904. Т. 1, № 1. С. 134–143; № 4. С. 654–668; Т. 2, № 6. С. 273–280; № 7. С. 446–454, здесь см.: 1903. Т. 1. № 1. С. 97.
100. См.: *Щ-цкой М.* Путевые заметки // *Россия*. Журнал художественно-литературный. 1884. № 7. С. 7–10, цит. с. 8.
101. Там же. С. 8.
102. В одном из своих циркуляров апреля 1891 г. Министерство путей сообщения предложило управлениям российских железных дорог «совершенно»

- отделить женщин и детей от тех пассажиров в третьем классе, которые ввиду имеющегося у них багажа, а также «по свойственным им привычкам» «представляют неудобства» для других пассажиров. См.: Циркуляр по эксплуатационным отделам. № 10831 от 27 апреля 1891 г. с правилами об отводе в поездах казенных железных дорог особых отделений для дам // Систематический сборник узаконений и общих распоряжений. Т. 1 С. 688. В 1896 г. в унисон этой идее автор статьи в *Железнодорожном деле* предложил по примеру расового разделения на общественном транспорте в США ввести также и в вагонах третьего класса в России разделение на «чистую публику» и «простой народ». См.: Дальнейшая желательная реформа пассажирского тарифа // *Железнодорожное дело*. Т. 15. 1896. № 30–31. С. 248–250, здесь с. 250. Также в начале XX в. в российской прессе можно найти и другие предложения, указывающие на это направление. См., например: Циркуляр и действительность // *Колокол*. 1910. 26 нояб. № 1404 (см.: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 393. Л. 188).
103. Едва ли в каком-либо другом лигературном тексте настолько хорошо представлена связь изменений женских ролевых моделей в позднеимперский период и возникновения новых пространств географической мобильности для (дворянских) женщин в эпоху железных дорог, как в романе Л.Н. Толстого *Анна Каренина*. Именно многочисленные поездки на поезде, в которые отправляет свою героиню писатель, могут прочитываться как знаки их натиска, бегства женщины от традиционных гендерных представлений своего времени и общества. См.: *Толстой Л.Н. Анна Каренина*. Ч. 1, гл. 29–31. О мотиве железных дорог в *Анне Карениной* см., в частности: *Stenbock-Fermor E. The Architecture of Anna Karenina*. P. 65–74; *Jahn G.R. The Image of the Railroad in Anna Karenina*; *Bethea D.M. The Shape of Apocalypse*. P. 77–79; *Jackson R.L. The Night Journey: Anna Kareninas Return to Saint Petersburg*.
104. О создании отдельных залов ожидания и купе для путешествующих женщин на железных дорогах Российской империи см. раздел 2.5.3.
105. См.: *Духовская В. Из моих воспоминаний*. СПб., 1901. С. 127, 282; *Dukhovskaya V. The Diary of a Russian Lady*. P. 141, 250.
106. Согласно повторяющимся данным подобного же содержания власти активизировались в июне 1891 г. и в циркуляре призвали частные и государственные железнодорожные общества выделить специальные купе или вагоны третьего класса для студенток женского пола к началу следующего учебного года. См. циркуляр Министерства путей сообщения № 6981 от 4 июня 1891 г. *Об отведении особых помещений для учащихся в вагонах III класса* (*Железнодорожное дело*. Т. 10. 1891. № 23–24. С. 265).
107. *Клеванов А.С. Путевые заметки*. С. 532–533.
108. *Подосенов Н. Из путевых впечатлений*. С. 283.

109. См.: *Клеванов А.С.* Путевые заметки. С. 28; *Крушеван П.А.* Что такое Россия. С. 76, 78; *Теплоухов К.Н.* Челябинские хроники. 1899–1924. Челябинск, 2001, С. 206 (описывается посадка на поезде из Челябинска в Варшаву в 1911 г.). За указание на этот источник я благодарю Игоря Нарского.
110. См., например: *Соловьев В.* На заре туманной юности (первая публикация: Русская мысль. 1892. Май) или эротический рассказ *Четыре* А.П. Каменского (1905). См.: *Каменский А.П.* Рассказы о любви. СПб., 2004. С. 245–266. За указание на этот текст я благодарю Эрика Наймана (*Eric Naiman*).
111. О том, что могло угрожать в поездах женщинам, путешествовавшим в одиночку, см. в разделе 4.3.
112. История туризма в Российской империи еще ожидает систематического исследования. Первые подступы к этой проблеме см. в работах: *Долженко Г.П.* История туризма; *McReynolds L.* The Russian Tourist at Home and Abroad // *Eadem.* Russia at Play. Leisure Activities at the End of the Tsarist Era. Ithaca (N.Y.), 2003. P. 154–192; *Eadem.* The Prerevolutionary Russian Tourist: Commercialization in the Nineteenth Century; *Ely Ch.* The Origins of Russian Scenery; *Koenker D.* Travel to Work, Travel to Play: On Russian Tourism, Travel, and Leisure // *Slavic Review.* Vol. 62. 2003. P. 657–665. Историей поездок за рубеж российских дворян и литераторов, равно как и текстами об их путешествиях, занимались и литературоведы, и историки в равной степени. См. в том числе: *Schoenle A.* Authenticity and Fiction in the Russian Literary Journey, 1790–1840. Cambridge, 2000; *Козлов С.* Русский путешественник эпохи просвещения. СПб., 2003; *Bekasova A.V.* Die Formierung eines kulturellen Milieus. Russische Studenten und ihre Reisen im späten 18. Jahrhundert // *Bauerkamper A.* et al. (Hrsg.) Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute. Frankfurt a.M., 2004. S. 239–264; *Kalinowska I.* Between East and West: Polish and Russian Nineteenth-Century Travel to the Orient. Rochester, 2004; *Dickinson S.* Breaking Ground. Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin. Amsterdam, 2006; *Razvozzaeva E.* L'Histoire du tourisme russe. Отдельную область исследований представляет собой история практики путешествий иностранцев (западноевропейцев) по России. См., например: *Kaiser F.B.* (Hrsg.) Reiseberichte von Deutschen über Russland und von Russen über Deutschland. Köln; Wien, 1980; *Sturickow R.* Reisen nach St. Petersburg. Die Darstellung St. Petersburgs in Reisebeschreibungen (1815–1861). Frankfurt a.M., 1990; *Robel G.* Das ferne Reich des Nordens — Rußlandreisen // *Bausinger H.* et al. (Hrsg.) Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München, 1991. S. 249–254. См. также коллекцию источников (на микрофишах): *Russia through the Eyes of Foreigners. Travel and Personal Accounts from the Sixteenth Century to the October Revolution 1917.* Leiden, 2001.

113. Об усилиях владельцев российских курортов отучить своих соотечественников от практики поездок на западные источники, предложив им вместо этого услуги курортов Северного Кавказа, см.: *Золотницкий И.П.* К Кавказским водам. Краткий путеводитель. СПб., 1883; *Быков К.В., Москвич Г.Г.* Петербург–Москва–Кавказ (1911).
114. См. об этом: *McReynolds L.* Russia at Play. P. 154–192.
115. К различению понятий «турист» и «путешественник», а также связанных с этим концептов см.: *Buzard J.* The Beaten Track. European Tourism, Literature, and the Ways to Culture, 1800–1918. Oxford, 1992. Насколько эта дифференциация, которая не в последнюю очередь служит (само-)разграничению «активного» путешественника и «пассивного» туриста, имеет смысл также и для исторического изучения путешествий, является предметом дискуссий. См.: *Koenker D.* Travel to Work. P. 657–658. В рамках дальнейшего рассмотрения понятия «турист» и «путешественник», оба из которых можно обнаружить в текстах российских путешественников конца XIX — начала XX в., используются как синонимы. — Об эвристическом концепте «путешествие как культурная практика» см.: *Bodeker H.E., Bauerkamper A., Struck B.* Einleitung.
116. Проблема столкновения конкурирующих концептов коллективной идентичности: имперского, регионального и религиозно-конфессионального — подробно рассмотрена в моей докторской диссертации (*Ph.D.*). См.: *Schenk F.B.* Aleksandr Nevskij. S. 168–225 (рус. пер. см.: *Шенк Ф.Б.* Александр Невский в русской культурной памяти / Пер. с нем. Е. Земсковой, М. Лавринович. М., 2006. С. 175–235).
117. *Крушеван П.А.* Что такое Россия? М., 1896. Первые соображения по поводу этого источника я сформулировал в работе: *Schenk F.B.* Reisen in die Vergangenheit. S. 58–59.
118. В издававшейся Крушеваном ежедневной газете *Бессарабец* в марте 1903 г. появилось несколько сообщений о якобы еврейских ритуальных убийствах в городе Дубоссарах, которые подогрели антисемитские настроения в Бессарабии и таким образом способствовали началу погромов в Кишиневе в апреле 1903 г., когда был убит 51 человек, из них 49 евреев. В издававшейся Крушеваном правоэкстремистской газете *Знамя* в 1903 г. в Петербурге впервые в печати появились в кратком изложении *Протоколы сионских мудрецов* с предисловием, автором которого был, вероятно, сам Крушеван. О жизни и деятельности Крушевана см.: *Чанцев А.В.* Крушеван, Павел Александрович // Русские писатели. 1800–1917. Т. 3. М., 1994. С. 172 и сл.; *Hagemester M.* Kruschewan, Pawel // Benz W. u.a. (Hrsg.) Handbuch des Antisemitismus: Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart. Bd. 2/1: Personen A–K. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart. Berlin, 2009. S. 441–442.

119. Крушеван П.А. Что такое Россия? См. титульный лист, а также с. 372 и сл.
120. Там же. С. IX.
121. Там же.
122. На картину мира Крушевана никоим образом, по всей видимости, не повлияло дарвиновское учение об эволюции. К тому же при описании национальных «типов» и «рас» империи и их типических «физиономий» он постоянно обращается к моделям, распространенным также и в российском антропологическом дискурсе того времени. См. об этом подробнее в разделе 2.4.7.
123. Крушеван П.А. Что такое Россия? С. 2–5. Крушеван описывал себя самого как «южанина», как «смесь романских и славянских племен» (Там же. С. 2).
124. «...целая этнографическая галерея; и каждый тип в этой пестрой международной смеси выступает еще резче, еще оригинальней» (Там же. С. 80).
125. Там же. С. 75 и сл.
126. Там же.
127. Там же. С. 373 и сл.
128. Крушеван крайне неодобрительно отзывался, например, о крестьянских переселенцах, которых он видел на вокзале Нижнего Новгорода. В их лицах, по его мнению, обнаруживались монгольские, мордовские и чувашские черты. Он обозначал их как представителей «испорченного великорусского типа». От них он отделял «чисто русского» великоросса с его «совсем открытым добродушным лицом» (Там же. С. 80).
129. Там же. С. 2.
130. «Россия, главное единение нации, составляет не этнографическая марка, а солидарность, общность интересов, общий язык, общие чувства, любовь к своему целому, к своей стране» (Там же. С. 373).
131. Там же. С. 373.
132. См. об этом разделы 1.3 и 2.4.3.
133. Первые соображения по вопросу, рассматриваемому в следующем разделе, впервые были опубликованы: *Schenk F.B. Travel, Railroads, and Identity Formation in the Russian Empire // Weitz E., Bartov O. (Hrsg.) Shatterzone of Empires. Coexistence and Violence in the German, Habsburg, Russian, and Ottoman Borderlands. Bloomington, 2013. P. 136–151.*
134. К Западному краю принадлежали губернии Ковенская, Витебская, Виленская, Гродненская, Минская, Могилевская, Волынская, Подольская и Киевская. Царство Польское подразделялось на провинции Сувалки, Ломжа, Плоцк, Калиш, Варшава, Седльце, Пётркув, Радом, Люблин и Кельце.
135. См. по этому вопросу: *Западные окраины Российской империи / Под ред. М. Долбилова, А. Миллера. М., 2006. С. 13–14.*

136. Десять польских провинций формально не были частью черты оседлости. Здесь вплоть до 1864 г. действовало особое законодательство о евреях. См. об этом: *Weeks Th. Nation and State in Late Imperial Russia. Nationalism and Russification on the Western Frontier, 1863–1914. DeKalb (Ill.), 1996. P. 59; Kleinmann Y. Neue Orte, neue Menschen. S. 79.*
137. О дебатах по поводу включения западных провинций в железнодорожную сеть см. раздел 1.4.
138. К 1910 г. в Царстве Польском длина железнодорожных путей в сравнении с состоянием на 1870 г. увеличилась приблизительно в четыре раза (с 960 до 3810 км). См. об этом: *Kahan A. Kongreßpolen // Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 5. Stuttgart, 1985. S. 584–600, здесь S. 599.*
139. Плотность региональной железнодорожной сети в Варшавской губернии (3,05 км на 100 км<sup>2</sup>), в Пётркуве (2,55), Седльце (2,65), Гродно (2,41) и Екатеринославе (2,42) была даже выше, чем в области вокруг Москвы (2,34), центральном узлом имперской железнодорожной системы. См.: *Распределение сети русских железных дорог по губерниям // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 1. С. 531–533.*
140. Рост региональной мобильности на железных дорогах западных областей сложно подсчитать. Взгляд на изменение числа пассажиров тех дорог, которые были активны в этом пространстве, оставляет впечатление очевидно динамического процесса: Юго-Западные железные дороги: 1883 г. — 3,05 млн, 1912 г. — 15,23 млн; железная дорога Варшава–Вена: 1883 г. — 1,87 млн, 1912 г. — 11,49 млн; Привисленская железная дорога: 1883 г. — 0,95 млн, 1912 г. — 11,78 млн. См.: *Статистический временник Российской империи. Сер. III. Вып. 8: Сборник сведений по России за 1883 г. / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1886. С. 228; СС МПС. Вып. 131, т. 2–3. 1916. Таб. VII.*
141. Исследовательница Анне Дуайер в своей работе о литературных путевых заметках Николая Лескова (*Из одного дорожного дневника*) и Федора Достоевского (*Зимние заметки о летних впечатлениях*), в которых осмысливается поездка авторов в начале 1860-х гг. через западные приграничные территории царской империи, приводит доказательства тому, что в обоих текстах тематизируются центральные вопросы национальной идентичности на фоне опыта изучения чужого в собственной стране. При этом западному пограничью империи в этих текстах приписывается та функция, которая в литературе о путешествиях начала XIX в. придавалась Западной Европе — наподобие контрастной пленки. См. об этом: *Dwyer A.E. Improvising Empire. S. 61; Eadem. Of Hats and Trains. См. в целом те же*

- аргументы, с учетом российских записок о путешествиях по собственной стране того же времени: *Dickinson S. Breaking Ground. P. 231–237.*
142. *Клеванов А.С. Путевые заметки. С. 26.*
143. *Кантелиненко, Валентин [Василий Федорович Ляхоцкий]. Первое мое путешествие по России. Холм, 1900. С. 69–70.*
144. См. об этом раздел 2.4.1. О стратегиях эстетизации «скромной русской природы» в российских пространственных дискурсах и пейзажной живописи XIX в. см.: *Ely Ch. This Meager Nature.*
145. См., например, указание на справочник *Lancert* в: *Кантелиненко В. Первое мое путешествие по России. С. 8;* или на взятый с собой путеводитель в: *Крушев П.А. Что такое Россия? С. III; Сидоров В.М. Окольной дорогой. Путевые заметки и впечатления. СПб., 1891. С. 1;* а также: *Кантелиненко В. Второе мое путешествие по России. Холм, 1903. С. 17, 37.* Указания на использование географических карт, напротив, можно найти довольно редко, см. пример такого использования: *Де-Бальмен А. Из Курска в Могилев и обратно // Модный магазин. 1871. № 21. С. 329–330; № 23. С. 361–363, здесь № 21. С. 321.*
146. См., например: *Милюков А.П. Летние поездки. С. 195.* Если проводник игнорировал свою обязанность информировать пассажиров о следующей станции, у последних это могло вызвать чувство потери ориентации. См.: *Клеванов А.С. Путевые заметки. С. 29.*
147. См., например: *Клеванов А.С. Путевые заметки. С. 30–31; Щ-цкой М. Путевые заметки. № 12. С. 7; Остроумов Г. Из поездки в Киев // Пермские епархиальные ведомости. Отдел неофициальный. 1886. № 14. С. 270–276; № 15. С. 293–302; № 16. С. 318–322; № 17. С. 341–350; № 18. С. 363–367; № 19. С. 371–375; № 20. С. 380–384, здесь № 15. С. 294; Путевые заметки паломников-студентов казанской духовной академии. Экскурсия по Ближнему Востоку легом 1907 года. Казань, 1909. С. 23; Паломничество воспитанниц. С. 9; *Альфонсов И.В. От Казани до Берлина: Из путевых заметок и впечатлений // Православный собеседник. 1910. № 11. С. 648–663; № 12. С. 746–768, здесь № 11. С. 656, 658.**
148. *Альфонсов И.В. От Казани до Берлина. № 11. С. 656–657.* Сравнимые зарисовки можно найти: *Кантелиненко В. Первое мое путешествие по России. С. 12; Милюков А.П. Летние поездки. С. 23.*
149. *Клеванов А.С. Путевые заметки. С. 46.* Подобные сцены описаны у другого автора: *Милюков А.П. Летние поездки. С. 221; Успенский Г.И. Письма // Он же. Полн. собр. соч. Т. 13. М., 1951. С. 95 (письмо А.В. Успенской от 15 апреля 1872 г.).*
150. *Паломничество воспитанниц. С. 10.*
151. *Кантелиненко В. Первое мое путешествие по России. С. 62.*



152. См., например: *Клеванов А.С.* Путевые заметки. С. 29; *Крушеван П.А.* Что такое Россия? С. 355–363; *Альфонсов И.В.* От Казани до Берлина. С. 659–662; *Милюков А.П.* Летние поездки. С. 225. Как раз записки Милюкова делают очевидным, насколько еще в середине 1870-х гг. среди русских было живо воспоминание о восстании 1863 г. Взгляд автора на широкие просеки, проложенные в лесах между Вильной и Варшавой, вызывает в памяти его читателей, как польские мятежники во время Январского восстания обстреливали из засад поезд Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги, после чего деревья с обеих сторон путей и были вырублены (Там же. С. 271). О значении железнодорожной линии из Санкт-Петербурга в Варшаву во время Январского восстания 1863 г. см. раздел 4.2.1.
153. Так, например, российский писатель Милюков в середине 1870-х гг. пророчествовал, что «при нивелирующем влиянии железных дорог, мало-российская обособленность должна в непродолжительном времени совершенно исчезнуть, и в крае останутся только те своеобразные черты, какие свойственны вообще всякой провинции». См.: *Милюков А.П.* Летние поездки. С. 23.
154. «Евреи сделались отсюда принадлежностью почти всех важнейших станций до самой Варшавы». См.: *Альфонсов И.В.* От Казани до Берлина. С. 657. Высказывания Альфонсова касаются, по-видимому, больших скоплений евреев на вокзалах в черте оседлости. В 1875 г. евреям было запрещено работать на железной дороге телеграфистами. В 1894 г. им было также запрещено брать в откуп рестораны и буфеты на вокзалах. См.: Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог. № 4926. 26 августа 1875 г. // Сборник министерских постановлений. Т. 2. 1877. С. 124; Циркуляр по эксплуатационному отделу. № 21839–21845. 12 июня 1896 // Систематический сборник узаконений. Т. 1. 1900. С. 650. В украинском городе Проскурове (сегодня г. Хмельницкий) евреям летом 1911 г. было временно запрещено пересекать порог вокзалов, поскольку они якобы препятствовали персоналу вокзалов исполнять их служебные обязанности. См.: *Дубровский М.* Туземное законодательство // Всобщая газета. 1911. 22 мая. (См. об этом же: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 454. Л. 60.)
155. *Альфонсов И.В.* От Казани до Берлина. С. 657.
156. Там же. С. 660.
157. См., например: *Теплоухов К.Н.* Челябинские хроники. С. 94, 207, 209; *Кантелиненко В.* Первое мое путешествие по России. С. 11; *Достоевская А.Г.* Дневник 1867 года. М., 1993. С. 6–7; *Скальковский К.А.* Новые путевые впечатления. СПб., 1889. С. 61; *Сидоров В.М.* Окольной дорогой. С. 27, 31.
158. *Кантелиненко В.* Первое мое путешествие по России. С. 6, 9; *Милюков А.П.* Летние поездки. С. 202. Об образе еврейского контрабандиста,

- помогавшего российским эмигрантам при незаконных пересечениях границы России и Пруссии, см.: *Antin M. The Promised Land. P. 172; Лядов, Мартын Николаевич [Мандельштам]. Из жизни партии. М., 1956. С. 70, 78; Морозов Н.А. Повести моей жизни. Т. 1. М., 1962. С. 307–309; Любатович О.С. Далекое и недавнее // Былое (Санкт-Петербург). 1906. № 5. С. 209–245, здесь с. 228–231, 244–245; Slezkine Y. Das jüdische Jahrhundert. Gottingen, 2006. S. 161.*
159. *Си-ло-вич, Василий.* С пересадкой // *Новое время.* 1911. 16 июня. № 12664 (см. также: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 454. Л. 44).
160. *Кантелиненко В.* Второе мое путешествие по России. С. 10, 45.
161. Частично это аргументировалось тем, что евреи привносят в вагон «особую атмосферу», непереносимую для русских. См.: *Милюков А.П.* Летние поездки. С. 19–21, 200–202.
162. *Альфонсов И.В.* От Казани до Берлина. С. 658.
163. *Анисимов А.В.* Паломничество на русский север. 1903. Ч. 1. № 1. С. 97  
Анисимов описывает в своих заметках о путешествии, предпринятом им в конце 1890-х гг. из Харькова на Русский Север, как проводник запретил еврею молиться в железнодорожном вагоне. Евреям действительно было запрещено публичное отправление своей религии на вокзалах и в поездах начиная с 1897 г. См.: Циркуляр Департамента железных дорог. № 11592, 5 июля 1897 г., цит. по: *Глинка О.Ф.* Меры к соблюдению пассажирами в поездах установленных для них правил. Киев, 1901. С. 12; а также: *Die Welt.* Bd. 1. 1897. № 12. S. 7. За указание на последний источник я благодарю Тобиаса Грилла. Дословный текст предписания опубликован: *Вестник Министерства путей сообщения.* 1897. № 30. С. 701–702.
164. *Милюков А.П.* Летние поездки. С. 200; *Клеванов А.С.* Путевые заметки. С. 371.
165. Об амбивалентности российского образа Кавказа в XIX столетии см.: *Layton S. Nineteenth-Century Russian Mythologies of Caucasian Savagery // Brower D.R., Lazzarini E.J. (Ed.) Russia's Orient. Imperial Borderlands and Peoples, 1700–1917. Bloomington, 2001. P. 80–99; Harsha R. The Imperial Sublime. A Russian Poetics of Empire. Madison (Wisc.), 2003; Grob Th. Eroberung und Repräsentation. 'Orientalismus' in der russischen Romantik // Kissel W. (Hrsg.) Der Osten des Ostens: Orientalismen in slavischen Kulturen und Literaturen. Frankfurt a.M., 2012. S. 45–70.*
166. *Гаркави В.О.* Отрывки воспоминаний // *Пережитое.* Сборник, посвященный общественной и культурной истории евреев в России. Т. 4. 1912. С. 270–287, цит. с. 279–280. За указание на этот источник я благодарю Ивонн Клейнманн.
167. Восприятие вокзалов и поездов в западных провинциях империи как «еврейских мест» соответствует образам описания в литературе на идише

- конца XIX — начала XX в. В романах и повестях Элиокима Цунзера, Шолома Абрамовича, Шолома Алейхема и Давида Бергельсона железные дороги играют важную роль или как сцены, где происходит действие, и/или как значимые места модерна. В этих работах, пишет Лея Гаррет, можно наблюдать определенную тенденцию к «иудаизации» мест российского железнодорожного пространства. См.: *Garrett L. Trains and Train Travel in Modern Yiddish Literature // Jewish Social Studies. N.S. Vol. 7. 2001. № 2. P. 67–88; Eadem. Journeys beyond the Pale. Yiddish Travel Writing in the Modern World. Madison (Wisc.), 2003. P. 90–122.* См. об этом более подробно: *Schenk F.B. Travel, Railroads, and Identity Formation in the Russian Empire.*
168. В то время как в Российской империи на рубеже веков трансконтинентальный транспортный проект в основном перевозился как Великий Сибирский путь, в Западной Европе утвердилось обозначение Транссибирская железная дорога, возникшее из названия поезда класса люкс компании *CJWL — Le Transsiberien*. Отдельные отрезки пути длиной более 5000 верст от Челябинска до Владивостока управлялись различными железнодорожными обществами. Поскольку это административное деление для пассажиров на практике не имело большого значения, Великий Сибирский путь рассматривается здесь также как единое целое.
169. См. об этом подробнее разделы 1.6.3 и 1.7.
170. Вплоть до завершения строительных работ на Кругобайкальской железной дороге, форсированных с началом Русско-японской войны, в начале 1905 г., озеро Байкал приходилось пересекать на пароходах *Байкал* или *Ангара* или же, зимой, на лыжах. Первые прямые поезда преодолевали путь из Москвы до Порт-Артура осенью 1901 г. за 15–18 дней (вместо шести недель водным путем). См.: *Краснов П.Н. Сибирь под влиянием рельсового пути.* СПб., 1902. С. 1, 99. До 21 октября 1901 г. правительство пустило в эксплуатацию отдельные части путей Сибирской магистрали, например Южно-Уссурийскую железную дорогу (1 февраля 1896 г.), Западно-Сибирскую (от Челябинска до реки Оби, 1 октября 1896 г.), а также Средне-Сибирскую железную дорогу от Красноярска до Иркутска (1 января 1899 г.). См. об этом подробнее: Там же. С. 17–18.
171. На пороге нового мира // *Новое время.* 1901. 29 окт. № 9215. С. 2. См. также поздравительную телеграмму министра финансов Витте Николаю II, цит. в работе: *Краснов П.Н. Сибирь под влиянием рельсового пути.* С. 16–17.
172. «Но факт тот, что мы теперь стали твердой ногой на дальнем азиатском востоке, и этот факт приобретает огромное значение...» См.: *Новое время.* 1901. 29 окт. С. 2. В газете *Русский листок* 21 октября 1901 г. прославлялось как «день выдающийся в летописях русской жизни — политической,

- общественной и экономической», а трансконтинентальный рельсовый путь от «сердца России» до Тихого океана — как «важнейшая [железная] дорога на свете» (Русский листок. 1901. 31 окт. № 289. С. 1).
173. См.: Новое время. 1901. 29 окт. С. 2. В *Русском листке* от 31 октября 1901 г. также раздавались жалобы, что в «обществе» говорят обо всем, что угодно, кроме как о значении 21 октября.
174. «Зачем Россия строила этот путь, что он нам даст и куда приведет — все это еще в некотором тумане, и так далек от нас этот Дальний Восток [...] беда, что в настоящее время еще не всем ясна эта коренная перемена в нашем положении на азиатском востоке». См.: Новое время. 1901. 29 окт. С. 2. На амбивалентное отношение российской публики к завершению Великого Сибирского пути указывает также издание: Киевлянин. 1901. 30 окт. № 300. См. об этом также: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 45–46. С. 534.
175. *Дестрем Д.* Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути // Железнодорожное дело. Т. 21. 1902. № 2–3, 5–6, 7. С. 27–29, 64–67, 79–80.
176. *Правительственный вестник* переполняла гордость, когда он сообщал, что Сибирский путь от Челябинска до Владивостока длиной 5612 верст оказался несколько длиннее Канадской Тихоокеанской железной дороги (4380 верст). Сравнение великих российских проектов с американскими инфраструктурными проектами, как и фиксация на нехватке материалов и скорости, с которой реализовывались технические замыслы в Российской империи, напоминает советскую риторику, отмечавшую превосходство советских инженеров и технических специалистов над капиталистическим Западом. Также и терминология, использовавшаяся российской прессой, прославлявшей уже в 1901 г. чудеса техники (например, «новое достижение» или «завоевание»), очень схожа с советским техническим дискурсом 1930-х гг. См.: *Правительственный вестник*. 1901. 19 мая. Цит. по: *Дестрем Д.* Обзор отзывов. С. 27.
177. Там же. С. 27–28.
178. «...и дала таким образом [...] возможность раскрыть перед всем миром богатство своего внутреннего содержания, подняв на небывалую высоту внешний международный престиж России». См.: Десятилетие великого начинания // Биржевые ведомости. [1901, конец мая.], цит. по: *Дестрем Д.* Обзор. С. 28.
179. О сообщениях западной прессы о Транссибирской магистрали в 1900–1901 гг. см. разделы 1.6.3 и 1.7 настоящей книги.
180. *Дестрем Д.* Обзор. С. 28.
181. Там же. С. 29.

182. Об амбивалентности и трансформации образа Сибири в российском пространственном дискурсе начиная с XVI в. см., например: *Diment G., Slezkine Y. (Ed.): Between Heaven and Hell. The Myth of Siberia in Russian Culture.* N.Y., 1993; *Sibirien F. Peripherie und Anderes der russischen Kultur;* *Bassin M. Imperial Visions;* *Weiß C. Wie Sibirien «unser» wurde.*
183. Новое время. 1901. 29 окт. С. 2; Московские ведомости. 1901. 19 мая, см.: *Дестрем Д.* Обзор. С. 27.
184. О восприятии Транссибирской магистрали в записках западных путешественников см. в том числе антологии: *Manley D. (Ed.) The Trans-Siberian Railway: A Traveller's Anthology.* London, 1988; *Engberding H., Thons B. (Hrsg.) Transsib-Lesebuch.* Berlin, 2002.
185. Десятидневная поездка из Москвы в Иркутск первым классом стоила летом 1902 г. 71 руб., вторым классом — 42 руб. 60 коп., третьим — 28 руб. 40 коп. В скором поезде, достигавшем цели за восемь дней, билет первого класса стоил 104 руб., а второго — 63 руб. См.: *Краснов П.Н.* Сибирь под влиянием рельсового пути. С. 94, 97.
186. Франк подчеркивает, что большинство сообщений путешественников о Сибири вышло из-под пера русских людей, сосланных в восточные регионы империи. Первые российские «записки путешественников» (в узком смысле слова) о Сибири возникли в конце XIX в. См.: *Frank S.K. Reisen nach Sibirien.* S. 119. О развитии пассажирского сообщения в Сибирь между 1891 и 1901 гг. в целом см.: *Краснов П.Н.* Сибирь под влиянием рельсового пути. С. 92–108.
187. Дальнейшие выводы основываются на следующих источниках: *Греков М.И.* На Дальний Восток. Походные письма. СПб., 1901; *Верещагин А.В.* По Маньчжурии (1900–1901). Воспоминания и рассказы. СПб., 1903, особенно с. 1–7; *Леонов М.Л.* По Сибири от Москвы до Сретенска. Путевые заметки. М., 1903; *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге: Путевые заметки // Вестник Европы. Т. 38. 1903. № 1. С. 107–137; № 2. С. 486–512; *Алисов С.П.* Край будущего: Из впечатлений поездки в Сибирь // Вестник знания. 1903. № 12. С. 9–34; 1904. № 1. С. 96–116; *Сполитак М.* От Харбина до Холма; *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего во Владивосток // Михайловец. 1910. № 1. С. 212–219; *Клюге А.* От Енисея в Москву // Сибирский наблюдатель. Т. 5. 1903. № 1. С. 20–26; № 2. С. 33–42; № 3. С. 1–11; № 4. С. 11–19; № 5. С. 13–24; № 6. С. 81–91; *Ковалевский Х.Ц.* По Сибири. Путевые впечатления (июнь–сентябрь 1908 г.). Харьков, 1909.
188. Важное место во многих сообщениях занимает описание проезда через Александровский мост, железную конструкцию, с 1880 г. соединявшую берега Волги близ Сызрани (илл. 8 и 16). Часто этот момент описывается как своего рода «обряд перехода» (*rite de passage*), который подготавлил

путешественников к пересечению границы между «Россией» и «Сибирью» и где пассажир, взглянув на «матушку» или «красавицу»-Волгу, прощался с «матушкой Россией». Затем, при поездке в обратном направлении, «мать русских рек» принимала его на родину. См.: *Греков М.И.* На Дальний Восток. С. 6; *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 7; *Сполитак М.* От Харбина до Холма. № 147. С. 679. О восприятии этих мостов крестьянскими колонистами см. раздел 3.3.

189. Изобретение фотографии и распространение фотоаппаратов для личного пользования привело в том числе и в России начала XX в. к изменению привычных способов наблюдать пространство. В первую очередь, фотографии часто украшали путеводители и возбуждали в «туристах» специфические ожидания от оптических впечатлений [о теме путеводителей и (этнографической) фотографии см. также раздел 2.4.7]. Во-вторых, российские пассажиры все чаще брали с собой фотоаппараты и все сильнее воспринимали окружающий их мир через видоискатель своей камеры. Наконец, авторы все больше иллюстрировали свои заметки о путешествиях частными фотографиями, мотивы которых зачастую воспроизводят оптические условности образов в путеводителях. См., например: *Греков М.И.* На Дальний Восток; *Алисов С.П.* Край будущего. С. 103–104 (см. здесь фотографию «бурята»). Разумеется, на Сибирской магистрали фотосъемка была запрещена — обстоятельство, известное Алисову, но, однако, им проигнорированное. О запрете фотосъемки см.: *Marks S.G.* Road to Power. P. 199.
190. Мечети как пространственные «маркеры» чуждого культурного пространства упомянуты, например: *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего. С. 214; *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 10.
191. Например, у Грекова описано, как в пути по Сибирской магистрали использовались путеводители и соответствующие карты путей: *Греков М.И.* На Дальний Восток. С. 7–8.
192. См., например, этнографическое «исследование» о культуре бурятов в работе: *Алисов С.П.* Край будущего. С. 101–103; а также высказывания об этих «сыновьях степи»: *Сполитак М.* От Харбина до Холма. № 136. С. 509.
193. *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего.
194. Там же. С. 212.
195. Там же. С. 219.
196. О возникновении воображаемой границы между «Европой» и «Азией» в XVIII в. см.: *Bassin M.* Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geographical Space // *Slavic Review*. Vol. 50. 1991. № 1. P. 1–17. О восприятии Уральских гор как границы Европы в западных заметках о путешествиях того времени см., например: *Lansdell H.* Through Siberia. 5th ed. London, 1883. P. 18; *De Windt H.* Siberia as it is. P. 114; *Jefferson R.L.*

- Roughing it in Siberia. P. 1; *Shoemaker M.M.* The Great Siberian Railway. From St. Petersburg to Peking. N.Y.; London, 1903. P. 33; *Zabel E.* Transsibirien. S. 84; *Turner S.* Siberia. P. 42; *Bates L.W.* The Russian Road to China. P. 25; *Gerrare W.* Greater Russia. P. 74; *Taft M.L.* Strange Siberia. Along the Trans-Siberian Railway. A journey from the Great Wall of China to the Skyscrapers of Manhattan. N.Y., 1911. P. 18, 224.
197. *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего. С. 214. Упоминание этого знака в других записках о путешествиях см., например: *Сполитак М.* От Харбина до Холма. № 145. С. 644; *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 110; *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 16. — Рядом с этим памятником уже с 1830-х гг., на верхней точке трассы, идущей через Уральские горы, существовал монумент, известный среди сосланных в Сибирь подданных царя как «столб слез». См.: *Михаляк Я.* Прощание у «могильного камня надежды». Уральская граница в воспоминаниях поляков, сосланных в Сибирь // Сибирь в истории и культуре польского народа. М., 2002. С. 108–113. Изображение обелиска см.: *Thons B.* Die Transsibirische Eisenbahn. S. 36.
198. *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего. С. 214–215.
199. Там же. С. 214.
200. Там же. С. 217–218.
201. Стереотип грязных и отвратительно пахнущих «азиатов» можно найти и в других заметках о путешествиях этого времени. См., например: *Сполитак М.* От Харбина до Холма. С. 509.
202. *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего. С. 216. Образ безграничной азиатской степи соответствовал при этом во многих записках пространственному стереотипу неизмеримой территориальной величины Сибири. См.: *Ковалевский Х.Ц.* По Сибири. С. 4.
203. Подобные наблюдения можно найти у следующих авторов: *Треков М.И.* На Дальний Восток. С. 11; *Клюге А.* От Енисея в Москву. № 2. С. 20; *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 12; *Верещагин А.В.* По Маньчжурии. С. 3; *Коппе А.Ф.* Письма с Дальнего Востока // Офицерская жизнь. 1910. № 221. С. 1809–1810; № 222/223. С. 1832–1834, здесь с. 1809.
204. Тот факт, что и в Харбине, как и по всей России, станционный колокол трижды звонил при отходе поезда, *Сполитак*, например, считал достойным упоминания. См.: *Сполитак М.* От Харбина до Холма. С. 445.
205. *З-ский В.* Кое-что из путешествия моего. Подобные наблюдения можно найти: *Коппе А.Ф.* Письма с Дальнего Востока. С. 1809.
206. О продаже газет на вокзалах вдоль Сибирского пути см. также: *Клюге А.* От Енисея в Москву. № 3. С. 3; № 4. С. 11; № 5. С. 13, 15; *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 494.

207. З-ский В. Кое-что из путешествия моего. С. 215–219.
208. Например: *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 25; *Греков М.И.* На Дальний Восток. С. 11.
209. Например: *Верецагин А.В.* По Маньчжурии. С. 1, 4.
210. Например: *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 25, 30; *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 510–511. Здесь можно проследить влияние соответствующих пространственных дискурсов, в которых Россия представлялась как интегрированное и связанное сетью железных дорог экономическое пространство. См. об этом раздел 1.2.
211. Например: *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 511.
212. См. раздел 1.6.3.
213. Историю практик ссылки в Сибирь см.: *Ackeret M.* In der Welt der Katonga. Die Zwangsarbeitsstrafe für politische Delinquenten im ausgehenden Zarenreich (Ostsibirien und Sachalin). München, 2007. (Mitteilungen des Osteuropa-Instituts München; № 56). S. 35–44. «Закон 12 июня 1900 года», серьезно ограничивший судебную и административную ссылку для состава преступления общего характера, приветствовался многими современниками как знак рождения «новой Сибири» (например: *Виноградов А.* В дальних краях: путевые заметки и впечатления. М., 1901. С. 86). Осужденные за тяжкие и политические преступления, как и прежде, могли быть отправлены в ссылку на поселение (водворение) в Сибирь (*Ackeret M.* In der Welt der Katonga. S. 37). На этом пути между 1901 и 1914 гг. Уральский хребет с Запада на Восток пересекли около 50 000 человек. См.: *Melville R., Steffens Th.* Die Binnenmigration. S. 1067.
214. См., например: *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 39, 43–45, 56; *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 495; *Верецагин А.В.* По Маньчжурии. С. 6.
215. См., например: *Леонов М.Л.* По Сибири. С. 28, 46; *Алисов С.П.* Край будущего. С. 99–100.
216. *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 109–113, 122–124, 506; *Алисов С.П.* Край будущего. С. 106–107; *Сполитак М.* От Харбина до Холма. № 145. С. 643; *Клюге А.* От Енисея в Москву. № 2. С. 38; № 3. С. 10; № 5. С. 18.
217. В отдельных случаях также и в российских путевых заметках Сибирь называется «краем будущего». Например: *Алисов С.П.* Край будущего; *Виноградов А.* В дальних краях. С. 86. Чаще, однако, этот образ можно встретить в западных путевых заметках, как, например, в известной работе Фритцефа Хансена *В страну будущего. Великий северный путь из Европы в Сибирь через Карское море* (авториз. пер. с норв. А. и П. Ганзен. Пг., 1915).



218. См., например: *Леонов М.Л.* По Сибири от Москвы до Сретенска. С. 6; *Греков М.И.* На Дальний Восток. С. 8.
219. *Сполитак М.* От Харбина до Холма. № 145. С. 643; *Клюге А.* От Енисея в Москву. № 2. С. 38.
220. *Алисов С.П.* Край будущего. С. 105.
221. В этом процессе играли большую роль также и репортажи о внешнеполитических событиях на Дальнем Востоке в начале XX в. (ключевые слова: «восстание боксеров», Русско-японская война).
222. Об этом образе пространства см. также раздел 1.3.
223. *Альфонсов И.В.* От Казани до Берлина. С. 655.
224. См., например: *Снарский А.Т.* На Дальний Восток и обратно: Путевые очерки // Он же. Мои досуги. Путевые очерки и рассказы. СПб., 1907. С. 90–113, здесь с. 100; *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 109.
225. См., например: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 267, 352, 413, 498, 554 (Жалобы, поданные в Управление железных дорог Министерства путей сообщения в 1909–1913 гг.).
226. Об отходничестве см.: *Melville R., Steffens Th.* Die Binnenmigration. S. 1059–1063 (а также указатель литературы к этой работе). О том, как сдерживали крестьянских отходников, пользовавшихся услугами железных дорог, см. раздел 2.3, а также работу: *Cvetkovski R.* Modernisierung durch Beschleunigung. S. 290.
227. *Goryushkin L.M.* Migration, Settlement and the Rural Economy of Siberia, 1861–1914 // Wood A. (Ed.) The History of Siberia. From Russian Conquest to Revolution. London, 1991. P. 140–157, здесь p. 140–141. В литературе можно найти даже и более существенные цифры. Так, согласно Мелвиллу, между 1861 и 1914 гг. 6,5 млн крестьянских колонистов нашли себе новое пристанище в регионах восточнее Урала, из них около 5 млн прибыли туда между 1897 и 1914 гг. Только в 1907–1909 гг. прирост населения, обусловленный миграцией, в этом регионе составил более 2 млн. См. об этом: *Melville R., Steffens Th.* Die Binnenmigration. S. 1066. Также Маркс оценивает число русских, украинских и белорусских крестьян, поселившихся в Сибири между 1891 и 1914 гг., в 5 млн человек. См.: *Marks S.G.* Road to Power. P. 155.
228. О топосе «внутренней колонизации» в национальных русских дебатах XIX и начала XX в. см.: *Frank S.K.* «Innere Kolonisation» und *frontier-Mythos.* Raumlische Deutungskonzepte in Russland und den USA // *Osteuropa.* Bd. 53. 2003. Heft 11. S. 1658–1675.
229. *Kaufmann A.* Das russische Übersiedlungs- und Kolonisationsgesetz vom 6./19. Juni 1904 und die Aussichten der inneren Kolonisation in Rußland // *Archiv*

- fur Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. N.F. Bd. 22. 1906. S. 371–423, здесь S. 371–372; *Sunderland W.* 'Colonization Question'. P. 214.
230. См. об этом законе в том числе: *Sunderland W.* Taming the Wild Field. P. 179. Полный текст закона 13 июля 1889 г. см.: О переселении на казенные земли // Сибирские переселения. Т. 2. С. 61–68. О реформе закона о колонизации 1889 г. и о определениях нового закона от 6 июня 1904 г. см.: *Kaufmann A.* Das russische Ubersiedlungs- und Kolonisationsgesetz; *Judge E.H.* Peasant Resettlement.
231. *Sunderland W.* Taming the Wild Field. P. 179; *Marks S.G.* Road to Power. P. 162; *Treadgold D.W.* Great Siberian Migration. P. 108–112; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт. С. 254; *Ильин Ю.Л.* (Ред.) Создание Великого сибирского пути. Т. 1. С. 15–18; *Чуркин М.К.* Переселения крестьян черноземного центра Европейской России в Западную Сибирь во второй половине XIX — начале XX вв. Детерминирующие факторы миграционной мобильности и адаптации. Омск, 2006. С. 171–177; *Ремнев А.* Российская власть в Сибири на Дальнем Востоке: колониализм без Министерства колоний — русский «Sonderweg»? // *Ауст М., Вульпиус Р., Миллер А.* (Ред.-сост.) Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917). М., 2010. С. 150–181, здесь с. 167–173. Устав Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД), утвержденный царем 21 февраля 1893 г., см.: Сибирские переселения. Т. 2. С. 72–74.
232. *Чуркин М.К.* Переселения крестьян. С. 177; *Сандерленд В.* Министерство Азиатской России. Никогда не существовавшее, но имевшее для этого все шансы колониальное ведомство // *Ауст М., Вульпиус Р., Миллер А.* (Ред.-сост.) Imperium inter pares. С. 105–149, здесь с. 129 (см. также указатель литературы к данной статье). В 1905 г. переселенческое управление было подчинено Министерству сельского хозяйства. См.: Высшие и центральные государственные учреждения России. Т. 2. С. 55; Т. 3. С. 91–92.
233. *Sunderland W.* Taming the Wild Field. P. 185.
234. См. об этом подробнее раздел 1.6.3 и в целом: *Sunderland W.* 'Colonization Question'. P. 224.
235. О значении иностранных образцов (в особенности США и Канады) в этом контексте см.: Переселения и поселения в связи с постройкой Сибирской железной дороги. СПб., 1891. С. 1, 36. См. об этом подробнее: *Шенк Ф.Б.* Imperial Inter-Rail: Влияние межнационального и межимперского восприятия и соперничества на политику железнодорожного строительства в царской России // *Ауст М., Вульпиус Р., Миллер А.* (Ред.-сост.) Imperium inter pares. С. 354–380, здесь с. 368–370. О «железнодорожной колонизации» как особой форме приграничной колонизации см.: *Osterhammel J.* Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen. 3. Aufl. München, 2003. S. 11.

236. Образцами здесь служили переоборудованные вагоны для перевозок товаров и скота, использовавшиеся для транспортировки рекрутов в царской армии. Обставленные примитивными лавками вагоны вмещали в себя 30 (летом — 25) человек, а в зимнее время отапливались печками-теплушками. Руководства к перепланировке товарных вагонов под перевозку людей можно найти уже в *Положении о перевозке войск* от 13 декабря 1862 г., перепечатано в: Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 526–612, а также в издании: Сборник министерских постановлений. Т. 1. 1874. С. 219–278. Об обстановке теплушек в начале XX в. см.: *Любимов А.А.* Теплушки; *Краснов П.Н.* Сибирь под влиянием рельсового пути. С. 82 и сл.; ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 524. Л. 8 об. О введении теплушек в качестве транспорта для колонистов после 1906 г. см.: *Тюкавкин В.Г.* Великоорусское крестьянство. С. 242–249.
237. До 1898 г. на одного колониста за версту считали по 0,3 коп., за багаж в пудах за версту —  $\frac{1}{75}$  коп., за перевозимый скот за голову на версту — 0,5 коп. См.: *Соловьева Е.И.* Переселение крестьян в Сибирь в конце XIX — начале XX веков (1893–1905) // <lib.nspu.ru/ai/mfile/elibrary/508/...pdf> (22.05.2010). С. 22; *Краснов П.Н.* Сибирь под влиянием рельсового пути. С. 82. В 1898 г. колонистский тариф был вновь понижен. Теперь одна поездка, например, на расстояние более 5000 верст стоила лишь 6 руб. 20 коп. на человека. См.: Там же. С. 83. См. об этом также: *Шиловский М.В.* Система льгот для переселяющихся в Сибирь (конец XIX — начало XX вв.) // *Ламин А.* (Ред.) Этнокультурные взаимодействия в Сибири (XVII–XX вв.): Тезисы докладов и сообщений междунар. науч. конф. Новосибирск, 2003. С. 81–85, здесь с. 82. Таблицу расстояний и цен для переездов крестьянских колонистов в 1909 г. из Европейской в Азиатскую Россию можно найти: Справочная книжка для ходоков и переселенцев на 1909 год с путевой картой Азиатской России / Изд. Переселенческое управление. СПб., 1909. С. 89–94.
238. *Kaufmann A.* Das russische Übersiedlungs- und Kolonisationsgesetz. S. 375. Начиная с 1897 г. колонистам было запрещено отправляться в Сибирь, если они не выслали вперед «разведчиков», чтобы найти подходящую делянку. См.: *Тюкавкин В.Г.* Великоорусское крестьянство. С. 223; *Федоров С.И.* Справочная книжка. С. 322–324. Однако это мало повлияло на проблему «дикой» колонизации, то есть на завладение землей в обход законодательных постановлений.
239. *Краснов П.Н.* Сибирь под влиянием рельсового пути. С. 82–83.
240. *Кауфман А.А.* Переселение и колонизация. СПб., 1905. С. 101–102; *Соловьева Е.И.* Переселение крестьян. С. 22.

241. *Воицинин В.П.* На Сибирском просторе. Картины переселения. СПб., 1912. С. 7. Об истории лагеря временного размещения в Челябинске см.: *Смирнов С.С., Смирнова В.Е.* Переселенческий пункт в Челябинске // Энциклопедия Челябинска (<<http://www.book-chel.ru/ind.php?what=card&id=2135>> [13.01.2016]).
242. О расширении Челябинского вокзала в 1897–1901 гг. см. документы: РГИА. Ф. 265. Оп. 4. Д. 1103.
243. *Смирнов С.С., Смирнова В.Е.* Переселенческий пункт. Описание (весьма идеализированное), сделанное современником, см.: *Воицинин В.П.* На Сибирском просторе. С. 7–11. Ужасающие условия переселенческих лагерей для сибирских колонистов подчеркиваются в работе: *Соловьева Е.И.* Переселение крестьян. С. 22.
244. *Циммерман Э.Р.* По великой Сибирской железной дороге. С. 109; *Воицинин В.П.* На Сибирском просторе. С. 7; Справочная книжка о переселении за Урал в 1906 г. Сведения необходимые каждому хозяину, задумавшему переселение в Сибирь, и каждому ходоку / Изд. Переселенческое управление. СПб., 1907. С. 79–80.
245. Данные приводятся по: СС МПС. Вып. 57. 1899; Вып. 61. 1900; Вып. 61. 1900; Вып. 65. 1901; Вып. 81. 1905; Вып. 89. 1907; Вып. 109. 1911; Вып. 113, т. 1–2. 1912; Вып. 131, т. 2–3. 1915. О дискуссии о возможных причинах ослабления с 1910 г. внутренней колонизации см.: *Melville R., Steffens Th.* Die Binnenmigration. S. 1068–1071. Премьер-министр Столыпин с озабоченностью рассматривал снижение числа колонистов, наблюдавшееся с 1910 г. См. об этом подробнее: *Steinwedel Ch.* Resettling People, Unsettling the Empire. Migration and the Challenge of Governance, 1861–1917 // *Breyfolge N.B. et. al. (Ed.)* Peopling the Russian Periphery. Borderland Colonization in Eurasian History. London; N.Y., 2007. P. 128–147. Об инспекционной поездке Столыпина в Сибирь в 1910 г. См.: *Тхоржевский И.И.* Последний Петербург. Из воспоминаний камергера // Нева. 1991. № 9. С. 189–191.
246. В 1906–1914 гг. доля возвращений составляла около 25% от всех крестьянских мигрантов. Эти данные относительны, поскольку около 45% этих возвращений составили ходоки. Учитывая это, Мелвилл оценивает долю действительно возвратившихся в свои прежние семьи на родину в 16%. См.: *Melville R., Steffens Th.* Die Binnenmigration. S. 1069.
247. За это указание на проблематичность трансляции опыта в крестьянских автобиографических свидетельствах я благодарю Юлию Херцберг (*Julia Herzberg*).
248. К таким результатам приходит Уиллард Сандерленд: *Sunderland W.* Peasant Pioneering: Russian Peasant Settlers Describe Colonization and the Eastern

- Frontier, 1880s–1910s // *Journal of Social History*. Vol. 34. 2001. № 4. P. 895–922, здесь p. 904.
249. См. особенно: *Беляков И.Ф.* Переселенец о Сибири // *Русское богатство*. 1899. № 3. С. 1–14 (переизд. см.: *Сибирские переселения*. Т. 1. Документы и материалы. Новосибирск, 2003. С. 156–166); *Сумкин М.* В Сибирь за землю: Из Калужской губернии в Семипалатинскую область. Записки ходока. М., 1908. См. также опубликованные впервые лишь после 1991 г. дневники Домны Жунтовой-Черняевой: *Жунтова-Черняева Д.Е.* Вперед — воля и белый хлеб. Столыпинское переселение глазами смоленской крестьянки // *Родина*. 1994. № 6. С. 44–49. За указание на этот источник я благодарю Юлию Херцберг (*Julia Herzberg*).
250. Например, см.: *Письма переселенцев, доставленные гг. Корреспондентам // Переселения из Полтавской губернии с 1861 по 1 июля 1900 года / Сост. по поручению полтавской губернской земской управы*. Т. 1. 1861–1893. Полтава, 1900 [sic!]; *Сибирские переселения*. Т. 1. Документы № 48–55.
251. Например: *Переселение крестьян Харьковской губернии*. Т. 1: 1898–1907 / Харьковская губернская земская управа. Харьков, 1908.
252. *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 900.
253. *Coquin F.-X.* La Sibirie. Peuplement et immigration paysanne aux XIX<sup>e</sup> siecle. Paris, 1969. P. 411–420.
254. О традиции стилизации Сибири как территории «свободы» в общественных дискурсах России см.: *Bassin M.* Imperialier Raum/Nationaler Raum; *Frank S.K.* Sibirien: Peripherie und Anderes. О коммуникативных барьерах между «обществом» и «народом» в России в XIX столетии см. в том числе: *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 899–900.
255. Справочная книжка о переселении за Урал в 1906 г.; Сибирское переселение. Что нужно знать каждому ходоку. Прилагается дорожная карта Сибири / Переселенческое управление МВД. СПб., 1899; Переселение в степной край в 1907 году. Справочная книжка о переселении в области Тургайскую, Уральскую, Акмолинскую и Семипалатинскую / Переселенческое управление. СПб., 1907; Справочная книжка для ходоков (1909); *Скворцов В.М.* Добрые советы переселенцу. СПб., 1911. К вопросу о рецепции этой работы см.: *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 897–900.
256. Сибирское переселение. С. 23; Справочная книжка для ходоков (1909). С. 5.
257. «Правительство никого не приглашает на переселение». См.: Справочная книжка для ходоков (1909). С. 3; *Скворцов В.Н.* Добрые советы. С. 3. Разумеется, различные министерства преследовали различные цели. В то время как министр финансов Витте приветствовал колонизацию Сибири русскими крестьянами, министр внутренних дел Вячеслав фон Плеве

- (1902–1903) очень сдержанно относился к этому процессу. См. об этом: *Judge E.H. Peasant Resettlement*. P. 80; а также: *Sunderland W. 'Colonization Question'*. P. 211, 214, 232.
258. *Скворцов В.М.* *Добрые советы*. С. 10, 15.
259. *Воицинин В.П.* *На Сибирском просторе*. С. 5–6.
260. *Беляков И.Е.* *Переселенец о Сибири*. С. 6.
261. Там же.
262. Модель моста, считавшегося к моменту открытия в 1880 г. самой протяженной конструкцией такого рода в Европе, правительство представило на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. Фотографии строительства см.: *Thöns B. Die Transsibirische Eisenbahn*. S. 32.
263. О российском мифе о Волге см. подробнее: *Hausmann G. Mütterchen Wolga*. В настоящее время над обширным историческим исследованием о Волге работает Карл Шлэгель (*Karl Schlogel*).
264. *Беляков И.Е.* *Переселенец о Сибири*. С. 7. Эта перекодировка Сибири на ментальных картах крестьянских колонистов описана в работе: *Сумкин М.* *В Сибирь за землю*. С. 9. О значении Уральских гор как границы как ментальных карт крестьянских колонистов см. также: *Дашкевич В.* *Переселение в Сибирь*. СПб., 1912. С. 63.
265. *Беляков И.Е.* *Переселенец о Сибири*. С. 7.
266. *Сумкин М.* *В Сибирь за землю*. С. 11. См. также: *Воицинин В.П.* *На Сибирском просторе*. С. 7–8. О регистрации колонистов в Челябинске см.: *Справочная книжка о переселении за Урал (1906)*. С. 79–80; *Справочная книжка для ходоков (1909)*. С. 82.
267. *Сумкин М.* *В Сибирь за землю*. С. 8–9.
268. Как и другие современники, Сумкин был воодушевлен успехами молочного хозяйства в Западной Сибири. С удивлением он принял к сведению, например, что сибирские молочные хозяйства ежегодно экспортировали масло в Россию и Западную Европу в больших объемах. См.: Там же. С. 10.
269. Там же. С. 3.
270. Как утверждает Сандерленд, письма, посылавшиеся членам семей, оставшимся в Европейской России, как правило, содержали более позитивную картину жизненных условий в Сибири, чем те, что предлагались для публикации. См.: *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 902.
271. *Переселения из Полтавской губернии*. С. 393; *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 906.
272. Сандерленд подчеркивает, что для большинства колонистов концепты коллективной региональной идентичности и в Сибири оставались очень значимыми. В их записках «нет свидетельств того, что действия переселенцев были связаны каким-то образом с большим всероссийским

- процессом, имевшим национальное значение». См.: *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 910.
273. Сумкин М. В Сибирь за землю. С. 8–9. Информационные брошюры для ходоков содержали также подробные карты, на которых наряду с границами губерний и железнодорожными линиями были обозначены переселенческие пункты. См., например: Сибирское переселение. Справочная книжка для ходоков (1909).
274. Справочная книжка о переселении за Урал в 1906 г.; Справочная книжка для ходоков (1909).
275. Переселения крестьян Харьковской губернии. Т. 1. С. 147; *Беляков И.Е.* Переселенец о Сибири. С. 6–7. Идеализированное изображение переселенческих пунктов можно найти в сочинении: *Воицинин В.П.* На Сибирском просторе. С. 17. В начале XX столетия железнодорожные общества были обязаны вывешивать в товарных вагонах, в которых перевозили колонистов, списки вокзалов, на которых они могли приобрести горячую пищу. См., например: ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 524. Л. 8 об.
276. Сандерленд подчеркивает этот пункт, учитывая весьма широкий спектр автобиографических свидетельств крестьянских колонистов: *Sunderland W. Peasant Pioneering*. P. 907–908.
277. Ibid. P. 909–910; *Sunderland W.* Empire without Imperialism? Ambiguities of Colonization in Tsarist Russia // *Ab Imperio*. 2003. № 2. С. 101–114, здесь с. 107.
278. См., например: Переселения крестьян Харьковской губернии. Т. 1. С. 146–149.
279. *Воицинин В.П.* На Сибирском просторе. С. 11–12, 18. Критикам этих транспортных условий начала XX в. высокопоставленный политик-аграрник А. Кривошеин напоминал, что большинство крестьян ни на старых местах своего проживания, ни на своей новой родине не найдут таких комфортабельных условий, как в теплушках. См.: *Тюкавкин В.Г.* Великоорусское крестьянство. С. 242.
280. Сумкин М. В Сибирь за землю. С. 12; *Горбатовский Ю.О.* Как россиянка переселилась в Сибирь // *Сибирский наблюдатель*. Т. 3. 1901. № 12. С. 56–60, здесь с. 56.
281. В советской историографии, ссылавшейся на работу Ленина *Значение переселенческого дела* 1913 г. (*Правда*. 1913. 27 апр. № 96; 1 мая. № 99), указывалось на значительное число колонистов, заболевших и умиравших по пути в Сибирь от эпидемий. Эта картина в последние годы была существенно скорректирована. См.: *Тюкавкин В.Г.* Великоорусское крестьянство. С. 243–246.
282. Колонистка Жунтова-Черняева из Смоленской губернии сравнивала свое двухнедельное путешествие до Омска в 1907 г. в теплушке с перевозкой

животных: «ехали, как скот». Поскольку ничего лучшего все равно не было известно, приходилось довольствоваться вагонами для перевозки скота: «Но мы лучше не видали, так нам и это хорошо» (*Жунтова-Черняева Д.Е. Вперед — воля. С. 46*).

283. Уже в XIX столетии российские художники воспринимали образ крестьян, перевозившихся в товарных вагонах в Азию, как воплощение нужды непривилегированных слоев населения. Художник Сергей Васильевич Иванов в конце 1880-х гг. привлек внимание к положению переселенцев своими картинами: *Переселенка в вагоне* (1886) (илл. 17) и *В вагоне 4-го класса* (1888–1889). См.: *Грановский И. Сергей Васильевич Иванов. Жизнь и творчество. М., 1962. Илл. 65; Сергей Васильевич Иванов. М., 1964. Илл. 13.*



## ГЛАВА 4. РЕЛЬСЫ ВЛАСТИ

С момента окончания Крымской войны российское правительство все чаще рассматривало железную дорогу как важный инструмент власти. Готовность властей инвестировать в строительство железнодорожной сети России во второй половине XIX столетия постоянно возрастала. Когда, например, в 1867 году Россия продала Аляску Соединенным Штатам Америки, вся выручка поступила в фонд железных дорог, финансирующий строительство железнодорожной сети в европейской части империи<sup>1</sup>. В первые годы нового столетия Министерство путей сообщения уже распорядилось бюджетом, превышавшим смету Военного министерства и Министерства финансов<sup>2</sup>. В это время в России уже существовала вторая в мире по протяженности железнодорожная сеть — Большая Техническая Система, внутри которой многие сотни тысяч рабочих и служащих обеспечивали непрерывающийся поток пассажиров и товаров. Путем включения в эту сеть отдельных провинций железная дорога внесла свой решающий вклад в экономико-пространственную интеграцию империи и консолидацию страны как пространства политической власти. «Чугунка» в России стала еще и важным инструментом ведения современных войн и позволила правительству империи быстро реагировать на «беспорядки» в своей стране. Начиная с 1890-х годов проект индустриализации Российской империи так же тесно был связан с железнодорожным строительством, как и управляемая государством колонизация азиатских окраин России крестьянами из ее европейской части. На первый взгляд кажется, что на рубеже веков так реализовывались представления пространственного порядка, которые транспортные планировщики-оптимисты

в России связывали с введением нового транспортного средства начиная с 30-х годов XIX века. Тем не менее анализ восприятия пространства российскими пассажирами железных дорог в предыдущей главе показал, что трансформация социально-пространственных структур в эпоху паровых машин описывается как сложный и подчас амбивалентный процесс, находившийся под влиянием как территориально-пространственной интеграции, так и упрочения старых и фиксации новых социально-пространственных границ.

Этот тезис будет развит далее в настоящей главе, а фокус рассмотрения сместится с повседневной рутины пассажирского сообщения туда, где железнодорожная сеть превращалась в поле битвы между представителями конкурирующих проектов социально-пространственного порядка. С одной стороны, ставится вопрос о том, как царское правительство умело использовать железную дорогу для исполнения и поддержания политической власти и в какой мере это средство сообщения внесло свой вклад в консолидацию самодержавия и имперской системы власти. В этом контексте заслуживает особого внимания, среди прочего, путешествие правителя как современная, пространственно ориентированная форма реализации власти в эпоху железных дорог. С другой стороны, необходимо назвать те общественные и политические силы, которые со своей стороны пытались использовать железную дорогу, чтобы на какое-то короткое время нарушить структуры господствующего социально-пространственного порядка или же изменить их на длительный срок. «Обычная» преступность в поездах также попадает в поле зрения, как и распространение этнического насилия по железной дороге, а также активность национальных движений, террористических организаций и рабочих объединений. Акты саботажа во время передвижения войск, подрывы царских поездов, а также забастовки протестующих железнодорожников заставили царское правительство еще глубже осознать свою зависимость от нового средства сообщения и власти тех людей, которые отвечали за функционирование транспортной системы.

К тому же власти вынуждены были довольно быстро признать, что их политические противники также умели использовать места железнодорожной системы как сцену, где разворачивается борьба против самодержавного порядка. Подпольные организации распространяли по железной дороге запрещенную литературу и выстраивали с помощью современной инфраструктуры сеть нелегальных политических кружков. Они тоже извлекали выгоду из транспортно-технического освоения страны для своих политических целей,

воздействуя своей деятельностью на трансформацию социально-пространственных структур империи. И в этом отношении тоже железная дорога стала символом прибытия Российской империи в эпоху модерна. Транспорт на паровой тяге, задуманный и перевозосимый лояльными планировщиками движения как инструмент для усиления правительственной власти в самой большой континентальной империи на земле, с другой стороны, дал толчок к мобилизации и усилению тех общественных и политических сил, которым было суждено в результате привести самодержавную власть к ее крушению.

#### 4.1. ПУТЕШЕСТВУЮЩИЙ ЦАРЬ И ИМПЕРИЯ

Когда австрийский предприниматель Франц Антон фон Герстнер 6 января 1835 года ходатайствовал перед Николаем I о концессии на строительство железнодорожной сети в Европейской России, он подчеркивал в своей записке, что новые пути сообщения явятся также и средством реализации власти. Герстнер пророчествовал, что после постройки железной дороги указы российского императора будут достигать городов и окраин страны в самое короткое время. Таким образом империя срастется в одно интегрированное и уменьшенное в восприятии пространство власти<sup>3</sup>. Действительно, строительство железнодорожной (и телеграфной) сети через всю страну начиная с 1850-х годов привело к устойчивому изменению структуры политической коммуникации между царским правительством в Санкт-Петербурге и представителями имперской власти и в провинции, и на окраинах империи. Сети современной инфраструктуры позволили не только быстрее передавать приказы из столиц местным представителям центральной власти (и рапорты в обратном направлении). Строительство железной дороги открыло правителям еще и новые пространства действия, внутри которых можно было относительно быстро передвигаться от одного пункта страны до другого и таким образом реализовывать «власть через присутствие» в различных местах имперского пространства в еще большей мере<sup>4</sup>.

Представляется весьма примечательным, что именно Александр II, на царствование которого выпало строительство первой железнодорожной сети в Российской империи, сделал дальние путешествия по своей стране важной составной частью собственного символического «сценария власти». Также с именем Александра II связано первое в истории железных дорог покушение террористов на железнодорожный состав, случившееся в ноябре 1879 года, в результате

которого царь, однако, не пострадал. Не позднее крушения императорского поезда у селения Борки в октябре 1888 года, едва не стоившего Александру III и императорской семье жизни, в правительственных кругах обострилось понимание того, что сам вопрос безопасности и телесной неприкосновенности путешествующего царя в эпоху железных дорог стоял полностью иначе. Изменения структур социальных пространств, имевшие столь серьезные последствия для членов династии Романовых во второй половине XIX века, лучше всего описываются через коэффициент напряжения между новыми свободными пространствами мобильности власти, с одной стороны, и новым качеством опасности для тела и жизни путешествующего правителя — с другой. Фактически уже Александр III — в отличие от своего отца — использовал, лишь в ограниченном масштабе, этот инструмент символической и/или репрезентативной власти. Также и Николай II обращался — невзирая на протяженные путешествия по стране и за границу — к железной дороге более для бегства в свои воображаемые исторические миры, чем для установления контактов с людьми в собственной стране. Хотя железная дорога открыла последним трем правителям Российской империи совершенно новые возможности: через собственное присутствие символически маркировать территорию как пространство своей власти, — создание инфраструктурной сети парадоксальным образом внесло значительный вклад также и в дело увеличения дистанции (в политическом и пространственном отношении) между российским самодержцем и его подданными.

#### *4.1.1. Путешествия как властная практика*

Царь Николай I, давший свое согласие на строительство обеих первых железнодорожных линий империи — из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск и из Санкт-Петербурга в Москву — вопреки совету своих министров, относился, как и следовало ожидать, к первым пассажирам, воспользовавшимся услугами транспорта на паровой тяге<sup>5</sup>. Поскольку, однако, ни одной другой железнодорожной линии к моменту его смерти в 1855 году не было закончено, строительство железных дорог не оказало продолжительного влияния на властные практики этого правления. Его преемникам на российском троне, поощрявшим, сколько возможно, строительство транспортно-технической инфраструктуры империи, были уже весьма по сердцу новые возможности географической мобильности. В отличие от своего отца Александр II поддерживал в политике стиль, подчеркивавший баланс

интересов между конкурирующими социальными группами империи, а также образ нерасторжимого единства между царем и его народом. В этом гласном «сценарии власти» многочисленные и зачастую продолжительные путешествия по стране, предпринимавшиеся Александром II во время его царствования, имели определяющее значение<sup>6</sup>. Царь-реформатор много раз за время своего правления приезжал в Москву, в 1855 году посещал Новороссию и театр военных действий в Крыму, а в следующем году отправился в Финляндию и Польшу. В 1858 году во время продолжительных поездок по Северной и Центральной России он старался убедить дворянство поддержать грядущую отмену крепостного права, а затем, в 1862 году, прилагал усилия к тому, чтобы установить прочные отношения с местным правящим слоем в Тверской, Новгородской и прибалтийских губерниях<sup>7</sup>. Александр сознательно использовал эти поездки как агитационные в их собственном качестве и при этом заботился о том, чтобы столичные и провинциальные газеты подробно сообщали о его встречах с представителями различных социальных групп. Прилагая усилия к тому, чтобы собственный народ воспринимал его как монарха более близкого, гуманного и беспокоящегося о благополучии всех людей, царь, очевидно, следовал избранному им в качестве образца президенту Французской республики и (с 1852 года) императору Наполеону III, превратившему издавна известный ритуал путешествия правителя в новую и самостоятельную форму политической пропаганды в эпоху железных дорог и набирающей силу массовой коммуникации<sup>8</sup>. Новой и оригинальной чертой, которая отличала поездки Луи-Наполеона Бонапарта, был их (явный) «демократический» характер: в отличие от правителей прежних времен, в своих помпезных поездках преимущественно ставивших себе целью инсценировать союз владыки и дворянства, этот монарх искал контакта со всеми группами населения и представлял заботящимся о благе всех подданных правителем и «нейтральным» посредником в конкурирующих интересах<sup>9</sup>. Эти черты отличают также и церемониальные поездки Александра II по его империи.

Даже если царь-реформатор с середины XIX столетия поддерживал в России новый стиль путешествий правителя, нельзя упускать из виду, что уже его предшественники на императорском троне были в высшей степени «мобильными» монархами. Со времен царствования Петра Великого, первым среди российских правителей предпринявшего путешествие на запад Европы, должность российского монарха всегда была связана в том числе и с интенсивными передвижениями

по стране. Так, следуя традиции московских царей, правители в XVIII и XIX веках, например, предпринимали снова и снова паломничества к православным святыням в собственной стране<sup>10</sup>. Также и регулярные путешествия в старую «престольную столицу», где, как и прежде, проходили коронации императоров и императриц, еще в XIX веке причислялись к обязательным маршрутам российских монархов<sup>11</sup>. С начала XIX столетия от каждого наследника престола ожидали совершения *grand tour* по Западной Европе и различным провинциям Российской империи прежде, чем он займет трон<sup>12</sup>. В этих поездках царевичи зачастую добирались до самых границ имперской территории. Так, Николай Павлович (с 1825 года царь Николай I) в 1816 году во время своей более чем трехмесячной поездки по собственной империи посетил центральные губернии, Украину, Новороссию и Крым<sup>13</sup>. Его сын Александр в 1837 году более семи месяцев находился в путешествии, доехав до Западной Сибири<sup>14</sup>. В этих до самых мелочей распланированных ознакомительных поездках наследники престола знакомились с условиями той или иной местности и репрезентировали себя региональным элитам как будущих монархов. Царевичи в этих путешествиях должны были «видеть и быть увиденными»<sup>15</sup>. Поездки по местам культуры Италии, Франции, Англии и немецких земель, а также ко дворам западных правителей служили в качестве последних «штрихов» к образованию наследников, а также способом поддерживать отношения с европейскими дворами. Одни лишь родственные связи между Романовыми и западными аристократическими домами — по крайней мере со времен Павла I все престолонаследники брали в жены невест из немецких или датских аристократических родов — в XIX веке стали причиной оживленного движения членов российской правящей династии на Запад. Сюда же относятся заграничные поездки российских монархов на встречи с правителями или на мирные конференции, а также поездки во время войны к местам вооруженных конфликтов<sup>16</sup>. В мирное время ежегодные военные маневры, торжественные открытия памятников, а также императорские охоты служили регулярными и повторяющимися поводами для отъездов самодержца и его семьи из Санкт-Петербурга<sup>17</sup>. Наконец, императорская фамилия с середины XIX века каждое лето оставляла столицу на несколько недель, чтобы в поездках за границу или в царской крымской резиденции в Ливадии отдохнуть от будничной придворной жизни в Петербурге<sup>18</sup>.

Теоретически, путешествия, а также модели мобильности каждого из российских императоров поддаются полной реконструкции — день за днем, год за годом вплоть до самой мелкой детали. Полнота

дошедшей до нас информации о мотивах, целях и течении многочисленных поездок царей показывает, что каждая поездка того или иного монарха в то или иное место внутри страны или за границу представляла собой событие, вызывавшее общественный интерес. Это в особенности касалось ознакомительных и презентационных путешествий царевичей, а также церемониальных поездок царей внутри собственной страны<sup>19</sup>. Во время этих поездок происходило детальное инсценирование, расписание которого было тщательно согласовано с представителями царской власти на местах. Губернские и уездные власти придавали значение тому, чтобы местности, которые монарх, один или с семьей, пересекал, были празднично украшены, а высоких гостей по их прибытии приветствовали военный караул и множество достойных и лояльных представителей населения. Обязательной частью ритуала встречи по русской традиции было вручение хлеба-соли на роскошно украшенном серебряном блюде. Прибывшим дамам, как правило, вручали на вокзале букеты цветов. С 1830-х годов местные комитеты, организовывавшие прием высоких гостей, исполняли официальный царский гимн *Боже, царя храни* и приветствовали монархов громкими повторяющимися криками «Ура!».

Моменты встречи монархов с местным населением, а также личное появление правителя или наследника престола в провинции имели важнейшее значение для создания ментальных карт (*mental mapping*) и восприятия России как интегрированного пространства власти. Говоря о символическом значении королевских поездок в Средние века, Клиффорд Гири убедительно заключает: «Когда короли путешествуют по своей округе, появляясь на публике, посещая праздники, раздавая награды, обмениваясь подарками, или бросая вызов соперникам, они обозначают ее [округу] почти физически как часть себя»<sup>20</sup>. Также и в XIX столетии любое место в Российской империи маркировалось и репрезентировалось вовне как составная часть собственного властного пространства царя через его присутствие. Физическое присутствие монарха или престолонаследника и сообщения об этом событии в местной и столичной прессе за одну ночь превращали провинциальные города в центры, к которым было приковано внимание имперской политики. Во время своих поездок члены династии «репродуцировали и изменяли» не только пространственный порядок империи. Одновременно они проектировали (и подтверждали) порядок имперского общества непосредственно на месте<sup>21</sup>. Когда решался вопрос о том, кто войдет в организационный комитет, который будет приветствовать путешествующего монарха в момент его прибытия,

а также о том, кто будет стоять рядом с высоким гостем или же, наоборот, будет исключен из церемонии, социальные иерархии внутри местного общества заново организовывались, верность вознаграждалась «близостью» к правителю, а нелояльность, напротив, наказывалась удаленностью (или даже отдалением)<sup>22</sup>.

С продвигавшимся строительством железных дорог и возрастающим использованием членами правящей династии новых средств сообщения церемонии приветствия и проводы путешествующих монархов все более видоизменялись в местах имперской железнодорожной сети. Таким образом, платформы и крытые перроны страны во второй половине XIX века превратились в значимые сцены саморепрезентации самодержавного правления<sup>23</sup>. Во время многочисленных поездок российских монархов по собственной стране люди в провинции регулярно занимали свои «зрительские места» вдоль соответствующих линий железной дороги и толпами устремлялись на вокзалы, чтобы хотя бы одним глазком увидеть «царя-батюшку», когда правитель прибывал с визитом в тот или иной город или же его паровоз заправлялся там топливом и водой<sup>24</sup>. В правление Александра II простой народ, если повезет, мог даже вовлечь ожидающего на перроне царя в небольшую беседу<sup>25</sup>. Однако для большинства людей путешествующий монарх оставался во время его поездок по провинции лишь удаленным явлением. Даже на генерала Ханса Лотаря фон Швейница, бывшего в середине 1860-х годов военным уполномоченным Пруссии в Санкт-Петербурге, императорский поезд Александра II произвел «очень странное» впечатление, «когда он, излучая свет, оснащенный со всей возможной роскошью, скользил через оцепеневшую, невозделанную, обитаемую немногими оборванными людьми глушь»<sup>26</sup>. В восприятии западного дипломата поезд российского правителя не приближал царя к его подданным. Напротив, он был скорее очень выразительным символом тех миров, которые в действительности отделяли монарха от «его» народа. При взгляде на царя «несчастные жители» «деревянных изб» осеняли себя крестом и глядели вслед «дворцу на колесах», «роскошь которого на какой-то миг бросала отсвет сотен свечей на их нищету»<sup>27</sup>.

Чем больше регионов Российской империи с 1860-х годов присоединялись к пусть медленно, но растущей железнодорожной сети, тем чаще новое средство сообщения использовалось Александром II и другими членами правящей семьи для перемещений по своей стране. Со своих первых лет железнодорожные общества, в большинстве своем управляемые частным капиталом, поняли, что для парков их подвижного состава требуются роскошно оснащенные вагоны-салоны,



которые можно было бы при необходимости предоставить в распоряжение высокородных пассажиров за соответствующее вознаграждение<sup>28</sup>. Однако стандартизация режима императорских поездок по российским железным дорогам произошла лишь в 1870-е годы<sup>29</sup>. Так, например, еще в 1874 году не без трений осуществлялась коммуникация между железнодорожной администрацией и губернскими властями во время запланированной поездки одного из членов императорской семьи: в октябре этого года Министерство путей сообщения указало руководству всех соответствующих железнодорожных обществ на то, что следует всегда информировать губернаторов о предстоящем проезде «высочайшей особы» или одного из высокопоставленных лиц<sup>30</sup>. Это указание демонстрирует, что инструмент «власти через присутствие» во времена ускорившейся царской мобильности мог лишь в том случае полностью сработать, если местные власти были заранее проинформированы о предстоящей поездке монарха или высших чиновников. Только тогда они могли сделать соответствующие приготовления и послать делегацию для встречи указанных персон. Однако дьявол таится в деталях даже при единообразном маркировании протяженной территории как гомогенного пространства власти. Так, например, Министерство путей сообщения в июле 1876 года довело до сведения руководства всех железнодорожных обществ, что большинство вокзалов страны во время проезда царского поезда обычно украшены флагами, не имеющими «по своим цветам или расположению цветов значения [официальных] русских флагов...»<sup>31</sup>. Руководствам обществ указывалось поднимать во время путешествия «высочайшей особы правящего дома» только те флаги, которые отвечали приведенным образцам. Также пришлось научить простых служителей вокзалов в момент проезда члена династии или одного из сановников построиться на платформе и приветствовать высоких гостей по единому стандарту. Так, например, министр путей сообщения Посьет в сентябре 1879 года во время инспекционной поездки столкнулся с тем, что в момент его прибытия на один (неназванный) вокзал некоторые служители сняли свои форменные фуражки, а другие лишь приложили руку к козырьку головных уборов<sup>32</sup>. Министр, стремившийся, очевидно, унифицировать все эксплуатационные процессы на железных дорогах по военному образцу, обеспокоился тем, чтобы срочно сформулировать соответствующее распоряжение, которое бы отрегулировало правильное приветствие сановника в каждом месте российского железнодорожного пространства. В соответствии с этим распоряжением от 9 января 1880 года

каждый член императорской семьи мог отныне ожидать, что во время поездки на каждом вокзале его/ее будут приветствовать одетые в униформу железнодорожные служащие, делающие три шага вперед, прикладывая правую руку к козырьку своих фуражек<sup>33</sup>.

От этих инсценированных встреч между царем и подданными кругами расходились послания для разных групп населения. Обитатели столиц, а также иностранные наблюдатели, следившие за ходом действия в прессе или комментировавшие официальные сообщения, могли, таким образом, заново представить себе топографию Российской империи, «маркировав» на своих ментальных картах места, ценность которых возрастала в результате посещения лицом из правящей фамилии. Для членов местных обществ на первом месте стояло, скорее, подтверждение или же преобразование социальной иерархии, отражавшееся в составлении комитета по приему гостей. Наконец, сам император или престолонаследник был важным воспринимающим субъектом во время встреч такого рода. Из частной корреспонденции последних трех монархов на российском троне известно, что встречи с представителями «простого народа» всегда воспринимались как подтверждение глубокой связи между правителем и подданными. Так, например, Александр II сообщал 16 августа 1858 года в письме из Костромы своему брату, великому князю Константину Николаевичу:

Путешествием нашим мы доселе чрезвычайно довольны. Нас повсюду принимают с невыразимым радушием, доходящим иногда, можно сказать, до безумия, в особенности в Ярославле и здесь, так что страшно показываться на улице<sup>34</sup>.

Для адресата этого письма, ответившего Александру из Стрельны 19 августа, не было ни единого сомнения в том, что такой прием со стороны «добротного православного народа» можно интерпретировать лишь как выражение неразрывной «привязанности» «нашего народа» «к своему Белому Царю»<sup>35</sup>.

Также и в официальных сообщениях о символических поездках императора или престолонаследника настойчиво повторялся образ глубокой связи между «царем и народом», которая якобы проявлялась во время встреч между правителем и подданными. Это отчетливо видно на примере сообщения о представительской поездке Александра Александровича (с 1881 года — Александра III) и его жены Марии Федоровны, совершенной в 1869 году. Первый этап поездки из Москвы до Нижнего Новгорода наследная чета преодолела на поезде. На этом

пути вокзалы, где императорский поезд делал остановки, а также открытые площадки вагона, в котором ехали цесаревич и цесаревна, служили сценами имперской саморепрезентации. На своем пути в Нижний царский поезд останавливался почти на каждой станции, где его в эйфории приветствовало население. Придворный репортер записал в протокол, что их высочества во время остановок выходили на платформу своего вагона,

...так что народ мог видеть Их свободно; но любо было посмотреть на этих зрителей, видеть эту массу здоровых, довольных лиц, сияющих всеми чертами, и слышать этот любезный русскому сердцу громовой привет народа Царю и Царскому Дому. Конечно, если есть в мире хор без фальшивой ноты, то здесь можно его услышать. Русская душа, народная душа радуется. В живом лице Царя и Сына Царского, она себя узнает и видит, — и слышит жизнь и судьбу свою<sup>36</sup>.

Встречи наследной пары с представителями «народа» происходили на всех железнодорожных станциях всегда по одной схеме. И в Павловском Посаде, и в Коврове, и в Вязниках, и на станции Новки «представители сословий» выходили навстречу высоким гостям с хлебом-солью. Городские головы или председатели земств приветствовали гостей «простыми речами», которые, «выразительно сказанные нятым, звучным голосом, пришлись по сердцу всем, кто их слышал»<sup>37</sup>. На юге страны, на станции Калачевская, у короткого соединительного отрезка между Волгой и Доном, куда путешественники прибыли двумя неделями позже, местный комитет исполнил «народный гимн» и приветствовал наследника престола и его супругу многоголосым «Ура!»<sup>38</sup>.

#### 4.1.2. Структуры восприятия пространства

В начале 1880-х годов приветственные ритуалы, использовавшиеся на вокзалах российского железнодорожного пространства для приема императорских величеств или при их проезде, становились все более привычными. Очевидно, члены императорской семьи придавали все меньше значения этим всегда протекавшим по одной и той же схеме событиям. Несколько раздраженно сообщала, например, в одном из писем своему мужу императрица Мария Федоровна, совершавшая путешествие на поезде из Санкт-Петербурга на Кавказ, что на «очередной станции» ее подняли от сна крики «Ура!» и гимн *Боже, царя храни*. Это было, с одной стороны, хотя и «трогательно», с другой — все

же «досадно», и в конце концов ей «пришлось подняться, принять губернатора Рязани, предподнесшего [...] букет цветов. Была также гимназия, приют и еще масса народа»<sup>39</sup>. Днем позже, когда поезд уже находился на подъезде к городу Новочеркасску, императрица задержала приветственную церемонию с тем, чтобы спокойно дописать письмо своему супругу: «В Новочеркасске будет много народу, поэтому я заканчиваю, чтобы немного привести себя в порядок и иметь более респектабельный вид для приема»<sup>40</sup>. Правительница явно воспринимала церемониальные приветствия, ожидавшие ее на каждом вокзале, лишь как тягостную обязанность, как ритуал, существовавший только в физическом появлении члена императорского дома и его разглядывании собравшимися подданными<sup>41</sup>.

Подобное же уравновешенное отношение к приветственным ритуалам, разыгрывавшимся при прибытии члена императорской фамилии на вокзалах царской империи, высказывал император Николай II, которого в разных странах высмеивали как «туриста-империалиста»<sup>42</sup> из-за его десятимесячного путешествия по Азии в 1890–1891 годах<sup>42</sup>. Уже по пути на коронацию в Москву, 6 мая 1896 года, он записал в своем дневнике:

В первый раз после свадьбы нам (с Александрой Федоровной. — Ф.Б.Ш.) пришлось спать раздельно (в поезде. — Ф.Б.Ш.): Это скучно! Встал в 9 ч. После кофе отвечал на телеграммы; даже на железных дорогах они не оставляют в покое. В Твери было несколько депутатий и 60 дам с цветами<sup>43</sup>.

Когда несколькими неделями позже, 22 июня 1896 года, Николай II вернулся в Санкт-Петербург, он был не слишком воодушевлен тем, что и там, на вокзале Николаевской железной дороги, «была устроена неизбежная торжественная встреча: семейство, свита, почетный караул»<sup>44</sup>. Во время последующих поездок он также не придавал повторявшимся на вокзалах приветственным церемониям большого значения. В своем дневнике он делал особые записи о военных соединениях, которые встречали его на остановках в пути. Когда 17 июля 1896 года он прибыл на вокзал Нижнего Новгорода, он отметил в своем журнале, что там его ожидали «обычная встреча» и почетный караул 11-го Фанагорийского гренадерского полка<sup>45</sup>. Прием на вокзале

<sup>42</sup> *The imperial globetrotter* (см.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2: От Александра II до отречения Николая II. М., 2004. С. 444. — *Примеч. пер.*).

в Киеве 19 августа 1896 года с точки зрения императора также не был чем-то особенным, протекая «как обычно» («На станции встреча как всегда»). Достойным внимания Николаю показалось лишь то, что солдаты почетного караула носили униформу 129-го Бессарабского полка<sup>46</sup>. Эти модели восприятия характерны для большинства записей в его дневнике, где идет речь о встречах с делегациями на вокзалах различных регионов его империи<sup>47</sup>. Последнему монарху на российском престоле империя представлялась как «пространство власти», в котором центральные символические практики, такие как, например, торжественное приветствие правителя в провинции, протекали по единому образцу. Социальное, этническое и культурное многообразие его страны, напротив, не нашло никакого отражения в его дневниковых записях. Лишь разнообразие униформы царской армии напоминало правителю во время его поездок о том, что в действительности он управлял гетерогенным политическим образованием.

Без сомнения, инфраструктурное объединение империи посредством единой сети путей сообщения стабилизировало представление путешествующего самодержца о его стране как о едином пространстве власти<sup>48</sup>. Мобильным правителям и их свите во время их поездок не приходилось, разумеется, осуществлять пересадки внутри российской железнодорожной сети. Движение царского поезда по разделенной на разные части сети происходило в основном беспрепятственно и незаметно для высокопоставленных пассажиров. Во время своих поездок императоры использовали вагон-салон в качестве рабочего кабинета и комнаты для приемов, а также связывались на промежуточных остановках по железнодорожному телеграфу с различными ведомствами империи в Санкт-Петербурге<sup>49</sup>. На географические, культурные или административные внутренние границы монархии при этом, очевидно, не обращалось особого внимания<sup>50</sup>.

Иначе обстояло дело с восприятием внешней границы империи, которую монархи во время поездок в соседние с Россией западные страны всегда пересекали в одних и тех же местах. Поэтому на ментальных картах правителей (и других путешественников из Российской империи) пограничные вокзалы, например Граница (на железнодорожной линии Варшава–Вена) и Вержболово<sup>51</sup> на дороге из Ковно (Каунаса) в Кёнигсберг, занимали прочное место<sup>52</sup>. Не в последнюю очередь из-за своей близости к Санкт-Петербургу маленькое и прежде незначительное местечко Вержболово в губернаторстве Сувалки после строительства железной дороги в начале 1860-х годов развилось в один из важнейших транзитных пунктов пассажирского и товарного

сообщения на западной границе империи<sup>53</sup>. Одновременно название места в российском словоупотреблении стало кодом, обозначающим контактную зону между «Россией» и «Европой» в широком смысле<sup>54</sup>. Ввиду различной ширины колеи российских и прусских железнодорожных путей даже путешествующие монархи вынуждены были пересаживаться здесь из одного поезда в другой<sup>55</sup>. Поскольку погрузка багажа занимала некоторое время, у путешествующих властителей была возможность немного отдохнуть в царских покоях вокзального помещения, отправить телеграммы или же получить информацию от придворных об актуальных политических событиях внутри страны и за ее рубежами. Переход границы собственного пространства власти воспринимался императорами столь значимо, что они об этом не однажды сообщали в своих дневниках и письмах<sup>56</sup>.

В аргументации Вольфганга Шивельбуша взгляд путешественника в эпоху железных дорог направлялся от пересекаемого ландшафта в сторону внутреннего пространства поезда, на взятую с собой книгу или на спутников в вагоне. Топография окружающей местности представлялась путешествующим на поезде лишь как двухмерная панорама (или панорамное полотно), проплывающая мимо окон поезда и ограниченная рамами вагонного окна. Одновременно вагонное окно отсоединяло путешественника от внешнего мира, отбрасывая его к новой форме интроспекции в поезде<sup>57</sup>. Если даже довольно узкая источниковая база позволяет делать очень осторожные выводы относительно восприятия пространства путешествующими членами российской правящей фамилии, предположения Шивельбуша, как представляется, находят свое подтверждение, если обратиться к описаниям путешествий в письмах Марии Федоровны и дневниковым записям ее сына Николая II. Роскошная обстановка царских поездов позволяла путешествующим императорам посвящать время в сравнительно спокойных поездках чтению, изучению документов, составлению писем или разговорам с другими членами сообщества путешественников. Ландшафт за окнами они зачастую замечали лишь весьма поверхностно. Например, императрица Мария Федоровна так ретроспективно описывала в письме своему мужу впечатления от своей поездки из Гатчины в Оффенбах в мае 1884 года:

Погода стояла чудесная, к счастью, и было так приятно видеть, как мы мало-помалу въезжаем в лето. Сначала мы увидели зеленеющие деревья, затем фруктовые деревья в цвету, потом цветущую сирень, а когда мы приехали, она почти отцвела<sup>58</sup>.

В письме, написанном ею шестью годами позже во время поездки на Кавказ, можно найти похожее описание ландшафта. 12 апреля 1892 года из окна вагона ей на подъезде к Владикавказу открылась следующая картина: «Поля зеленеют, и видна масса цветов, но деревья еще без зелени, это невероятно и очень огорчительно»<sup>59</sup>. Месяц спустя она так описывала природу Южной России, открывшуюся ей из окна поезда: «Растительность кругом великолепна. Вдоль дороги даже видны ландыши, но я не могу выйти, чтобы их сорвать»<sup>60</sup>. Днем позже для описания ландшафта степной области севернее Дона она нашла такие слова: «Саша, мне так грустно без тебя! И эти степи без единого деревца! Я не понимаю, как эти люди могут жить здесь без растительности и без деревьев в такую жару! Ужасно!»<sup>61</sup> Эти письма отличает весьма выборочный взгляд на ландшафт, тянущийся вдоль путей. В описаниях Марии Федоровны нет ни одного упоминания о людях, живущих на территориях, которые она проезжает, ни одного указания на разнообразие этносов, религий и социальных слоев царской империи. Путешественник «задает вопросы» ландшафту, скользящему вдоль вагонного окна, о состоянии растительности и времени года в этой местности. Восприятие разнообразия различных географических зон, охватываемых империей, не служило здесь источником воодушевления величиной собственной страны. Из него выросло лишь только удивление тем, что можно жить в такой скудной степной местности. Помимо описаний, в письмах в высшей степени «мобильной» императрицы Марии Федоровны можно найти всего лишь несколько изображений ландшафта. Очевидно, Мария Федоровна не очень любила рассматривать местности, через которые она проезжала по железной дороге, через вагонное стекло. Так, она находила повсеместно примечательным, что одна придворная дама в ее свите родом с Запада — очевидно, воспитательница ее дочери Ксении — во время поездки на Кавказ весной 1892 года проявила очень «живой интерес» к местности, которую они пересекали: «Она все время прикована к окну»<sup>62</sup>.

Значительно больше места, чем описания ландшафта за вагонным окном, занимают в письмах императрицы описания внутреннего пространства царского поезда. Постоянно возникающая тема — в том числе и в телеграммах и письмах ее мужа — вопрос о температуре и качестве воздуха в вагоне. Мария Федоровна снова и снова жаловалась, например, на жару, духоту или пыльный воздух в ее вагоне<sup>63</sup>. Императрица все время упоминала в письмах и ритмичные покачивания, характерные для поездок по железной дороге в XIX веке<sup>64</sup>. Наконец, она была очень озабочена украшением своего дворца на колесах,

а также здоровьем членов ее сообщества путешественников (включая ее собаку)<sup>65</sup>. Уже тот факт, что рассматриваемые здесь многочисленные письма были созданы в вагоне царского поезда, иллюстрирует, какое значение придавала императрица частной корреспонденции, а также самонаблюдению во время своих поездок. Часто возвращающийся мотив ее писем — одиночество (в поезде) — тоpos, возникающий также и в других путевых заметках последних десятилетий царской империи<sup>66</sup>.

Чтение дневников Николая II дает понять, что его взгляд во время его многочисленных железнодорожных поездок по России также был большей частью направлен на происходящее внутри поезда. Как и другие путешествовавшие по железной дороге, взгляд через окно был нужен этому монарху прежде всего для того, чтобы сориентироваться в пространстве. Так, в его дневнике есть записи, свидетельствующие о его усилиях связать время события в распорядке дня с местом, которое проезжает поезд. Так, например, 23 августа 1896 года он записал: «Спал отлично и проснулся в Ковеле. Погода была хорошая, не слишком жаркая. Проехали через Ивангород, где у меня осталось столько воспоминаний!»<sup>67</sup>

Сохранились лишь отрывочные замечания, свидетельствующие о сознательном созерцании ландшафта за окном вагона<sup>68</sup>. В одном случае поездка через Уральские горы и обозначение границы между «Европой» и «Азией» — обелиск у Златоуста — привлекли к себе внимание императора; в другом случае он записал в дневнике, как он вместе с сыном Алексеем в августе 1913 года любовался красотами Крыма вдоль дороги на Севастополь<sup>69</sup>. Однако большинство записей о путешествиях относятся к той жизни, которую Николай вел внутри своего царского поезда, или же к температуре в его вагоне<sup>70</sup>. Помимо этого, записи свидетельствуют, что Николай во время поездок, между всегда одинаково протекавшими встречами на провинциальных вокзалах, коротал время за чтением документов и книг, настольными играми и, если была возможность, музицированием<sup>71</sup>.

Как показывает приведенная выше цитата из дневниковой записи от 6 мая 1896 года, император рассматривал свой дворец на колесах прежде всего как частное пространство, которое он охотнее всего делил со своей супругой. Известия, и здесь напомиавшие ему о его должности российского императора, он воспринимал скорее как досадную помеху<sup>72</sup>. Так, 31 марта 1900 года после напряженного визита в Москву он записал: «Приятно находиться в вагоне недосягаемо от всяких министров!»<sup>73</sup> В другом месте Николай называет свой вагон



«каютой» — образ, явственно выражающий его желание уединиться и пространственно отделиться в своем салон-вагоне от внешнего мира и публичного пространства<sup>74</sup>.

#### 4.1.3. Безопасность царя в век технического модерна

Признание не только того, что строительство железной дороги открывало российскому императору новые возможности реализации власти и ее репрезентации в его обширной империи, но и новых опасностей для тела и в целом для жизни самодержца, которые влекло за собой использование новых путей сообщения, было результатом длительного процесса обучения. Его вынуждены были пройти и имперская бюрократия, и сам монарх. Как и пассажирское сообщение на железных дорогах империи в целом, так и технические и административные стороны поездок императора и его семьи на поезде были стандартизированы лишь в 1870-е годы<sup>75</sup>. В соответствующем распоряжении 1878 года царское правительство установило среднюю и самую высокую скорости, а также максимальную длину царского поезда и определило компетенции для технического обслуживания вагона, а также условия финансирования императорских поездок<sup>76</sup>. В этом распоряжении еще не было ни одного параграфа, посвященного вопросу безопасности императора во время поездок по железной дороге. Железнодорожные общества были в целом обязаны заботиться о правильной, спокойной и надежной перевозке высокопоставленных особ (§ 1)<sup>77</sup>

В деле практического исполнения этих задач администрации железнодорожных компаний тесно сотрудничали с местными полицейскими органами, а также с железнодорожной жандармерией. Контроль за путями на предмет возможных повреждений или же выставление караула вдоль полотна железной дороги были обязанностью транспортных компаний, преимущественно частных. Так, например, Зубов, главный инженер Николаевской железной дороги, управлявшейся Главным обществом российских железных дорог, в циркуляре от 12 ноября 1879 года, направленном ответственным за отдельные участки путей между Москвой и Санкт-Петербургом, распорядился, чтобы ввиду проезда императора Александра II в ночь с 21 на 22 ноября стрелки и переезды на пути следования были проверены, а все громоздкие предметы поблизости от полотна железной дороги убраны<sup>78</sup>. Это должно было предотвратить возможные попытки «злоумышленников» бросить на рельсы шпалы и тем самым

блокировать пути<sup>79</sup>. Управляющим участками путей предписывалось, помимо этого, обеспечить сплошную охрану путей при проезде поезда и лично сопровождать императора вплоть до границы следующего поста. В светлое время суток «доверенные лица» должны были находиться на постах на расстоянии 100 сажен (около 213 м) вдоль железнодорожной линии. Ночью эта дистанция сокращалась до 50 сажен, и каждый сторожевой пост должен был зажечь сигнальный огонь<sup>80</sup>. Благодаря этим мерам предосторожности железнодорожные пути, по которым передвигался российский император, представляли, должно быть, в особенности ночью, импозантное зрелище для стороннего наблюдателя.

Инструкции 1879 года показывают, что железнодорожные общества повсеместно воспринимали задачу обеспечить беспрепятственные и безопасные поездки монархов очень серьезно и при этом не страшились затрат — ни штатных, ни финансовых. Так, например, для охраны отрезка между 51-й и 118-й верстами Николаевской железной дороги 22 ноября следовало выставить 545 человек, которые были набраны как из персонала железных дорог, так и из местного населения, а их надежность должна была проверяться через местные полицейские органы<sup>81</sup>. Если подсчитать численность караулов на этом участке (приблизительно 8 человек на версту), то по всей длине железнодорожной линии между Москвой и Санкт-Петербургом только в эту одну ночь по крайней мере 4856 человек были заняты обеспечением охраны Александра II, ехавшего из одной столицы в другую.

Путешествию Александра II в ноябре 1879 года из его летней резиденции в крымской Ливадии в Санкт-Петербург, тем не менее, было суждено войти в историю, хотя и по другой причине. Еще до того, как царь добрался до путей Николаевской железной дороги, 19 ноября на участке Курск–Москва произошел взрыв. Члены исполнительного комитета террористической организации «Народная воля» подложили бомбу, сделав подкоп под полотно железной дороги, с целью заставить поезд сойти с рельсов и таким образом убить императора<sup>82</sup>. Однако Александр II добрался до Москвы невредимым уже к моменту взрыва. Террористы рассчитывали на то, что царь поедет во втором из двух императорских поездов, двигавшихся на расстоянии получаса езды друг за другом. Однако в действительности император находился в первом поезде, беспрепятственно проехавшем подготовленное к взрыву место. Когда бомба была взорвана, с рельсов сошел поезд с императорской свитой, причем его пассажиры отделались лишь легкими ранениями и испугом.

Первая реакция бюрократов и прессы на это покушение показывает, что удар такого рода еще находился за пределами представлений людей, отвечавших за безопасность царя<sup>83</sup>. Когда князь Дмитрий Оболенский, ехавший в поезде императорской свиты и переживший взрыв, непосредственно после событий поспешил в Москву, чтобы доложить о происшествии министру императорского двора графу Адлербергу, шефу Третьего отделения собственной Его Величества канцелярии генерал-адъютанту Дрентельну и московскому генерал-губернатору князю Долгорукову, никто из троих этих людей не хотел верить, что причиной взрыва мог быть террористический акт. Граф Адлерберг очень недовсрчиво отнесся к печальным вестям, которые принес Оболенский: «Вы знаете, при крушении нервы очень бывают расстроены. Вы ложитесь спать, и, когда выспитесь, вам все иначе покажется»<sup>84</sup>. Потребовалось, однако, не так много времени, чтобы признать, что доклад Оболенского был чистой правдой и что террористы готовили взрывы еще в двух местах по пути следования царского поезда.

Тот факт, что террористы отважились покуситься на царский поезд Александра II в пределах городской черты Москвы, стал настоящим шоком для царской элиты. Можно заметить, что после покушения 19 ноября в сфере восприятия безопасности в среде бюрократии произошли изменения, а меры по охране императорских поездок по железной дороге были ужесточены. Подробная *Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях* была выпущена лишь в начале 1890-х годов — определенно под впечатлением от крушения поезда в Борках в 1888 году<sup>85</sup>. В отличие от распоряжения 1878 года в директиве 1891 года была эксплицитно выражена тема террористической опасности. Инструкции прямо обязывали силы безопасности предотвращать незапланированные остановки или аварии царского поезда, а при осмотрах обращать особое внимание на преднамеренные повреждения мостов и рельсов, обнаруживать прорытые под полотном туннели или зарытую в землю взрывчатку<sup>86</sup>. К тому же караульным предписывалось оценивать благонадежность людей, проживавших поблизости от железнодорожных сооружений, в особенности тех, кто только что переехал в это место (§ 14). Непосредственно перед проездом императорского поезда стрелки следовало завинчивать, а все посторонние должны были держаться безопасного расстояния от полотна железной дороги, составлявшего не менее 100 сажен (около 213 м)<sup>87</sup>. В самый момент движения императора все подданные, находившиеся поблизости, должны были на мгновение замереть в неподвижности: парходное сообщение

под железнодорожными мостами прекращалось, а также товарные и пассажирские поезда, находившиеся на линии, должны были прервать свое движение<sup>88</sup>. В поездах, ожидавших на вокзалах, следовало запереть окна и двери при проезде царского поезда. Любопытных можно было пустить на близкое расстояние от путевых сооружений только в том случае, если они были лично знакомы представителям местных сил безопасности<sup>89</sup>. Если в конце 1870-х годов железнодорожные общества беспокоились о наборе штата караульных, то в начале 1890-х годов охрана путей была возложена на железнодорожную жандармерию, что указывает на стремление государства принять больше участия в обеспечении безопасности. Также был серьезно усилен личный состав караульных войск. В результате железнодорожная линия, по которой проезжал императорский поезд, теперь охранялась караульными, находившимися днем на расстоянии друг от друга в 50 сажень, а ночью — в 25<sup>90</sup>. На деле это означало, что к началу 1890-х годов охрана путей, по которым передвигался императорский поезд, требовала в два раза больше людей, чем еще в конце 1870-х годов<sup>91</sup>.

Усиление мер безопасности привело также к тому, что российские императоры, чей радиус мобильности теоретически только возрастал благодаря модернизации инфраструктуры страны, в действительности все сильнее отдалялись от собственного народа. В противоположность своему отцу, Александр III крайне редко путешествовал по стране, окопавшись, в восприятии своих современников, в подобном крепости Гатчинском дворце в пригороде Петербурга<sup>92</sup>. Его сын Николай II намного больше пользовался железной дорогой для передвижения по стране. Однако изменившаяся ситуация с безопасностью заставляла власти максимально возможно маскировать передвижение его поезда по российским железным дорогам. Так, например, в циркуляре от 1 сентября 1897 года сотрудникам Петербурго-Варшавской дороги предписывалось более не называть поезд царя в телеграммах «императорским поездом», но просто «экстренным поездом»<sup>93</sup>. Здесь очевидно стремление сократить число людей, знающих о передвижении правителя по собственной стране, до ограниченного числа тех, кого можно зачислить в категорию достойных доверия лиц<sup>94</sup>. Когда в 1912 году Николай II отправился в поездку на Бородинское поле, чтобы участвовать в празднествах в связи со столетием знаменитого сражения с Наполеоном, строго охранялись не только железнодорожная линия, но и мосты и другие стратегические лунки железнодорожных путей<sup>95</sup>. Помимо этого, все люди, проживавшие вдоль железнодорожного полотна, должны были

заранее зарегистрироваться в полиции. Таким образом надеялись избежать приближения к пути, по которому следовал император, подозрительных и вообще неизвестных личностей<sup>96</sup>. Тем не менее внимательные современники отдавали себе отчет в том, что все более широкие меры по обеспечению безопасности, принимавшиеся властями для защиты монарха, в сущности имели лишь символическое значение. Гвардии полковник Рихард фон Пфейл унд Клейн Элгут, контролю которого был поручен участок путей на железнодорожной линии от Санкт-Петербурга до Пскова осенью 1888 года, записал впоследствии, что польза от охраны железнодорожных путей была по крайней мере «сомнительна»: «Если бы злоумышленник действительно попытался пустить под откос поезд, то караул едва ли смог бы его обнаружить в непроглядной тьме ночей»<sup>97</sup>.

#### 4.1.4. «Чудо в Борках»

Отвечавшие за безопасность императора чиновники вынуждены были вскоре признать, что царю во время его поездок угрожала опасность не только со стороны террористов. Ключевым переживанием новых угроз для тела и жизни мобильного императора в век железных дорог стало вовсе не покушение на Александра II 19 ноября 1879 года, но легендарное крушение у селения Борки 17 октября 1888 года, полностью разрушившее поезд императора Александра III, причем и он, и его семья каким-то «чудом» остались живы<sup>98</sup>. Несчастный случай на железнодорожной линии Севастополь–Харьков, стоивший жизни двадцати трем пассажирам (ранения получили более тридцати человек), стал знаком досрочного завершения многомесячного путешествия Александра III, посетившего вначале военные маневры на Украине, затем принявшего участие в охоте в Польше и, наконец, отправившегося в Область Войска Донского и далее на Кавказ и в Грузию<sup>99</sup>. Императорский поезд, в котором находились царская чета, наследник Николай Александрович и его пять братьев и сестер, а также прислуга и царская свита, уже следовал назад в Санкт-Петербург, когда на участке между станциями Лозовая и Харьков, у местечка Борки, в 12:14 один из двух паровозов на высокой скорости сошел с рельсов, внезапно остановив весь состав. При ударе передняя часть поезда, в том числе вагон министра путей сообщения и царская кухня, полностью разрушились, а почти все находившиеся там пассажиры погибли. Царь и его семья в этот момент завтракали в вагоне-столовой. Хотя и этот вагон, находившийся во второй трети состава, полностью разрушился, никто

из находившихся в нем не погиб. И Александр III, и Мария Федоровна, и другие члены императорской семьи получили лишь легкие ранения.

Крушение под Борками имело далекоидущие последствия для организации российского железнодорожного дела в целом и для хода императорских поездок в особенности. К тому же царское правительство сумело искусно использовать спасение императорской семьи из настоящего ада 17 октября для стабилизации мифа о богоспасаемом царе и избранном Провидением русском народе. На это указывает тот факт, что крушение поезда под Борками впоследствии вылилось в два различных нарратива, которые анализируются ниже. Если ориентированное на рациональные аспекты повествование было направлено на то, чтобы вскрыть причины крушения, назвать виновных и сделать выводы из катастрофы, то история о «чуде в Борках» стремилась затушевать причины несчастья и укрепить существующие властные структуры. В конце концов в политических и публичных дебатах второй из этих двух нарративов оказался более устойчивым и влиятельным.

#### *Реконструкция события*

Уже непосредственно 17 октября в российской прессе начались дебаты о возможных причинах крушения поезда под Борками. В то время как одни авторы распространяли слухи о террористическом акте, другие винули в происшедшем инженеров Курско-Харьковско-Азовского железнодорожного общества и заодно служащих Министерства путей сообщения<sup>100</sup>. Выяснением настоящих причин катастрофы вскоре после событий занялась экспертная комиссия, которую возглавил обер-прокурор уголовного кассационного департамента Сената Анатолий Федорович Кони<sup>101</sup>. 20 октября, в сопровождении инженеров-железнодорожников, Кони прибыл на место крушения. Изучение места аварии и опрос свидетелей и экспертов продолжались до начала ноября<sup>102</sup>. По мнению комиссии, крушение 17 октября последовало не в результате теракта или какого-либо другого преднамеренного вмешательства в эксплуатацию железной дороги. Эксперты рассматривали катастрофу скорее как несчастный случай, вызванный стечением нескольких факторов. Во-первых, потерпевший аварию поезд, состоявший из пятнадцати вагонов, тянули два паровоза: один пассажирский и один товарный, — то есть он был слишком длинным и тяжелым для путей, по которым двигался<sup>103</sup>. Во-вторых, он прошел по проблематичному участку со скоростью 67 верст/ч (около 72 км/ч), тем самым превысив предусмотренную скорость в 37 верст/ч (около 40 км/ч) и допустимый для товарных паровозов темп 40,5 верст/ч.

Об увеличении скорости, которое, вероятно, и привело к повреждению путей упомянутым локомотивом, распорядился инспектор царского поезда барон Александр Фердинандович фон Таубе, стремившийся нагнать полуторачасовое опоздание поезда и доставить императора к цели его путешествия по расписанию<sup>104</sup>. В-третьих, участок пути, на котором потерпел крушение поезд, требовал ремонта, на что определенно указывали истлевшие шпалы вблизи места аварии<sup>105</sup>. Комиссия пришла к заключению, что крушение не было вызвано преднамеренными действиями<sup>106</sup>. Эксперты, однако, указали, что ответственные лица в Министерстве путей сообщения, а также в руководстве Курско-Харьковско-Азовского железнодорожного общества пренебрегли своими обязанностями, возникавшими вследствие проезда царского поезда, и проигнорировали инструкции по технике безопасности. К тому же катастрофа у селения Борки выявила недостатки в организации российского железнодорожного сообщения в целом и поездок императорской семьи в частности<sup>107</sup>.

По вопросу о том, какие выводы следовало извлечь из катастрофы под Борками, мнения в имперском правительстве разделились. Важным пунктом, по которому велись споры, был вопрос о том, должен ли министр путей сообщения, Константин Николаевич Посьет, подавший после катастрофы в отставку наряду с другими ответственными лицами, ответить также и перед судом. На заседании Совета министров 6 февраля 1889 года большинство высказалось за то, чтобы предъявить обвинение Посьету. Против этого высказался министр внутренних дел Дмитрий Андреевич Толстой. Он предупреждал, что этот процесс может повредить авторитету всего правительства, дав понять народу, что царя окружают плохие советчики<sup>108</sup>. Департамент гражданских и духовных дел Государственного совета также не поддержал Совет министров, порекомендовав 13 февраля 1889 года не предавать министра Посьета и его помощника барона К.И. Шернвалья суду. Александр III последовал этому совету и велел объявить, что обвинение не будет выдвинуто ни против одного ответственного лица<sup>109</sup>.

Вторым пунктом, по которому разошлись мнения администраторов, был вопрос о том, в какой степени общество следует информировать об истинных причинах катастрофы. Интерес журналистов к случившемуся был все еще довольно высоким даже в начале 1889 года. Так, консервативная газета *Гражданин* объявила, например, что «каждый русский человек» хотел бы знать подробнее об этом «русском деле»<sup>110</sup>. На своем заседании 24 апреля 1889 года Государственный совет высказался большинством голосов за то, чтобы проинформировать

публику о причинах катастрофы через *Правительственный вестник*<sup>111</sup>. Обер-прокурор Кони получил задание сочинить проект правительственного заявления, повлиять на содержание которого попытались также новый министр путей сообщения Адольф Яковлевич Гюббенет и обер-прокурор Священного синода Константин Петрович Победоносцев. Если министр путей сообщения со всей очевидностью был склонен к тому, чтобы скрыть истинные причины катастрофы, то Победоносцев был настроен на то, чтобы повернуть правительственное заявление в сторону чудесного спасения императорской семьи<sup>112</sup>. Глава высшего церковного органа настаивал на том, чтобы серьезно сократить проект, предложенный Кони, снабдив его, по выражению последнего, «лирическим» заключением. Несмотря на эти изменения, заявление, тем не менее, так и не было опубликовано, в чем прокурор Кони обвинял царскую «бюрократию», которой было совершенно безразлично «общее мнение»<sup>113</sup>.

В царском рескрипте, опубликованном 15 мая 1889 года в *Правительственном вестнике*, Александр III объявил судебное расследование железнодорожной катастрофы закрытым. В качестве причины аварии в тексте была названа «неосторожность должностных лиц». Притом что министр путей сообщения не был выставлен виновным, его преемнику было поручено «устранение беспорядков, неустойств и хозяйственных упущений, вредящих безопасности движения и нарушающих правильный ход железнодорожной службы»<sup>114</sup>. Вместо того чтобы проинформировать читателей о результатах расследования крушения, царь в этом документе вознес благодарность «божественному промыслу», который «чудесно» избавил его, императрицу и их детей от «неотвратимой гибели» 17 октября 1888 года. «Над Нами», писал император, совершилось «дивное явление милости Божией», которое следует понимать как «грозное внушение свыше» «каждому из поставленных на дело начальств» в будущем «верно соблюдать долг своего звания»<sup>115</sup>.

Несмотря на нежелание царского правительства информировать общество о точных причинах аварии, по завершении расследования администрация предприняла конкретные шаги, чтобы предотвратить возможность такой катастрофы в будущем. Во-первых, уже 28 октября 1888 года Александр III поручил исполняющему обязанности министра путей сообщения Герману Егоровичу Паукеру изготовить замену разрушенному под Борками царскому поезду, принадлежавшему Николаевской железной дороге, учитывая при создании нового поезда опыт западноевропейских стран<sup>116</sup>. Во-вторых, на Министерство путей



сообщения возлагалась обязанность разработать новое положение, поновому регулировавшее планирование, организацию и осуществление поездок российского императора по железной дороге, уделяя при этом повышенное внимание вопросу о безопасности монарха. Реформа была завершена с изданием *Положения об императорских поездах* 15 июля 1890 года и *Инструкции по охране императорских железнодорожных поездов* 1891 года, содержание которых обсуждалось выше<sup>117</sup>. В-третьих, после 17 октября 1888 года был реорганизован ответственный за инспекцию императорских поездов орган. Начальник этой контрольной инстанции был обязан каждый год публиковать отчеты, детально документирующие каждое перемещение подвижного состава из императорского парка внутри страны и за ее пределами. Благодаря этим отчетам сегодня можно точно реконструировать все железнодорожные поездки членов императорской семьи после 1894 года<sup>118</sup>.

#### *Конструирование «чуда»*

На все эти события в публичной сфере, по всей вероятности, обращали мало внимания, поскольку фокус официальных отчетов о событии 17 октября с самого начала был направлен на «чудесное спасение» царской семьи из-под обломков императорского поезда. Рассказ о «чуде в Борках» складывался из различных элементов, в самых разных комбинациях отразившихся в многочисленных дневниковых записях, изображениях и воспоминаниях о событии. Прежде всего, большинство современников указывали на масштаб разрушений и на число жертв катастрофы, чтобы таким образом превознести сенсационное спасение царя и его семьи. Уже в телеграмме министра императорского двора от 18 октября, перепечатанной многими газетами, говорилось, что вагон, в котором в момент несчастья находились император и его семья, был полностью разрушен во время аварии:

...вагон-столовая [...]: все основание с колесами выбросило, стенки сплюснулись, и только крыша, свернувшись на одну сторону, прикрыла находившихся в вагоне. Невозможно было представить, чтобы кто-либо мог уцелеть при таком разрушении. Но Господь Бог сохранил Царя и Его семью: из обломков вагона вышли невредимыми...<sup>119</sup>

Воздействие на публику описаний такого рода усиливалось тем, что цензура непосредственно после события позволила публиковать рисунки и фотографии с места катастрофы. Так, например, в середине ноября в иллюстрированном журнале *Нива* появились свидетельства

очевидцев о «катастрофе 17 октября 1888 года», иллюстрированные большого формата литографиями и репродукциями фотографий потерпевшего аварию царского поезда<sup>120</sup>. На них вплоть до деталей виден масштаб разрушений: например, вагон, в котором ехали дети императора, представлял собой разорванный куб, без пола, с выбитыми окнами, грозивший сорваться с железнодорожной насыпи в бездну; или как хаос из досок, балок и металлических частей выглядела закрепленная клиньями среди других обломков, лишенная кузова ходовая тележка вагона-столовой, в котором находился император (илл. 12 и 13). Для обычного читателя газет, мало разбиравшегося в конструкции железнодорожных вагонов, эти иллюстрации не несли большой информационной ценности и служили лишь в качестве фона почти невероятного рассказа о спасении царской семьи из настоящего ада. Для комментаторов верноподданнической прессы не было никаких сомнений в том, что здесь могла идти речь только лишь о «чуде Всевышнего»:

Под этими обломками, казалось, была погребена Царская Семья. Но Бог не попустил такого несчастья для России: Царь, Царица и Августейшие Дети были сохранены для Отечества одним лишь чудом Всевышнего<sup>121</sup>.

В официальном изложении события освобождение царской семьи служило доказательством особой милости, которая по велению Господа выпала на долю России. В манифесте от 23 октября Александр объявил, что его спасение следует понимать как ответ Господа на ежедневные молитвы «тысячи тысяч верных сынов России» за жизнь царя, «жизнь посвятившего благу возлюбленного Отечества»<sup>122</sup>. Для консервативных современников после «чуда в Борках» не оставалось сомнений в том, что они жили в «святой земле» и Бог простер Свою спасительную руку над мифическим единством самодержавия, православия и народности<sup>123</sup>. Публицист и издатель верноподданнической газеты *Гражданин* Владимир Мещерский полагал, что после «чуда в Борках» в российском обществе можно наблюдать ренессанс религиозности<sup>124</sup>.

Вторым важным элементом репрезентации «чуда в Борках» было изображение поведения членов царской семьи во время и сразу после трагедии. Уже в телеграмме министра императорского двора от 18 октября подчеркивалось, что Александр III лично помогал спасть жертв катастрофы. Царь сел в поезд, доставивший его обратно на станцию

Лозовую лишь тогда, когда все погибшие и раненные были перенесены в санитарный поезд. На Лозовой император и местное духовенство отслужили благодарственный молебен за «дивное избавление величайшей опасности», после чего все спасшиеся, независимо от их сословной принадлежности, были приглашены на общий ужин в зале ожидания третьего класса<sup>125</sup>. Этот рассказ представляет Александра как сильного, верующего и неуязвимого императора, заботящегося о благополучии своих слуг и подданных и наполняющего идею мифического единства «царя и народа» практическим действием. Впоследствии этот рассказ был дополнен другими деталями, причем границы между достоверным фактическим сообщением, личными размышлениями и мифическим преувеличением все более размывались. Так, репортеры узнали из надежного источника, что царь после катастрофы плакал при взгляде на множество погибших<sup>126</sup>. Другие были уверены, что императорская семья только потому выжила в катастрофе, что Александр сумел подхватить при падении крышу вагона-столовой и удерживал ее своими могучими руками, позволив спастись его обитателям<sup>127</sup>. Если царь Александр в этом повествовании описывается через его «мужские» добродетели — силу и лидерские способности, то поведение Марии Федоровны на месте аварии в восприятии большинства журналистов полностью соответствовало ролевому образу заботливой и сострадательной «матери отечества». Императрица, согласно сообщению в журнале *Нива*, лично успокаивала и утешала раненных, не различая при этом людей низкого и высокого состояния. Такие проявления «действовали магически на пострадавших»<sup>128</sup>.

Изображения этого рода должны были вызвать у современников ассоциации с рассказами из Нового Завета. Тот факт, что император и его семья сопротивлялись силе смерти и, наследуя Христу, сами унизились до того, чтобы в дождь и грязь нести утешение пострадавшим из низких социальных слоев, способствуя их исцелению, выставлял правителя как помазанника Божьего и благословенного Провидением человека. Без всяких сомнений, интерпретации такого рода внесли серьезный вклад в стабилизацию царского мифа в эпоху правления Александра III. Современники сообщали единодушно об эйфории, сопровождавшей встречу императорской семьи, возвращавшейся после катастрофы под Борками, в Харькове, Москве и Санкт-Петербурге. Так, городской голова Санкт-Петербурга Петр Аполлонович Грессер сказал, что никогда не переживал такой «стихии, стихии восторженности», как тогда, наблюдая встречу императора в Петербурге 23 октября<sup>129</sup>. «С момента 'чуда в Борках'», писал немецкий посол

в Санкт-Петербурге фон Швейниц, «в столице верили, что никто больше не отважится угрожать жизни столь явно охраняемого Провидением царя»<sup>130</sup>.

В качестве третьего важного элемента, принадлежащего рассказу о «чуде в Борках», следует рассмотреть дискурс о ранениях, которые Александр III получил в результате аварии 1888 года. Несмотря на то что в официальной интерпретации несчастного случая 17 октября царь вышел из железнодорожного ада без единого телесного ранения, уже в сообщениях того времени можно найти указания, что во время аварии царь все же получил травмы. Уже в начале ноября 1888 года в прессу попал диагноз лейб-медика императорской семьи Г.И. Гирша, в котором шла речь о сильном ушибе правого бедра императора и двух небольших, но сильно кровоточивших ранах на руке императрицы. Рука императрицы в результате удара серьезно опухла и после ранения потемнела<sup>131</sup>. Сообщения о ранениях на теле императора повсеместно сопровождались повествованием о том, что император и его супруга на месте аварии вели себя подобно Христу. С другой стороны, все это питало рассуждения и страхи, что катастрофа поезда 17 октября могла причинить императору больший вред, чем сообщалось официально. При этом современники были озабочены со всей очевидностью не только телесными, но и психическими травмами<sup>132</sup>. Так, немецкий посол фон Швейниц записал 23 октября (4 ноября н. ст.) 1888 года в своем дневнике:

Здесь и там слышен вопрос о том, будет ли опасное физическое и психическое потрясение, случившееся во время катастрофы, иметь воздействие на царя, который еще не поправился от зрелища растерзанного отца (в результате покушения 1 марта 1881 года. — Ф.Б.Ш.)<sup>133</sup>.

Когда осенью 1894 года Александр III неожиданно тяжело заболел, в публичной сфере усилились разговоры о том, что причиной этому — запоздалые последствия катастрофы 1888 года. Александр III умер в Крыму 20 октября 1894 года в возрасте 49 лет от болезни почек. Слухи о том, что болезнь царя, прежде довольно крепкого физически, была вызвана внутренними повреждениями, полученными в результате аварии, происходили, судя по всему, от лейб-медика Александра III московского профессора медицины Г.А. Захарьина<sup>134</sup>. Тот факт, что это объяснение ранней смерти Александра обнаруживается во многих воспоминаниях современников, указывает на то, что воздействие рассказа о «чуде в Борках» в начале 1890-х годов уже

несколько пооблекло<sup>135</sup>. Даже лояльные подданные царя к этому времени не могли не критически верить в «неуязвимость» правителя. Даже в консервативных кругах утвердилось убеждение, что вопрос о телесной уязвимости императора совершенно по-новому стоит в век железных дорог.

Как переживали катастрофу 17 октября сами члены императорской семьи, как они описывали ее в своих свидетельствах? Немногие дошедшие до нас высказывания, принадлежащие Александру III, его супруге Марии Федоровне и цесаревичу Николаю, указывают на то, что опыт собственного выживания под Борками также и у членов династии укрепил убежденность в том, что они избраны Богом, чтобы править величайшей континентальной империей на земле. Месяц спустя после аварии император Александр писал своему брату Сергею:

Что мы перечувствовали, что мы испытали и как возблагодарили Юспода, ты можешь себе представить! Этот день не изгладится никогда из нашей памяти. Он был слишком страшен и слишком чуден, потому что Христос желал доказывать всей России, что Он творит еще чудеса и спасает от явной гибели верующих в Него и Его великую милость<sup>136</sup>.

Ощутил ли император сразу же свое спасение как знак Божьей милости или же его сформировала последующая интерпретация официальным нарративом как «чуда в Борках», мы не знаем. Однако этот вопрос не является ключевым для понимания смыслообразующего воспоминания спасшихся во время катастрофы. В том, что спасение из-под обломков царского поезда было проявлением воли Божьей, не сомневалась и Мария Федоровна. Семь лет спустя после происшествия она, уже вдова, вспоминала в одном из писем к своему сыну Сергею «волшебный день»,

...после которого я вдвойне оценила мое счастье и смогла, благодаря Богу, который сохранил жизнь всем моим самым близким на земле, почувствовать то *незабываемое счастье* вновь найти просто под обломками обожаемого Папу и всех моих дорогих детей целыми и невредимыми<sup>137</sup>.

Также и 22-летний наследник престола Николай Александрович связывал свое спасение 17 октября с проявлением воли Господа на земле. Во всяком случае, лишь несколькими днями позже, то есть

после публикации телеграммы министра императорского двора от 18 октября, он рассматривал события под Борками как «чудо». Вечером того дня, когда произошла катастрофа, престолонаследник записал в своем дневнике:

17 октября. Вагон. Бедная Камчатка (собачка. — Ф.Б.Ш.) убита! Роковой для всех день, все мы могли быть убиты, но по воле Божией этого не случилось. Во время завтрака наш поезд сошел с рельсов, столовая и 6 вагонов разбиты и мы вышли из всего невредимыми. Однако убитых было 20 чел<овек> и раненых 16. Пересели в Курский поезд и поехали назад. На ст<анции> Лозовой был молебен и панихида. Ужинали там же. Все мы отделались легкими царапинами и разрезами!!!<sup>138</sup>

Всего неделей позже в дневниковых записях цесаревича возникает фигуры интерпретации, навеянные официальной репрезентацией катастрофы. 25 октября Николай в письме своему дяде Сергею описывал события 17 октября уже как «истинное чудо Божье»<sup>139</sup>. Насколько сильно сила Божья ощущалась в тот день, становится ясным из описания страхов, которые пережил наследник в момент катастрофы. В письме своему дяде он описал это очень выразительно:

В жизнь свою не забуду я того ужасающего треска, раздавшегося от всех ломавшихся вещей, стекол, стульев, звона тарелок, стаканов и т.п. Я невольно закрыл глаза и, лежа, ожидал все время удара по голове, который сразу покончил бы со мной; до того был я уверен, что настал последний час, и что наверное многие из нас уже убиты, если не все. После третьего толчка все остановилось. Я лежал очень удобно на чем-то мягком и на правом боку. Когда я почувствовал сверху холодный воздух, то открыл глаза, и мне показалось, что лежу в темном и низком подземелье; над собой я видел в отверстие свет и тогда стал подыматься, без особого труда я вылез на свет Божий и вытащил Ксению оттуда же. Все это мне показалось сном, так это все скоро случилось. Когда я еще вылезал, я с леденющим ужасом подумал о дорогих Папа и Мама и никогда не забуду ту божественную радость, когда увидел их стоящими на крыше бывшей столовой в нескольких шагах от меня. Я тебя уверяю, мы все имели то чувство, что воскресли из мертвых и все внутренне благодарили и так помолились Богу, как может быть редко в своей жизни или никогда. Но когда я увидел, что все сидевшие за завтраком вылезают один за другим из-под обломков, я постиг то чудо, которое Господь сотворил над нами!<sup>140</sup>

Авария поезда под Борками глубоко тронула молодого наследника престола. Спасение из-под обломков императорского поезда укрепило в Николае, три года спустя пережившем в Японии также покушение на свою жизнь, убеждение, что он сам является орудием Бога на земле. Записи в его дневнике указывают на то, что в последующие годы 17 октября он регулярно вспоминал о травматическом событии под Борками и счастливом спасении своей жизни<sup>141</sup>. Когда 17 октября 1905 года, во время происходивших в стране бурных событий — Всеобщей забастовки и революционных беспорядков, Николай подписал Октябрьский манифест, в котором гарантировал своим подданным основные права, а также обещал демократические выборы с целью создания народного представительства, он поклялся Богу во второй раз защитить свою страну в этот день. Вечером этого судьбоносного дня царь записал в дневнике:

17-го октября. Понедельник. [...] Сидели и разговаривали, ожидая Витте. Подписал манифест в 5 час. После такого дня голова сделалась тяжелою и мысли стали путаться. Господи, помоги нам, спаси и умири Россию!<sup>142</sup>

17 октября стал важным памятным днем не только для Николая и других членов императорской семьи. Также и православные верующие вспоминали регулярно в этот день о чудесном спасении своего правителя из-под обломков царского поезда. Непосредственно после этого события во всей стране служили благодарственные молебны за спасение императорской семьи<sup>143</sup>, и «на все времена» было установлено служение молебнов в этот памятный день<sup>144</sup>. На месте аварии на собранные средства была установлена огромная церковь в память о «чуде под Борками»<sup>145</sup>. Церковь Спасов Скит была возведена в неорусском стиле и освящена 14 июня 1894 года в присутствии Александра III и Марии Федоровны, за четыре месяца до смерти императора<sup>146</sup> (илл. 14). В Харькове на средства, собранные местным духовенством, установили памятный колокол, который ежегодно 17 октября в час дня своим звоном напоминал о «чуде в Борках»<sup>147</sup>. В северном российском городе Вологде, которая, как утверждали верующие, 17 октября 1655 года была избавлена от чумы благодаря воздействию чудотворной иконы, в 1888-м был организован сбор средств, чтобы финансировать создание серебряной памятной лампы<sup>148</sup>. Также и число православных часовен и церквей, посвященных Александру Невскому, святому защитнику царского семейства, значительно выросло после катастрофы под Борками<sup>149</sup>. Православный священник Н. Николаев

из Саратова, летом 1912 года посетивший собор Спасов Скит во время поездки в Харьков, вспомнил на этом месте стихотворение, которое он ребенком учил наизусть в школе:

Ехал Царь с своей семьею,  
Поезд вдруг сошел с пути,  
Было многим тут могилу  
Суждено, дитя, найти...  
Кровь лилась, стонали люди,  
Смерть была со всех сторон,  
Государь с своей семьею  
Только Богом был спасен...<sup>150</sup>

Как следствие, воспоминание о событиях 17 октября 1888 года крепко врезалось в память русского православного населения<sup>151</sup>.

16 ноября 1888 года цензура разрешила к печати лубок, на котором была красочно изображена сцена *Провидение Божие спасает Государя и Его семейство*<sup>152</sup>. На заднем плане можно увидеть изображение царского поезда с двумя украшенными паровозами. На переднем плане стоят Мария Федоровна с двумя маленькими детьми, наследник престола Николай, а также царь Александр III с одной из дочерей. Члены императорской семьи совершенно невредимы, а их одежда безупречна. Они стоят на обломках вагона, а солдаты заняты спасательными работами. Сцену обрамляет затянутое облаками небо, в котором ангел простирает свои руки над обломками императорского вагона-столовой, защищая его, и направляет луч света из вышины на остатки царского поезда (илл. 15). В этой картине, как в зажигательном стекле, обнаруживается целый пучок основных топосов повествования о «чуде в Борках»: разрушенный царский поезд, гора обломков после аварии, невредимые члены императорской семьи и, наконец, ангел Господень, который охраняет Романовых и Россию от опасностей технически модернизированной империи. Высказывание этой картинки было весьма амбивалентным. С одной стороны, она напоминала зрителю о том, что 17 октября 1888 года Бог выказал Свою милость России и ее правителю на царском троне. С другой стороны, она вызывала в памяти современников тот факт, что тело и жизнь царя в эпоху паровых машин и железных дорог подвергается опасностям совсем иного рода. И не только инженеры Министерства путей сообщения были прекрасно осведомлены о том, что в будущем в ситуациях подобного рода более не следует полагаться на чудо Господне<sup>153</sup>.



## 4.2. БОРЬБА С ВНУТРЕННИМИ БЕСПОРЯДКАМИ

Когда Франц Антон фон Герстнер в 1835 году представил царю Николаю I на рассмотрение свое предложение о строительстве железнодорожной сети в европейской части России, он подчеркнул, что железные дороги уже сослужили британскому правительству ценную службу при подавлении восстания в Ирландии. Одновременно он указывал, что царское правительство могло бы быстрее и эффективнее побороть национальный подъем в Польше в ноябре 1830 года, если бы царская империя на тот момент уже была покрыта сетью железных дорог<sup>154</sup>. Когда Николай I в феврале 1851 года отдал распоряжение о строительстве дороги из Петербурга в Варшаву, он руководствовался в том числе соображениями, в основе которых лежала аргументация Герстнера. В то время как ведущие планировщики транспорта отвергали идею строительства этой дороги, поскольку экономически она была крайне невыгодна, царь намеревался с ее помощью сильнее привязать политически беспокойную Польшу к российской метрополии. Не в последнюю очередь эта дорога должна была дать правительству возможность быстро перебросить войска из центральных областей России в случае нового восстания на западных окраинах империи. Образцом тому была железнодорожная линия из Варшавы в Вену, которая в 1849 году сослужила российскому правительству хорошую службу, дав возможность отправить по ней дивизию для подавления революции в Венгрии<sup>155</sup>.

### *4.2.1. Железные дороги во время Январского восстания 1863 года*

Уже очень скоро после своей постройки железнодорожный путь из Петербурга до Варшавы в сентябре 1862 года доказал свою пригодность для транспортировки царских полков. Когда 11 (22) января 1863 года в Царстве Польском и Западном крае развернулось Январское восстание, правительство отправило по этой дороге в мятежный регион военные подкрепления. Операция эта осложнялась тем, что восставшие уже в первые дни сожгли деревянные железнодорожные мосты и перерезали провода железнодорожного телеграфа<sup>156</sup>. Восставшим удалось разрушить рельсовые сооружения на участке в 50 верст и таким образом полностью парализовать на время сообщение между Петербургом и Вильно. С озабоченностью царское правительство наблюдало, как служащие частного железнодорожного общества,

а также сотрудники телеграфа присоединялись к «мятежникам». Персонал Петербурго-Варшавской железной дороги в восставших провинциях почти полностью состоял из подданных польской национальности, многие из которых симпатизировали политическим целям восстания<sup>157</sup>. Сотрудники железнодорожного правления снабжали мятежников информацией о планах передвижения военных транспортов и предоставляли в распоряжение восставших поезда для передвижения<sup>158</sup>. Повреждение путей и сопротивление польских железнодорожных служащих затруднило переброску царских войск в достаточном количестве в западные области. Однако уже 19 января 1863 года сообщение на поврежденных участках было восстановлено, хотя из-за разрушенных мостов еще долго приходилось передвигаться с пересадками по оторванным друг от друга участкам дороги. Теперь восставшие открывали огонь из лесов по поездам, перевозившим войска. По этой причине военные решили перед проездом армейского соединения — как во вражеской стране — пускать вперед паровоз для разведки местности<sup>159</sup>. Самодержавный режим реагировал на атаки драконовскими мерами<sup>160</sup>. Во-первых, военное руководство совместно с местными властями усилило охрану вокзалов, мостов и других критически важных точек на линии<sup>161</sup>. Во-вторых, было дано распоряжение прорубать широкие просеки в лесах, чтобы предотвратить нападения на поезда из засад<sup>162</sup>. В-третьих, жители деревень вдоль путей под угрозой высоких штрафов должны были участвовать в работах по защите путей и телеграфных коммуникаций<sup>163</sup>. Наконец, власти безо всякой пощады наказывали польских мятежников и их сторонников, служивших в правлениях железных дорог и телеграфа<sup>164</sup>.

Хотя правительство довольно быстро вновь овладело ситуацией в районе путевых сооружений в Польше и в Западном крае, события 1863 года отчетливо показали, что железная дорога в кризисных ситуациях может легко превратиться из инструмента имперской власти в ахиллесову пята режима<sup>165</sup>. Январское восстание обозначило важную цезуру в разных сферах политики, в том числе и в российских дебатах о регулировании железнодорожного сообщения. Сторонники жесткого курса в вопросах национальной политики, например Иосиф Владимирович Гурко, генерал-губернатор Варшавы в 1883–1884 годах, оглядываясь на события 1863 года, выступал за то, чтобы вообще запретить службу на железной дороге подданным польской национальности. Однако даже само решение заменить польский персонал на стратегически важных участках в западных провинциях русскими

православными рабочими и служащими очень сложно было осуществить на практике. В распоряжении железных дорог просто не было необходимого количества квалифицированной рабочей силы из русских<sup>166</sup>.

Однако не только факт, что *польские* железнодорожники во время Январского восстания ударили ножом в спину царской власти, оставил свой след в коллективной памяти имперской элиты. После событий 1863 года высокопоставленные представители правительства поставили вопрос также и о том, что железная дорога из Петербурга в Варшаву эксплуатируется и контролируется служащими *частного* акционерного общества, а не государственными чиновниками. Когда в начале 1880-х годов<sup>167</sup> комиссия Баранова обсуждала возможность наделить служащих железнодорожных обществ (государственных или частных) ограниченными полицейскими полномочиями, министр внутренних дел граф Толстой напомнил своим коллегам об опыте 1863 года<sup>168</sup>. Тогда, утверждал министр, персонал Петербурго-Варшавской дороги оказался неспособным сохранить законность и порядок на своей линии. Толстой напомнил участникам дискуссии, что восставших поддерживали служащие железной дороги. На этом фоне, говорил министр внутренних дел, даже нельзя ставить вопрос о том, чтобы наделить железнодорожных служащих полицейскими функциями, а тем более давать им право носить оружие на службе<sup>169</sup>. Тем самым Толстой объяснил, что защита закона и порядка на железных дорогах империи является только и исключительно задачей государства, а также *государственной* железнодорожной жандармерии, подчинявшейся с 1867 года шефу жандармов, а с 1882 года — министру внутренних дел<sup>170</sup>. Власти извлекли уроки из событий Январского восстания также и в том, что касалось организации железнодорожной жандармерии<sup>171</sup>.

#### *Краткая история железнодорожной жандармерии*

Возникновение отдельной полицейской организации для нужд железнодорожного сообщения относится к 1840–1850-м годам<sup>172</sup>. В ходе концессионирования новых железнодорожных линий, а также новых железнодорожных обществ имперское правительство всегда инициировало создание соответствующего жандармского подразделения — жандармско-полицейской команды. Эти силы безопасности подчинялись сначала транспортным властям, с 1865 года представленным Министерством путей сообщения. В начале 1860-х годов железнодорожные жандармские команды отвечали за три различные,

отчасти даже конкурирующие сферы<sup>173</sup>. Во-первых, они должны были следить, чтобы рабочие и подрядчики железнодорожных обществ — например, при строительстве новых линий — должным образом выполняли свою работу. Во-вторых, они должны были обеспечить законность и порядок на вокзалах и разрешать конфликты, возникавшие между пассажирами, служащими железных дорог и местными жителями, вмешиваясь в происходящее. Наконец, их долгом было собирать жалобы пассажиров и рабочих и препровождать их в соответствующие органы. Однако уже в 1863 году власти посчитали проблемой то обстоятельство, что жандармы, с одной стороны, могли получать указания от тех или иных железнодорожных обществ, а с другой — должны были одновременно следить за их персоналом. В выступлениях перед членами комиссии Баранова министр внутренних дел граф Толстой подчеркивал, что во время Январского восстания не только сотрудники Санкт-Петербурго-Варшавской дороги, но и служащие соответствующей железнодорожной жандармерии отказывались беспрепятственно обеспечивать сообщение на этой линии дороги. Полиция даже закрывала глаза на участие железнодорожных служащих в мятеже и не передавала информацию органам, отвечавшим за безопасность, в Санкт-Петербурге<sup>174</sup>. Близость жандармерии к железнодорожному обществу, а также к его коллективу, по мнению Толстого, оказалась рискованной политически.

В 1867 году, выведя железнодорожную жандармерию из подчинения Министерству путей сообщения и передав руководство ею шефу жандармов, правительство показало, что выводы из событий 1863 года были сделаны<sup>175</sup>. С точки зрения министра внутренних дел, подразделения жандармерии, благодаря обретенной независимости от железнодорожных компаний, могли теперь «беспристрастно» исполнять свои обязанности<sup>176</sup>. Начиная с 1867 года железнодорожная жандармерия получала финансовые средства не от Министерства путей сообщения, но от Военного министерства<sup>177</sup>. К тому же спектр ее компетенций был приведен в соответствие с полномочиями других полицейских формирований, подчинявшихся Отдельному корпусу жандармов<sup>178</sup>. В 1895 году в империи существовало уже 21 Жандармско-полицейское управление железных дорог, каждое из которых отвечало за участок пути протяженностью 2000 верст. Поскольку на каждом вокзале империи должен был находиться по крайней мере один жандарм, ни одно другое жандармское формирование в России на рубеже веков не располагало таким большим персоналом, как силы безопасности на железных дорогах<sup>179</sup>.

### 4.2.2. Революционная пропаганда и терроризм

Январское восстание 1863 года в Польше и в Западном крае наглядно показало царскому правительству, что железнодорожная система империи может быть использована также и его политическими противниками как средство коммуникации и как тактическое оружие. Вскоре правительство вынуждено было признать, что борьба за рельсы власти распространилась и на центральные области России. Так, в июле 1875 года сотрудник Третьего отделения — тайной политической полиции — сообщал коллегам — железнодорожным жандармам, что обнаружил связку «возмутительных сочинений» вблизи насыпи Николаевской железной дороги. Аналогичный инцидент, говорится дальше в документе, произошел недавно между Моршанском и Сызранью, на Волге. «Обстоятельства эти, — писал автор секретного циркуляра, — указывают на попытки пропагандистов новым способом распространять в народе противоправительственные сочинения, а потому предлагается обратить на это особенное внимание и принять [...] предупредительные меры». Коллеги из железнодорожной жандармерии получили указание впредь обращать внимание на случаи такого рода. Согласно инструкции, разосланной по железным дорогам, их служащим предписывалось передавать полиции немедленно любую подозрительную бумагу, найденную в поезде или возле железнодорожных сооружений<sup>180</sup>.

В декабре 1881 года директор полицейского департамента Вячеслав Плева информировал коллег о том, что члены «социал-революционных сообществ» в ближайшем будущем планируют получить под свой контроль вокзальные рестораны и использовать их для своих целей. Как в Румынии, где революционеры-эмигранты успешно применяли подобную стратегию, политически подозрительные личности теперь и в России попытаются использовать буфеты и рестораны на вокзалах для финансирования своей деятельности и агитации среди сотрудников и рабочих железной дороги. От информантов полиция получила достоверные известия о соответствующих планах. Плева велел своим подчиненным проявлять теперь особую бдительность<sup>181</sup>.

Оппозиционные группы пытались использовать не только вокзальные буфеты как базу для своей нелегальной деятельности. Одновременно критики правительства обнаружили, что пассажирские станции также являются подходящими подмостками для политических демонстраций<sup>182</sup>. Среди прочего, повод к этому давали отправление и прибытие на станции политических заключенных. В апреле 1878 года, например, на Курском вокзале в Москве поезд

с арестованными студентами из Киева восторженно приветствовали 150 сочувствующих. Члены революционного комитета радостно кричали «Ура!», а также «За свободу, равенство и братство!». Кроме этого, они передавали политическим арестантам деньги, чай и теплую одежду<sup>183</sup>. В последующие годы правительство сделало все возможное, чтобы предотвратить инциденты такого рода. В марте 1901 года, например, обер-полицмейстер Москвы сообщал служащим железнодорожной жандармерии о планируемом перемещении группы арестованных студенток из одной московской тюрьмы. Чтобы обеспечить беспрепятственную погрузку арестанток в поезд, полиция распорядилась отвести их сначала в отдельное помещение в здании Николаевского вокзала, а затем, непосредственно перед отправлением поезда, вывести на перрон. Таким образом задумывалось сорвать план проведения политических демонстраций на вокзале<sup>184</sup>.

Несмотря на все усилия полицейских сил, железная дорога все же оставалась важным пространством для антиправительственной пропаганды в Российской империи. И в особенности это стало очевидным во время революции 1905–1907 годов<sup>185</sup>. В документах железнодорожной жандармерии можно обнаружить многочисленные сообщения о политических активистах, распространявших антиправительственные листовки по пассажирским вагонам во время Первой русской революции и пытавшихся воодушевить попутчиков пламенными речами, агитируя за революцию<sup>186</sup>. В качестве примера можно привести случай Владимира Мейснера, студента из дворян, уроженца Новгорода. 21 декабря 1906 года, на пути домой из Санкт-Петербурга, в вагоне третьего класса он читал своим попутчикам анархистско-революционные прокламации. Один из верноподданных пассажиров донес на Мейснера, и он был арестован еще в пути железнодорожными жандармами. В тюрьме в Санкт-Петербурге молодой агитатор провел под арестом три месяца<sup>187</sup>.

#### *Возникновение железнодорожного терроризма в царской империи*

Строительство и эксплуатация железнодорожной сети играли главную роль также и для развития в царской империи терроризма современного типа<sup>188</sup>. Радикальные политические активисты достаточно рано осознали, что взрывы на железнодорожных сооружениях позволяют весьма чувствительно ослабить режим. Уже в 1860-е годы царские силы безопасности получили сведения, что радикальные группы взяли под наблюдение императорский поезд как объект возможного террористического акта. В мае 1865 года Третьему отделению

сообщили из западных провинций, что польские подданные, засевшие в домике стрелочника, запланировали перед проездом императорского поезда Александра II расчесть рельсы на дороге из Варшавы в Москву и тем самым спровоцировать крушение с непредвиденными последствиями<sup>189</sup>.

Летом 1869 года полицейские власти южнорусского города Елисаветграда получили анонимное письмо, из которого следовало, что группа вооруженных людей попытается атаковать императорский поезд во время его проезда через город. Согласно этому письму, в город прибыли двое молодых людей, чтобы заминировать железнодорожное полотно и взорвать царский поезд. Поскольку император в короткий срок изменил свой маршрут, теракт не состоялся. После этого указанные люди получили от неизвестного лица из Одессы совет применить неиспользованную взрывчатку для нападения на почтовый поезд и тем самым захватить значительные суммы денег<sup>190</sup>. После получения этого письма полиция арестовала подозрительных мужчин в Елисаветграде. До сих пор историки ломают голову над тем, что именно замышляла эта группа. Филип Помпер исходит из того, что Феофан Борисов, Михаил Троицкий и Василий Кунтушев планировали что-то иное, нежели просто доставлять контрабандой запрещенную литературу из Швейцарии. Именно это было записано в протоколе допроса в полиции<sup>191</sup>. Помпер обращает внимание на три подозрительных момента, из которых делает вывод, что эти трое мужчин в Елисаветграде летом 1869 года преследовали более радикальные цели. Во-первых, Борисов был членом основанной Николаем Ишутиним подпольной группы «Организация», в которой тайный кружок «Ад» обсуждал также и убийство царя<sup>192</sup>. Троицкий, второй подозреваемый, позднее вступил в террористическую организацию «Народная воля». Во-вторых, полиция впоследствии обнаружила, что Сергей Нечаев, автор *Катехизиса революционера* (1869) и основатель группы «Народная расправа», к моменту ареста троих подозреваемых также находился в этом регионе. Нечаев искал работу на железной дороге в Одессе, выдавая себя за машиниста из Сербии. В-третьих, Нечаев в сентябре 1869 года вступил в контакт с группой Борисова, Троицкого и Кунтушева. Все эти обстоятельства, согласно Помперу, указывают на то, что Александр II осенью 1869 года лишь чудом избежал покушения на железной дороге, запланированного группой революционеров-социалистов.

Путевые сооружения представлялись террористам «идеальным» местом для покушения на жизнь царя по трем причинам. Во-первых, обширную систему железных дорог, несмотря на интенсивную охрану,

контролировать было довольно сложно, в особенности в темное время суток. Поэтому вооруженные активисты могли организовать требовавшие длительной и сложной подготовки теракты на железнодорожных насыпях. Во-вторых, планирование покушений на царя на путевых сооружениях облегчалось тем, что императорские поезда так же придерживались расписания, как и все другие. Если бы террористам удалось получить соответствующую информацию, то взрыв можно было распланировать с точностью почти до минуты и подорвать взрывчатку перед проездом императорского поезда. Наконец, террористы рассчитывали на физические силы, которые проявятся в полной мере, когда поезд на полной скорости сойдет с рельсов. Через манипуляции у железнодорожного полотна следовало добиться того, чтобы ситуация могла развиваться по тому же сценарию, что и при «обычном» крушении поезда. А разрушительные подчас последствия железнодорожных аварий в 1860-е и 1870-е годы в России уже были достаточно известны.

Российские террористы 1870-х годов, первыми выстроившие тайные, подпольные организационные структуры и признавшие пользу динамита для своей борьбы, могут рассматриваться еще и как «изобретатели» современного терроризма на железной дороге<sup>193</sup>. Запланированные покушения «Народной воли» на царский поезд 18–19 ноября 1879 года были не только проявлением первых попыток террористической организации исполнить назначенный царю «смертный приговор»<sup>194</sup>. Эта серия покушений на царский поезд была также и первой реализованной акцией такого рода в истории современного терроризма вообще<sup>195</sup>. Члены исполнительного комитета «Народной воли» осуществляли приготовления к покушению на поезд Александра II в трех точках железнодорожной линии Симферополь–Москва, по которой царь должен был возвращаться из своей летней резиденции в Ливадии в Санкт-Петербург<sup>196</sup>. После того как в августе 1879 года Александр II был «приговорен» к смерти, революционеры пришли к выводу, что наиболее эффективно будет напасть на царя на его пути от Черного моря в Москву<sup>197</sup>. За недели до запланированной поездки императора организации удалось внедрить одного из своих членов в железнодорожное общество и обеспечить ему место стрелочника вблизи Одессы. Помимо этого, вблизи Александровска в Екатеринославской провинции и на окраине Москвы рядом с железнодорожными сооружениями были арендованы дома<sup>198</sup>. Не возбудив ни малейшего подозрения у соседей, активисты под покровом ночи копали туннели от своих убежищ до путевых сооружений, закладывали туда запальные провода и взрывчатку и устанавливали гальванические батареи.



Несмотря на тщательное планирование, попытки теракта не увенчались «успехом» ни в одном из трех мест. На первом месте, вблизи Одессы, активисты заблаговременно прекратили все приготовления, поскольку маршрут царя изменился. У Александровска, на пути между Крымом и Харьковом, взрыв не состоялся, поскольку Андрей Желябов неправильным образом соединил запальный кабель. Поэтому царскому поезду удалось 18 ноября невредимым проскочить подготовленное место<sup>199</sup>. В третьем месте, на линии Курск–Москва, Степану Ширяеву удалось 19 ноября взорвать бомбу под полотном, однако после того, как первый из двух поездов уже проехал подготовленное место<sup>200</sup>. Террористы исходили из того, что Александр II находился во втором поезде. На самом деле император ехал в первом поезде и благополучно достиг Москвы, когда произошел взрыв, сбросивший с рельсов поезд с его свитой. Несмотря на взрыв, ни один из пассажиров второго поезда серьезно не пострадал.

Хотя Александр II пережил попытки покушения 18–19 ноября, руководители «Народной воли» были очень горды произошедшим. В своем подпольном издании террористы подчеркивали *модерный* характер попыток покушения: прежде попытки убить царя, говорилось в нелегальной газете *Народная воля* от 1 января 1880 года, были сравнительно примитивны: «Во всех их человек с пистолетом в руках шел на повелителя миллионов, лицом к лицу, без всякой надежды на спасение, с самыми незначительными шансами на успех». Насколько отличался от этого теракт 19 ноября: «Дело, очевидно, было зрело обдуманно и подготовлено. Значительная сумма денег, значительные рабочие силы, основательные технические сведения — бросаются в глаза при самом беглом обзоре отчета о происшествии»<sup>201</sup>. Организация очень самонадеянно расхваливала себя:

Это прогрессивное усовершенствование способов борьбы составляет чрезвычайно утешительный факт [...] «недоучки» вводят у себя наилучшие системы вооружения и пускают в ход последние, новейшие, научные завоевания в области техники. Во всех фазах борьбы революционеры невольно напоминают собою высшую культурную расу, мечающуюся силами с многочисленными, но дикими ордами правительства. Знание и изобретательность — несомненно на стороне «недоучек»<sup>202</sup>.

Тем не менее «недоучкам» не удалось с помощью их отточенной тактики убить императора. Однако, атаковав царский поезд, они напали на авторитетный (и модерный) символ власти царской империи

и тем самым категорически и эффективно, с точки зрения публичности, объявили режиму войну на железных дорогах империи. «Взяв себе в помощники химию и электричество, революционер взорвал царский поезд», — улоенно писала позднее в своих воспоминаниях Вера Фигнер о методах, которые использовала в борьбе ее террористическая организация. Хотя, признает она, это была «неудача», «эффект его [Комитета] действий ослеплял всех и кружил головы молодежи», найдя отклик также и в Европе<sup>203</sup>.

Если руководители «Народной воли» воспевали *модерный* характер попытки теракта 18–19 ноября, то для консервативной прессы империи методы борьбы «невидимого» политического противника были настоящим шоком. Так, *Российские ведомости* писали 20 ноября:

В способах этой борьбы они сделали шаг, столько же смелый, сколько и ужасный. Прежние орудия, которые они избирали для своего действия, им кажутся уже более недостаточными. Кинжалы и револьверы, требующие момента фанатической рукой, они бросают как не ведущие к цели, меняя их на медленную, требующую упорного напряжения и столь же злую работу. С поверхности земли они уходят вглубь ее, и оттуда преследуют свои разрушительные стремления<sup>204</sup>.

События ноября 1879 года поставили власти перед фактом, что *крамола*, как официально назывались вооруженные политические противники, прибегнув к динамиту и к железной дороге, начала использовать самые современные технические достижения и тем самым открыла новую главу вооруженной борьбы против правящего режима. Этим шагом она серьезно изменила пространственную ситуацию в борьбе между оппозицией и режимом. Если прежде конфронтация происходила будто бы на «открытой сцене» в виде личного политического противостояния, то теперь террористы действовали с помощью современной техники на расстоянии, уйдя при этом в «подполье». На все большую технизацию методов борьбы своих политических противников царский режим реагировал усилением инструкций по технике безопасности, которые должны были соблюдаться при передвижении императора<sup>205</sup>. Насколько нам известно, Александр II занял довольно отстраненную позицию по отношению к этим мерам, весьма чувствительно ограничивавшим его радиус передвижения, — обстоятельство, в результате позволившее террористам убить находившегося в своей карете на улице Санкт-Петербурга царя-реформатора 1 марта 1881 года<sup>206</sup>.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПУТИ



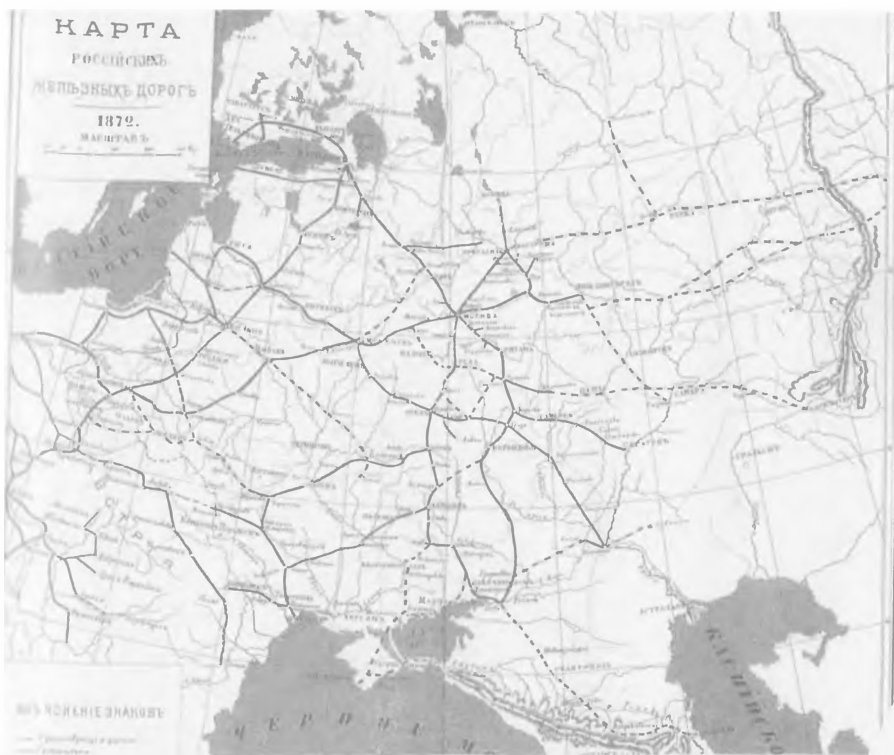
Российская империя (и Великая Сибирская железная дорога): Географическая карта, представленная на Всемирной выставке в Париже в 1900 году



2. Вокзал Санкт-Петербурго-Московской железной дороги в Санкт-Петербурге.  
Акварель. Художник А. Пецольд (1844–1847)



3. Вокзал Николаевской железной дороги и Ярославский вокзал в Москве.  
Фотография. Начало XX века

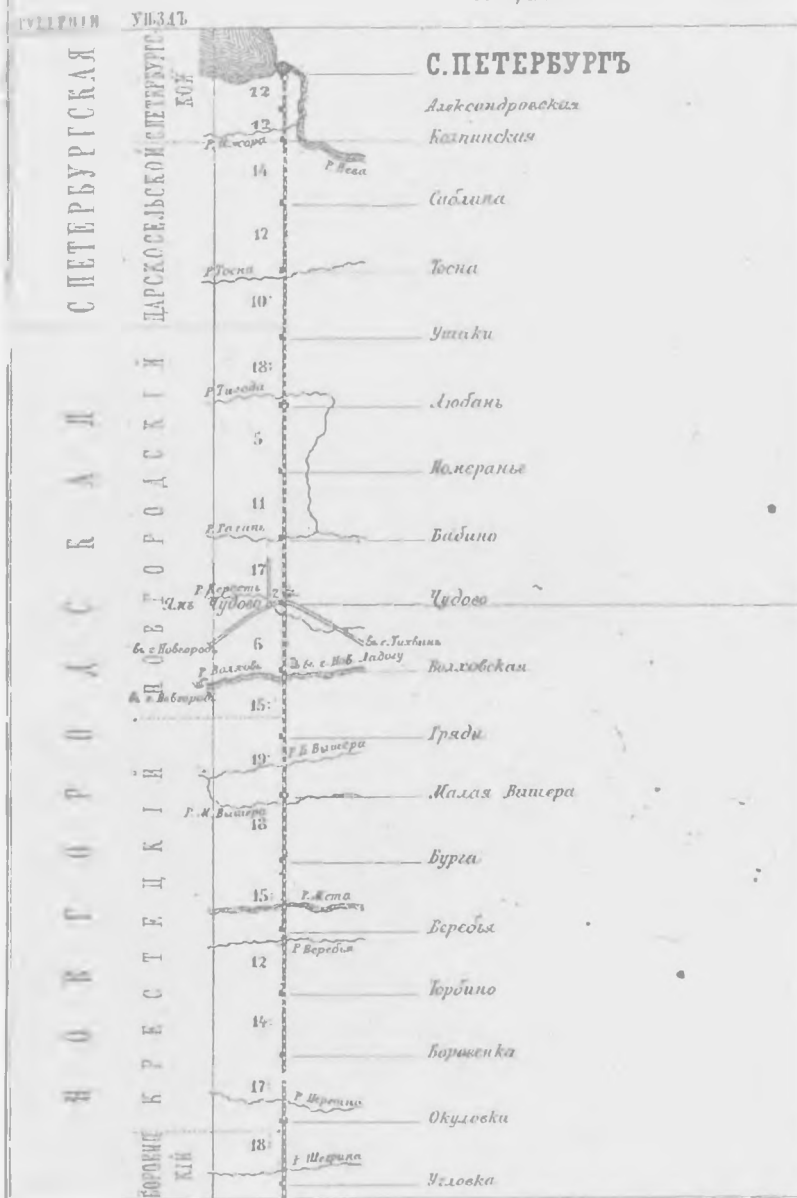


1 Карта путей сообщения Российской империи. 1872 год

# НИКОЛАЕВСКАЯ

отъ С. Петербурга до Москвы

604 версты.



5. Продольный профиль Николаевской железной дороги (фрагмент) из Путеводителя по России (1868)



Рекламный плакат марки пива *Калинкин* (1903)

Открытие сооруженного в Томске Императорского университета, должностивущего быть уместившим разведником и двигателем превращения из Азиатского восток поступовало 22 июня 1884 г. в честь телекоммунитета Государыни Императрицы Марии Федоровны, во царствование в Волге начинающего Монарха Миротворца, Императора Александра III-го.



Сознание, что обширный, богатый Сибирский край с его разнообразными нуж-

Рис. 59. Твоя Остия (фот. Палазов)



Рис. 60. Остятские девушки (фот. Палазова)

дами, требует разработки и разрешения в честь многих существующих вопросов, касающихся не только его одного, но и общего русского населения, надвинуло на первый план сооружение через всю Сибирь непрерывной железной артерии желтого пути.

Первый камень в главу Великого сооружения Сибирской железной дороги положен был 19 мая 1881 г. во Владивостоке. Его Императорским Высоч-

## 7. «Типы остяков» и «остятские девушки»



## 8. Александровский мост через Волгу

Фотографии из *Путеводителя по Великой Сибирской железной дороге*, изд. Министерством путей сообщения Российской империи для Всемирной выставки в Париже в 1900 году (Илл. 7, 8)





«Курляндские цыгане». Иллюстрация из путеводителя по Московско-Виндавской железной дороге (*Спутник по Московско-Виндавской железной дороге*, 1909 год)



Фотография буфетного зала для пассажиров 1-го и 2-го классов на вокзале города Латина, Юго-Западные железные дороги (построен в 1887–1891 годах)



11. Чертеж железнодорожного вокзала города Казатина (построен в 1887–1891 годах): а=буфетный зал I и II классов, б зал I кл., в дамская уборная, д- клозет, е--мужская уборная, ф=клозет, г=помещение буфета, и=телеграф, к проход, л=багажный зал и кассы, м-багажная касса, н -билетная касса, о=кабинет и кантора начальника станции и дежурного по станции, р=хранение багажа, г почта, с=ламповая, т- медицинский персонал и приемный покой, и зал III кл., в буфет III кл., w- дамская уборная, х=умывальная, у–жандармская дежурная, z=проходы.



12. Железнодорожная катастрофа под Борками. Обломки вагона детей императора



10 Железнодорожная катастрофа под Борками. Разрушенная ходовая тележка вагона-головной. Иллюстрации из журнала *Нива* от 12 ноября 1888 года



11 Вид Святогорского Спасова Скита и храма на месте крушения Императорского поезда 17 октября 1888 года. Хромолитография 1904 года

# БОЖЕ ЦАРЯ ХРАНИ!



## ПРОВИДЕНИЕ БОЖИЕ СПАСАЕТ ГОСУДАРЯ И ЕГО СЕМЕЙСТВО.

Воспоминание о том, что в 1888 году, в ночь 25-го ноября, в 12 часов, в то время, когда государь и его семейство находились в поезде, следовавшем из Варшавы в Петербург, произошло страшное происшествие, которое стоило жизни многим людям, а государю и его семейству удалось избежать опасности, является предметом настоящего рассказа. В то время, когда государь и его семейство находились в поезде, следовавшем из Варшавы в Петербург, произошло страшное происшествие, которое стоило жизни многим людям, а государю и его семейству удалось избежать опасности, является предметом настоящего рассказа. В то время, когда государь и его семейство находились в поезде, следовавшем из Варшавы в Петербург, произошло страшное происшествие, которое стоило жизни многим людям, а государю и его семейству удалось избежать опасности, является предметом настоящего рассказа.

15. Боже, царя храни! Провидение Божие спасает государя и его семейство. Хромолитография. М.С. Соловьев. Ноябрь 1888 года

16. Александровский мост через Волгу. Почтовая открытка, конец XIX века



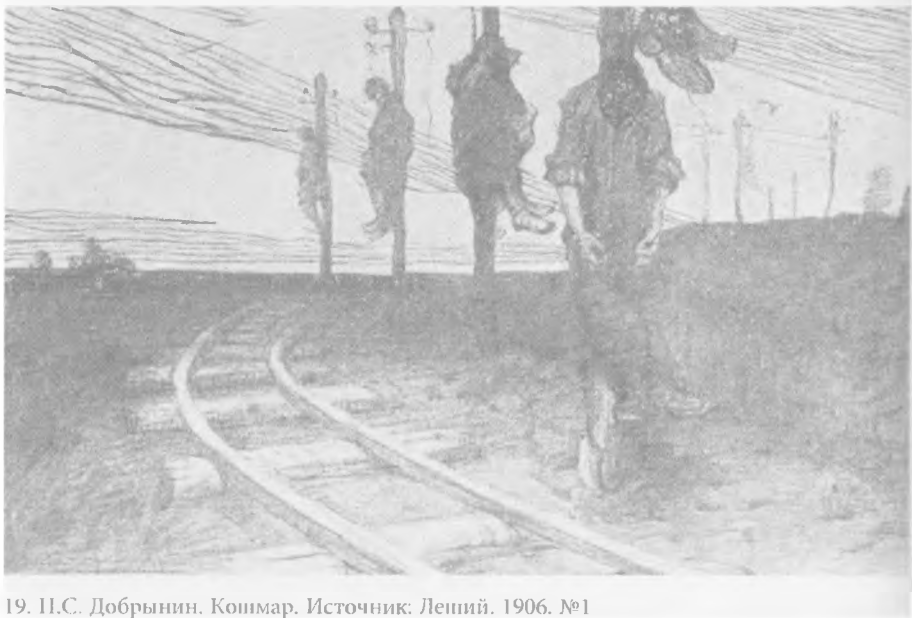
17. С.И. Иванов. Переселенка в вагоне (1886 год)

© Государственный мемориальный историко-художественный и природный музей-заповедник В Д. Поленова





18. Неизвестный художник. Сибирский мотив. Источник: Овод, 1906. №5



19. П.С. Добрынин. Кошмар. Источник: Леший. 1906. №1



20 На Дальний Восток. В воинском вагоне. Источник: Нива. 1904. 24 апреля.  
Рисунок В.А. Табурина



21 Николай II в Сувалках провожает войска, отправляющиеся на Дальний Восток.  
Фотография. Источник: Нива. 1904. 20 ноября



22. Проводы кадетов Морского корпуса на Николаевском вокзале в Санкт-Петербурге. Рисунок В.А. Табурина. Источник: Нива. 1904. 21 февраля  
[оригинальное название в *Ниве*: Отправка на Дальний Восток мичманов, новопроизведенных ранее срока в морском кадетском корпусе. На вокзале Николаевской железной дороги в С. Петербурге. Ориг. рис. В.А. Табурина.]





23. [оригинал:] Отбытие воинского сибирского поезда в Маньчжурию. По фотографии, снятой в Омске. Источник: Нива. 1904. 21 февраля



24. К.А. Савицкий. На войну. 1888 € Русский музей, Санкт-Петербург

В то время как в изображении террористов из «Народной воли» события 19 ноября представляли *модерный* характер их тактики борьбы, имперские власти в своем повествовании о божественной защите царя использовали эксплицитно традиционную, то есть домодерную объяснительную модель. Тот факт, что Александр II 19 ноября 1879 года едва избежал гибели, при царском дворе и в верноподданнической прессе интерпретировалось как выражение милости Господа, который «вновь спас драгоценную жизнь Государя»<sup>207</sup>. В официальной интерпретации события подчеркивалось, что Александр в момент взрыва бомбы, находясь в Москве, молился перед иконой Божьей Матери<sup>208</sup>. Публике это совпадение преподносилось как выражение «чуда» Божьего и доказательство тому, что императора хранит Провидение<sup>209</sup>. Когда Александр 20 ноября в Московском Кремле предстал перед сановниками, он заявил: «...Бог вновь спас Меня от угрожавшей Мне опасности»<sup>210</sup>.

После спасения императора в Петербурге имела массовое хождение лубочная картина, изображавшая «божественное прикрытие царя в момент покушения»:

На картине виден преступник, стоящий за стеной уединенного дома и наблюдающий за приближением первого поезда. Над средним вагоном этого поезда парит ангел, простерший свои руки, как бы защищающие его. Происходящее представлено в вечернем свете, и яркий свет огней локомотива освещает ангела сияющим светом<sup>211</sup>.

После покушения в Петербурге еще курсировали слухи о том, что Александр первоначально планировал поехать в том поезде, который активистам «Народной воли» удалось сбросить с путей. Согласно этой истории, царь прибыл в Симферополь, начальный пункт путешествия, раньше, чем планировалось, что и привело к смене расписания его поезда и поезда свиты<sup>212</sup>. Этот нарратив замечательно включался в рассказ о спасении царя 19 ноября 1879 года Божественным провидением: Творец посредством Своих благочестивых слуг вмешался в земной порядок с его техническими регламентами и расписаниями, позаботился об изменении расписания, разрушив таким образом техницистское видение террористов и сорвав их планы. Из мемуаров Веры Фигнер и других современников мы знаем, однако, что чудесное спасение царя 19 ноября 1879 года имело вполне земные причины. В действительности царь выехал из Симферополя, как и планировалось, на втором поезде, о чем местные связные «Народной воли»

телеграфировали в Москву: «Цена пшенице два рубля, наша цена 4» (то есть: царь едет в четвертом вагоне второго поезда)<sup>213</sup>. В пути два поезда поменялись местами, что при поездках такого рода не было чем-то из ряда вон выходящим, но что никак не могло быть предугадано террористами<sup>214</sup>.

Во время как члены исполнительного комитета «Народной воли» были убеждены в том, что они борются во имя «воли» простого русского «народа», имперские власти стигматизировали террористов как чуждый элемент в русском «народном теле» и указывали на ту пропасть, что разделяла *крамолу* и благочестивое и верноподданное население. 22 ноября в «Санкт-Петербургских новостях», например, говорилось:

Такие преступления превышают степень неразвращенной, девственной народной фантазии и не дают возможности предупредить то, что и случиться не могло бы, если бы хотя мысль о возможности преступления скользнула бы в умах населения. Если бы жителям Москвы сказали, что возможен подкоп под железную дорогу, для взрыва в минуту прохода императорского поезда, то кто бы из русских не решился осмотреть все окрестные к железной дороге дома и лачуги, чтобы воочию убедиться, что ничто не угрожает спокойствию монарха?<sup>215</sup>

Консервативные журналисты в своих репортажах о покушении на царя подчеркивали, что террористы действовали из засады и тем самым нарушали правила открытого и честного поединка. Так, при обыске дома, в котором Степан Ширяев и Софья Перовская ожидали подхода поезда, было установлено, что каждая деталь разрушительного механизма была тщательно замаскирована<sup>216</sup>. Пресса детально сообщала о хладнокровном образе действий террористов, выкопавших сорокаметровый туннель от своего убежища до железнодорожной насыпи, протянувших запальный провод и поместивших взрывчатку под полотном железной дороги<sup>217</sup>. Верная правительству газета *Новое время* подчеркивала в своем репортаже, что Ширяев и Перовская отвлекали соседей от своей ночной деятельности тем, что днем вели ярко выраженный религиозный образ жизни<sup>218</sup>. Они украсили свой дом иконами и вели себя так, будто были частью того благочестивого местного сообщества, среди которого поселились. С помощью такого предательского поведения, согласно официальной версии, передовые борцы «Народной воли» в действительности лишь отчуждали себя от простого православного населения. Не без удовлетворения

консервативная пресса сообщала, что по окончании следствия собравшаяся у служившего Перовской и Ширяеву убежищем дома раздраженная толпа в 4000 человек с криками «ура!» крушила окна и мебель, как будто эти люди хотели таким образом отомстить предателям, замышлявшим в «ненавистном доме» свои преступные козни<sup>219</sup>.

Террористические группы в России видели в поездах и железнодорожном полотне не только цели политически мотивированных покушений. Железная дорога оказывала им в то же время неоценимую помощь как сеть коммуникации и транспортное средство. Средство передвижения, управляемое паровым двигателем, позволяло активистам оппозиции быстро передвигаться в пределах границ империи, а в случае преследования — скрыться за границу<sup>220</sup>. Система железных дорог облегчала также и создание сети тайных террористических ячеек по всей стране и коммуникацию внутри этой организованной структуры политического подполья<sup>221</sup>. Власти полностью осознавали значение железной дороги как транспортного средства для террористов, перевозки оружия, взрывчатки и запрещенной литературы. Силам безопасности железнодорожной полиции поручалось особенно зорко следить за вызывающими подозрение пассажирами или же за бросающимися в глаза своей величиной и тяжестью багажом<sup>222</sup>.

Григорий Гольденберг, участвовавший в ноябре 1879 года в подготовке покушения «Народной воли» поблизости от Одессы, отправился в середине месяца, вскоре после того как было решено прекратить подготовку теракта в этом портовом городе, на поезде в Москву. В его багаже находилось около 16 кг нитроглицерина, который он, по всей видимости, вез в Москву Ширяеву и Перовской. Однако тяжелый чемодан вызвал подозрение носильщика на вокзале Елисаветграда 14 ноября. Гольденберг был задержан, пытался бежать, защищался с помощью револьвера, однако был все же схвачен полицией и арестован<sup>223</sup>. Что за крупная рыба оказалась в этот раз в сетях жандармов, власти установили лишь позднее, когда заставили Гольденберга заговорить, дав ложные обещания и получив таким образом обширную информацию о структурах, членах и деятельности «Народной воли». Хотя арест Гольденберга и не предотвратил покушения 19 ноября 1879 года, показания арестованного сыграли существенную роль позднее, при расследовании теракта и формулировании обвинительного заключения против заговорщиков 1 марта 1881 года<sup>224</sup>.

Узнав об аресте некоего Степана Ефремова (он же Григорий Гольденберг) и конфискации взрывчатого вещества у подозреваемого, шеф жандармов и глава Третьего отделения генерал-адъютант Александр

Дрентельн оставил на депеше помету: «Не к проезду ли императорского поезда он готовил?»<sup>225</sup> Управляющий Третьим отделением Шмидт тут же послал телеграммы в Симферополь, Екатеринослав, Харьков, Орел, Тулу, Калугу, Москву, Тверь и Новгород, предупреждая полицейские власти «о возможности покушения по случаю проезда государя из Ливадии в Петербург или наследника (Александра III. — Ф. Б. Ш.) из Петербурга в Москву...»<sup>226</sup>. По всей видимости, это известие не вызвало нужного беспокойства у сил безопасности. Очевидно, предположение о том, что преступники действительно могли планировать взрыв бомбы под царским поездом, было слишком фантастическим для современников, чтобы быть принятым всерьез<sup>227</sup>.

Вокзалы Российской империи — и это отчетливо показывает история Григория Гольденберга — могли нести для активистов политической оппозиции риски попадания в западню в публичном пространстве в силу высокой концентрации полиции в этих местах. То же самое верно, однако, — если смотреть с другой колокольни — также и для высокопоставленных сановников, попадавших в начале XX века в сети террористических организаций Партии социалистов-революционеров. В 1904 году, во время «второй волны террора» в предреволюционной России, члены «боевой организации» эсеров выбрали привокзальную площадь Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги в Петербурге в качестве места для покушения на ненавистного министра внутренних дел Вячеслава фон Плеве. 15 июля фон Плеве отправился в бронированном экипаже со своей дачи на Аптекарском острове на Балтийский вокзал, откуда собирался отправиться в Петергоф для встречи с императором Николаем II. Министр внутренних дел, уже переживший несколько покушений, был убит бомбой, брошенной Егором Сазоновым перед зданием Варшавского вокзала под едущий экипаж министра<sup>228</sup>. Благодаря воспоминаниям одного из заговорщиков, Бориса Савинкова, до нас дошла относительно полная информация о планировании этого покушения и значении железной дороги в расчетах террористов.

Эсеры знали, что министр внутренних дел ездит каждую неделю в Зимний дворец или же в Петергоф или Царское Село с докладом царю. Поскольку убить Плеве в его квартире не представлялось возможным, террористы разработали план убийства министра на пути к царю<sup>229</sup>. После наблюдения за министром и его регулярными поездками, которые были запотоколированы, террористы решили атаковать Плеве в один из четвергов, когда он садился в утренний поезд, чтобы отвезти доклад в Петергоф<sup>230</sup>. 15 июля 1904 года Савинков

и его подельники исходили из того, что фон Плеве вовремя покинет свою дачу, чтобы успеть на Балтийский вокзал к поезду, отходившему в 10 часов. Тот факт, что Плеве в этот момент приспособил ритм своей жизни к расписанию поездов, помог террористам точно запланировать теракт и разработать сценарий своего преступления, рассчитанного «по минутам». Между 8 и 9 часами утра два заговорщика явились на Николаевский вокзал, а два других — на Балтийский вокзал в Санкт-Петербурге, где поджидали Савинкова. В столице каждый из четырех заговорщиков имел при себе бомбу и был снабжен инструкцией, когда и где он должен атаковать Плеве на его пути к Балтийскому вокзалу. Сазонов должен был первым бросить взрывчатку на привокзальной площади Варшавского вокзала, располагавшегося буквально рядом с Балтийским вокзалом. Сазонов был одет как железнодорожник, чтобы не выделяться на привокзальной площади<sup>231</sup>. В толпе оживленной городской площади Сазонов смог незаметно приблизиться к экипажу Плеве и бросить бомбу в министра. Она порвала бронированную обшивку экипажа на куски и тут же убила Плеве на месте. Сам Сазонов, получивший легкие ранения, был сразу арестован полицией. Другие заговорщики благодаря железной дороге смогли быстро скрыться с места преступления. После того как стало понятно, что Сазонов достиг задуманной цели, Каляев и Боршанский избавились от своих бомб и уехали из столицы на поезде. Также и Савинков, узнавший о смерти Плеве из специального выпуска газет, вечером того же дня купил билет до Варшавы, чтобы там доложить Евно Азефу, главе заговора (и двойному агенту), об «успешной» операции боевой организации эсеров<sup>232</sup>.

Железная дорога позволила террористам «ступить на подмостки для убийства и отступить за кулисы, когда это необходимо»<sup>233</sup>. Тот факт, что ежедневный распорядок министра внутренних дел был приспособлен к расписанию поездов из Петербурга в Петергоф, помог заговорщикам разработать точный поминутный план. В толпе людей на привокзальной площади Варшавского вокзала переодевшийся железнодорожником Сазонов был в достаточной мере замаскирован, чтобы, прикрываясь толчеей, бросить бомбу в свою жертву. С этой точки зрения запланированное Азефом покушение на министра не могло бы пройти так гладко без современного транспортного средства — железной дороги<sup>234</sup>. Покушение на Вячеслава Плеве 15 июля 1904 года позволяет проиллюстрировать трансформацию тактики политического «подполья» в царской России от первой фазы современного терроризма в 1870-е годы до второй в начале XX века. В то время как активисты

«Народной воли» концентрировались на терактах, направленных против личности царя и высших сановников империи, боевая организация эсеров устроила настоящую охоту за средними и «мелкими» представителями режима. В связи с этим значение царского поезда как цели политически мотивированных путешествий несколько упало, в то время как роль многолюдных мест публичного пространства, например кафе или вокзалов, как места действия террористического насилия становилась все более существенной.

В одном ряду с покушением на министра внутренних дел Плеве стоит убийство советника губернатора Гавриила Николаевича Луженовского, совершенное эсеркой Марией Спиридоновой 16 января 1906 года на вокзале Борисоглебска в Тамбовской губернии<sup>235</sup>. На примере этого «самого известного террористического акта, совершенного женщиной в эпоху первой революции» видно, что железная дорога превратилась в важное место политических покушений в эпоху модерна еще и по другой причине<sup>236</sup>. В начале XX века железная дорога как средство передвижения была равно важна и для террористов, и для представителей правительства. Как предсказывали технократы-визионеры в ранние годы, чиновники царя на рубеже веков благодаря железной дороге смогли относительно быстро передвигаться между различными регионами империи и тем самым выразить притязания режима на «власть через присутствие» во многих местах страны. Однако уже убийство министра внутренних дел Плеве показывает, что поезда и вокзалы рельсовой системы могли стать вскоре в высшей степени опасными местами публичного пространства для представителей правительства. В России, как и повсюду, вокзалы де-юре считались «публичными местами»<sup>237</sup>. Они были доступны для всех людей и посещались людьми различных социальных групп и классов, оставаясь сложными объектами для наблюдения и контроля со стороны служб безопасности. Вокзалы могут быть описаны как «закрытые места» публичного пространства: в отличие от площадей, улиц или парков они были (и остаются) отделены заборами и стенами от внешнего мира. Поэтому люди в этих местах были защищены от влияния «снаружи», а с другой стороны, изолированы от внешнего мира. Эта двойная «природа» вокзалов, их характер как «открытых» и в то же время «отгороженных» мест общественного пространства сыграли центральную роль при покушении Спиридоновой на Луженовского 16 января 1906 года.

В одном из писем из тамбовской тюрьмы, выдержки из которого были опубликованы в либеральной газете *Русь* 12 февраля 1906 года,



террористка точно описывала, как она планировала и осуществила покушение на советника губернатора<sup>238</sup>. Луженовского ненавидели в оппозиционных кругах за жестокое подавление им крестьянских волнений в 1905–1906 годах. В январе 1906 года чиновник отвечал за безопасность и порядок во все еще полыхавшем Борисоглебском уезде и по своей должности много времени проводил в дороге. В начале января 1906 года Спиридонова преследовала свою путешествующую жертву в течение многих дней. Чтобы выяснить, в каком именно поезде передвигался Луженовский, она много часов проводила на вокзале и наблюдала прибытие и отправление поездов. Неброско одетая молодая женщина, она не привлекала к себе ни малейшего внимания со стороны служб безопасности пассажирских станций. В один из дней Спиридонова заметила, что к приезду одного из поездов готовились казаки. Это она прочла как знак того, что Луженовский мог находиться среди пассажиров. Она купила билет второго класса и села в вагон соседний с тем, в котором ехала намеченная жертва. На вокзале Борисоглебска Луженовского вновь ожидали казаки. При подходе поезда к перрону Спиридонова оставила свой вагон, зашла в соседний и пять раз выстрелила в спину чиновнику, когда он спустился по ступеням к платформе и прошел «в густой цепи казаков»<sup>239</sup>. Чиновник был тяжело ранен. Позднее террористка, полная гордости, писала, что в тот день «Луженовский сжал последний раз по той дороге [...] в [экстренном] поезде»<sup>240</sup>. Хотя чиновника в Борисоглебске встречала охрана, он не мог быть в достаточной степени защищен в местах железнодорожной системы. В этом случае поезда и вокзалы выступают как в высшей степени коварные, «закрытые» места публичного пространства, которые, с одной стороны, предлагали необходимое «укрытие», но, одновременно, чувствительно ограничивали свободу передвижения жертвы.

Покушение Спиридоновой на местного чиновника Луженовского — возможно, самое известное из всех покушений этого рода, хотя не единственное, когда представитель правительства пал жертвой на российском вокзале. 13 августа 1906 года 27-летняя эсерка Зинаида Васильевна Коноплияникова стреляла в командующего Семеновским полком генерал-майора Георгия Александровича Мина<sup>241</sup>. Коноплияникова сняла комнату вблизи дачи генерала, наблюдая за ритмом повседневной жизни своей жертвы. Вечером 13 августа Мин и его жена отправились на вокзал, чтобы сесть в вечерний поезд до Петербурга. Коноплияникова последовала за ними, прихватив расписание Балтийской железной дороги, книгу и револьвер<sup>242</sup>. Когда супруги Мин

присели на скамейку на перроне, террористка подошла сзади и выстрелила несколько раз генералу в спину. Мин, не имевший личной охраны, вскоре умер от ран. К моменту покушения Петергофский вокзал был запружен людьми. Как и Спиридонова шестью месяцами ранее, Конопляникова в этом месте публичного пространства не вызвала никаких подозрений. И в этом случае вокзал был использован как место, где террористка могла действовать под прикрытием толпы, не давая своей жертве ни малейшего шанса избежать смертельных выстрелов<sup>243</sup>.

В мае 1883 года династия Романовых с помпой отпраздновала коронацию Александра III. Среди высокопоставленных гостей был также посол Германской империи генерал Ханс Лотарь фон Швейниц. В своих мемуарах дипломат вспоминает об этих празднованиях в следующих словах:

Московские торжества приобретают такие измерения, для которых должно искать аналогии во временах римских императоров и Византийской империи; в прошлом не было ничего подобного, а будущее [Российской империи], надеюсь, не будет подражанием. Императорские торжества, подобно тем, что Фридрих Барбаросса устраивал в долине Рейна, великолепны, когда рыцари окружают правителя, но они монструозны во времена железных дорог и нигилистов<sup>244</sup>.

Немецкий посол с удивлением узнал, с каким размахом при царском дворе соблюдались еще ритуалы власти, напоминавшие о Средневековье. В его глазах они отчетливо контрастировали с процессом общественной, экономической и технической модернизации, проходившей в стране в 1880-е годы. Швейниц в своих наблюдениях не использовал понятие «модерности», чтобы обозначить эпоху, наступление которой он и его современники переживали в конце XIX века. Скорее, он указывал на два означающих, очень точно характеризовавших новую эру с его точки зрения: железную дорогу и нигилизм. В качестве «нигилистов» фон Швейниц рассматривал не в последнюю очередь представителей военизированного политического подполья, убивших в марте 1881 года Александра II и в сегодняшнем словоупотреблении именуемых первыми «модерными» террористами<sup>245</sup>. Железная дорога и терроризм репрезентировали для прусского дипломата две стороны одной медали, были частью того феномена, который мы сегодня описываем как «амбивалентность модерна»<sup>246</sup>.

### 4.2.3. Железные дороги во время революции 1905–1907 годов

До революции 1905–1907 годов служащие железнодорожной жандармерии должны были прежде всего поддерживать законность и порядок на вокзалах и в поездах, а также на полосе земли вдоль железнодорожного полотна<sup>247</sup>. Предупреждение забастовок и наблюдение за политическими настроениями железнодорожников до этого момента не относились к основной сфере их компетенции<sup>248</sup>. Все изменилось, когда правительство впервые столкнулось с силой организованных железнодорожников в империи<sup>249</sup>. Трудно переоценить тот факт, что участие около 700 000 рабочих и служащих российских железнодорожных обществ во Всеобщей забастовке в октябре 1905 года было одной из составляющих временного успеха первой революции в Российской империи<sup>250</sup>. Железнодорожники проявили не только самую большую готовность к забастовкам среди всех групп промышленных рабочих в стране, они еще и располагали средством трансформировать восстание в национальную революцию<sup>251</sup>. Центральную роль играл Всероссийский железнодорожный союз, чье руководство начиная с апреля 1905 года работало на организацию Всеобщей забастовки<sup>252</sup>. Железнодорожников привели на баррикады прежде всего социальные проблемы и подчас недопустимые условия труда. Наряду с улучшением социального положения они включили в список требований также и политические цели, например созыв Учредительного собрания, избранного на всеобщих, равных, прямых и тайных выборах<sup>253</sup>. С решительным призывом к прекращению работы по всей России руководство железнодорожного союза обратилось 5 октября<sup>254</sup>. По телеграфу он быстро распространился по всей стране<sup>255</sup>. Уже 7 октября на первых железнодорожных линиях начало останавливаться движение<sup>256</sup>. Первыми к забастовке присоединились телеграфисты московских линий. 10 октября прервалось сообщение на всех линиях в Москву и из Москвы. К забастовке вскоре присоединились служащие железных дорог на юге страны<sup>257</sup>. 12 октября солидарность с протестным движением выразили петербургские железнодорожники<sup>258</sup>. В тот же день прекратилось сообщение между столицей и Москвой, и вскоре поезда остановились почти во всех частях страны. Забастовка на железной дороге стала прелюдией всероссийской Всеобщей забастовки<sup>259</sup>. 14 октября в Москве закрылись магазины. В тот же день в городе прекратилась подача воды в водопроводе и электричества. В Санкт-Петербурге все высшие учебные заведения, аптеки, почтовые отделения, магазины и даже Государственный банк остановили

работу. В столице замолчали телефонные линии и выключилось электрическое освещение. Забастовка типографских рабочих лишила страну газет. 15 октября из всех петербургских изданий выходили только *Правительственный вестник* и *Ведомости Петербургского градоначальства*<sup>260</sup>.

Мобилизация более чем 1,6 млн рабочих и служащих, как и сплоченность протестного фронта против правительства, к которому присоединились либеральные силы земств, а также частные работодатели и городские самоуправления, были выразительными чертами протестного движения в октябре 1905 года. На короткое время показалось, что оппозиция с помощью Всеобщей забастовки смогла поставить правительство на колени. Под давлением охватившей всю страну стачки 17 октября 1905 года Николай II подписал так называемый Октябрьский манифест, в котором его народу были обещаны основные права, созыв народного представительства и всеобщее избирательное право<sup>261</sup>. При этом царь подтвердил, что его неограниченное самодержавие завершилось, и провозгласил начало эпохи (мнимого) конституционализма в России<sup>262</sup>. Основная заслуга в успехе, пусть и временном, протестного движения принадлежала типографским рабочим и работникам железных дорог, прекрасно отдававшим себе отчет в том, что в их руках была сосредоточена «огромная сила»<sup>263</sup> и что, приостановив работу, они могли блокировать «нервные стволы современного общества»<sup>264</sup>. Также и царское правительство не могло закрывать глаза на власть, находившуюся в руках железнодорожников. Председатель Комитета министров Сергей Витте, сам признанный эксперт в железнодорожных делах, описывал в отчете Николаю II от 12 октября забастовку рабочих и служащих железных дорог как «грозную часть общего революционного движения в России»<sup>265</sup>.

Железная дорога во время Всеобщей забастовки стала не только действенным инструментом блокады товарного и пассажирского сообщения, но и важным средством коммуникации между самими протестующими. По телеграфным проводам Союз железнодорожников рассылал свои призывы по провинциям империи. Во время забастовки агитаторы Союза передвигались по сети железных дорог, мобилизуя коллег из других регионов<sup>266</sup>. Наконец, вдоль рельсовых путей распространялись слухи и информация. Бездействие железной дороги в октябре 1905 года электризовало местное население во многих регионах страны. Крестьяне собирались в большом количестве на вокзалах, слушали воинственные речи железнодорожников и запасались листовками и свежими газетами<sup>267</sup>. Так железнодорожная сеть

обеспечила доступ сельской периферии к революционным процессам в городских центрах<sup>268</sup>. Наконец, система железных дорог Российской империи, как и во время прежних восстаний, была привлекательной целью для нападений вооруженных групп, чьи действия были направлены на то, чтобы поразить царскую власть в ее коммуникационную и техническую ахиллесову пяту. Так, 15 декабря 1905 года Николай II предостерегал в письме свою мать от поездки по железной дороге от Варшавы до Санкт-Петербурга:

Варшавская железная дорога небезопасна. Несколько дней назад два эскадрона Ваших кирасиров отправились в Лифляндию. Через несколько минут после отправления поезд был вынужден остановиться в поле, поскольку стало известно, что ко дну паровоза веревкой был привязан динамитный заряд [...] В Ковню и вокруг Вильны все не спокойно; и это только часть страны, которую Вам предстоит пересечь. Невозможно путешествовать без военного сопровождения, а обеспечить его невозможно, поскольку свободных подразделений почти не осталось в распоряжении<sup>269</sup>.

Как показывают эти строки, Первая русская революция не завершилась, достигнув своего временного успеха — провозглашения Октябрьского манифеста<sup>270</sup>. За обещанием императора гарантировать народу основные права и разрешить выборы в народное представительство последовали беспорядки в Москве в декабре, восстановление «законности и порядка» в начале 1906 года и отрезвляющие годы первой конституционной эры в истории России.

Железные дороги сыграли важную роль и в подавлении революции реакционными силами. На этот раз они выступили не вещественным залогом в руках восставших, но инструментом власти правительства, использовавшего это транспортное средство — как и в 1863 году — для переброски лояльных войск в восставшие регионы. Железная дорога как инструмент имперской власти оказалась в особенности эффективной в восточной части империи, где в конце 1905 года власть самодержавия отчасти распалась<sup>271</sup>. Сибирские железные дороги прекратили работу также в октябре 1905 года. 17 октября восставшие железнодорожники заняли телеграф в Красноярске. В течение целого месяца все средства коммуникации восточнее этого города находились в руках забастовочного комитета. Ситуация в Сибири во многих отношениях отличалась от той, что сложилась в Европейской России. Строительство Сибирской железной дороги в 1890-е годы привело

к большому притоку рабочих из крестьян в восточные земли империи, десятки тысяч из них были заняты в депо и мастерских тех или иных железнодорожных обществ<sup>272</sup>. Высокая концентрация рабочих в небольшом числе мест, суровые условия жизни и труда в Сибири, слабое присутствие сил правопорядка на предприятиях — все это создало идеальную питательную почву для революционных сил в регионе<sup>273</sup>. Следует добавить, что летом 1905 года, после заключения мира в Портсмуте, около миллиона российских солдат на Дальнем Востоке ожидали возвращения домой в Европейскую Россию после демобилизации<sup>274</sup>. Недовольство рабочих и деморализация солдат после поражения в Русско-японской войне привели в конце 1905 — начале 1906 года впервые в истории России к солидаризации и братству обеих групп, — момент, вновь давший о себе знать позднее, во время революционных событий 1917 года. В 1905 году сибирские города Чита и Красноярск, где местные советы и забастовочные комитеты даже провозгласили создание республик, стали оплотами революции. Однако ответный удар правительства не заставил себя ждать. Между 23 декабря 1905 и 3 января 1906 года в Красноярске два верных правительству полка восстановили старый порядок. Остатки восставших стали жертвами карательных экспедиций генералов барона Александра Меллер-Закомельского и Павла фон Ренненкампа. В течение первой половины января они отвоевали Сибирскую железную дорогу от Москвы на западе и от Харбина на востоке, введя на ней военное положение<sup>275</sup>.

Опыт Всеобщей забастовки в октябре 1905 года, а также сообщения о жестоком подавлении протестного движения правительством в начале 1906 года стали важным фактором дальнейшей поляризации политических лагерей в России в начале XX века. Когда в начале октября служащие железных дорог прекратили работу и солидаризировались с протестным движением в столицах, представители правительства и консервативные журналисты были крайне напуганы. В интервью либеральной газете *Биржевые ведомости* 12 октября 1905 года главный инспектор российских железных дорог А.Н. Горчаков подчеркнул, что железнодорожники царской империи создали этой забастовкой прецедент в истории. Ни в одной стране прежде не было организовано забастовки железных дорог в таком объеме. Следует предвидеть в будущем, говорил Горчаков, что пример России станет уроком и правительства России и других государств должны побеспокоиться о том, чтобы в будущем предотвратить паралич транспортного сообщения в национальных масштабах<sup>276</sup>. В целом консервативная

пресса с возмущением реагировала на восстание железнодорожников. 12 октября 1905 года, например, журналист М. Меньшиков в газете *Новое время* воспроизвел давно известный образ Москвы как «сердца великой империи», «во всех артериях и нервах своих» отделенной теперь от «России» и страдающей теперь от угрозы «спазмов»<sup>277</sup> Москва, по словам Меньшикова, находится теперь в осаде. Однако теперь не исторические, (вечные) враги России («татары, поляки, шведы или французы»), но «сам православный народ Московский» соорудил блокаду вокруг «старого сердца России». О мерах, которые предприняли железнодорожники, чтобы подчеркнуть свои экономические и политические требования, у Меньшикова не было написано ни слова. Активисты забастовочного движения клеветнически описывались им как «толпа рабочих» или как «разбойники». В особенности интересным представляется, что он уличал служащих железных дорог в том, что они в ходе забастовки используют *примитивные* методы борьбы из старых, домодерных времен:

Что такое эти стальные рельсы и телеграфные проволоки? Это именно как раз то, что доступно разрушению самими *простыми, деревенскими способами* [...] Фактически железнодорожная стачка, останавливающая сообщения в стране, совершенно равносильна тому, как в *старое время* разбойники захватили большие дороги. «Нет проезда» — это *самое грубое* нападение на общество, арест всей страны, лишение всех свободы. Как бы ни называло себя это насилие, оно по существу своему бунт, призыв к междоусобной войне (курсив всюду мой. — Ф.Б.Ш.)<sup>278</sup>.

Характерно, что представители правительства, такие как А.Н. Горчаков, признавали, что железнодорожники царской империи, организовав всероссийскую забастовку, открыли новую главу в истории социальных протестных движений, а консервативные наблюдатели, такие как Меньшиков, в то же время упрекали активистов в том, что они использовали «примитивные способы» политической борьбы из «старого времени». Это расхождение в официальной интерпретации событий октября 1905 года выдает тот факт, что имперская элита с большим трудом свыкалась с мыслью о том, что отныне она должна будет делить власть над современным инструментом власти с «ордами рабочих» из «православного русского народа». Когда в конце ноября движение по железнодорожной сети империи было постепенно восстановлено по расписанию, в близком правительству профессиональном журнале *Железнодорожное дело* с надеждой сообщалось:

«Значение железнодорожных забастовок теперь оценено всеми и желать их повторения никто не будет»<sup>279</sup>. Призыв к «господам железнодорожным служащим» заняться «усерднее делом, которому себя посвятили» и любить «его для силы и благоденствия русского народа, ради целостности и могущества нашей дорогой и истомившейся родины!»<sup>280</sup> сам по себе звучал как голос из подчеркнуто (хорошего) «старого времени».

Можно сомневаться в том, что призывы такого рода у активистов Всеобщей забастовки 1905 года могли усилить их патриотические чувства. Фактически восставших железнодорожников не столько в мягких выражениях, сколько посредством государственной власти и массового ужесточения соответствующего законодательства принудили к благоразумию. Сумев после объявления Октябрьского манифеста на время разрядить внутривластную обстановку, правительство в конце года перешло к военным действиям с целью вернуть себе власть в восставших провинциях. Будучи в октябре 1905 года с лихвой информирована о «беспорядках» на железных дорогах, публика мало узнала впоследствии из прессы о жестоких действиях карательных батальонов, вторгшихся в начале 1906 года по Сибирской железной дороге с запада и востока в азиатские владения империи с целью установить власть закона в восставших провинциях. Известия о жестокости казачьих формирований в сибирских провинциях распространялись через неофициальную прессу, доходя в том числе и до Петербурга. Мотив железной дороги в этих описаниях вновь стал играть символическую роль, что видно из двух описаний, относящихся к 1906 году.

И красноярский журнал *Овод*, и петербургская газета *Леший* публиковали в тот год иллюстрации, изображавшие путевые сооружения Сибирской железной дороги как дороги смерти (илл. 18 и 19)<sup>281</sup>. На рисунке *Сибирский мотив* в журнале *Овод* изображен мужчина, прикованный к столбу железнодорожного телеграфа, и ожидающие его смерти три ворона, сидящие на железнодорожной насыпи. На гравюре *Кошмар* Петра Добрынина, опубликованной в первом выпуске газеты *Леший* в том же году, можно увидеть стоящие на железнодорожной насыпи телеграфные столбы с висящими на них пятью мертвыми телами. Судя по всему, речь здесь идет об участниках сибирского восстания рабочих, повешенных казаками в наказание или ради устрашения вдоль железнодорожной линии. Даже учитывая, что распространение рисунков такого рода сложно реконструировать, по ним можно сделать вывод о том, что критически настроенная публика отдавала себе отчет в хрупкости той власти, которую



железнодорожники сумели завоевать в первые месяцы революции 1905–1907 годов. Если в октябре 1905 года металлические ветви железных дорог служили в руках восставших рабочих «мощным оружием», то на этих картинах они вновь показывают свое лицо как рельсы *самодержавной* власти.

С точки зрения правительства, забастовка на транспорте, подобная той, что страна пережила в октябре 1905 года, не должна была повториться. 29 ноября генерал-губернаторы, губернаторы и городничие были уполномочены указом объявлять «положение усиленной или чрезвычайной охраны» в своем регионе в случае (местной) забастовки почтовых, телеграфных или железнодорожных служащих без совещания с правительством<sup>282</sup>. 2 декабря Николай II еще раз недвусмысленно запретил забастовки рабочих на железных дорогах своей страны<sup>283</sup>. Опыт 1905 года привел также и к тому, что правительство империи еще более усиленно стало привлекать железнодорожную жандармерию для наблюдения за политическими настроениями железнодорожных служащих. Если еще на рубеже веков железнодорожные силы безопасности в случае какого-либо подозрения должны были известить коллег из губернского жандармского управления<sup>284</sup>, то в конце 1905 года их компетенция и сфера ответственности были существенно расширены. В циркуляре корпуса жандармов от 8 ноября 1905 года говорилось, что железнодорожной полиции в будущем будет отведена ключевая роль при подавлении забастовок на железнодорожном транспорте<sup>285</sup>. С целью не допустить повторения восстания на российских железных дорогах, силы безопасности должны были постоянно осведомляться о настроениях среди рабочих и служащих дорог и предупреждать возможное подстрекательство «агитаторами» своих сослуживцев против работодателей и государственной власти. В случае забастовки они должны были вместе с коллегами из обычной жандармерии препятствовать разрушению железнодорожных сооружений протестующими рабочими<sup>286</sup>. Летом 1906 года железнодорожная жандармерия получала задание самостоятельно, то есть без привлечения коллег из губернской полиции, составлять отчеты о политически подозрительных личностях, проживающих в зоне их ответственности, и арестовывать их в случае необходимости<sup>287</sup>. Впоследствии политический розыск превратился в одну из важнейших обязанностей железнодорожной полиции<sup>288</sup>. Чтобы лучше выполнять эту функцию, в августе 1906 года жандармы получили также разрешение создавать структуры надзора и внедрять секретных сотрудников в состав железнодорожных работников. В качестве обоснования этой

меры полицейский департамент приводил довод о том, что «тревожные события последнего времени» требовали «самой усиленной борьбы» против революционной пропаганды среди железнодорожников и жителей «полосы отчуждения» вдоль железнодорожных сооружений империи<sup>289</sup>.

В 1908 году, когда Леонид Тимофеев опубликовал учебник для офицеров железнодорожной жандармерии объемом более 1200 страниц, борьба против политически мотивированных забастовок на транспорте уже считалась одной из основных задач сил безопасности<sup>290</sup>. Из этого справочника можно узнать, как должен был вести себя служащий жандармерии в случае отказа со стороны работников выйти на работу. Если забастовка была результатом конфликта между работниками и местным работодателем, чиновники должны были попытаться вмешаться в спор с целью его уладить. Если же речь шла об «общей забастовке», тогда нужно было действовать «решительно и быстро», то есть арестовать зачинщиков беспорядков, защитить штрейкбрехеров и избежать перехода в руки восставших телеграфной инфраструктуры и паровозов<sup>291</sup>. В формулировках такого рода проявляются как осведомленность, так и страх властей за то, что внутривластные конфликты в будущем во все возрастающей мере будут решаться на базе инфраструктурных сетей страны. События большевистского переворота в октябре 1917 года, в котором ключевую роль сыграли сражения за Центральный телеграф в Петрограде и за вокзалы и железнодорожные пути в столице, уже вскоре показали, что опасения такого рода совсем не были необоснованными<sup>292</sup>.

### 4.3. Преступность и насилие

«Законность и порядок» на железных дорогах империи ставили под вопрос не только повстанцы-националисты, террористы или бастующие рабочие. На российских вокзалах и в железнодорожных вагонах пересекались пути людей различного социального происхождения. В России, как и везде, часто посещаемые и сложно контролируемые полицией места публичного пространства предлагали идеальное поле деятельности для воров, мошенников и других мелких преступников. Хотя отчеты российской железнодорожной жандармерии не дошли до нас полностью, сохранившиеся в архивах дела свидетельствуют о том, что вокзалы и поезда в царской империи, как и в других европейских странах, быстро превращались в места с высоким уровнем преступности<sup>293</sup>. Судя по всему, тяжкие преступления, например грабежи или

убийства, лишь в конце XIX столетия стали серьезной проблемой на российских железных дорогах. Когда в 1895 году неизвестный оглушил и ограбил пассажира, Министерство путей сообщения в Санкт-Петербурге сразу же активизировалось и направило циркуляр во все железнодорожные общества. В нем указывалось, что проводники должны уделять больше внимания безопасности пассажиров<sup>294</sup>. Вопреки этому документу, никаких явных шагов не было предпринято, чтобы улучшить безопасность пассажиров на их зачастую длинным пути по Российской империи. Поэтому путешествия по дорогам империи, в особенности ночью и в вагонах первого класса, оставались довольно опасным приключением.

Летом 1900 года российскую публику поверг в страх и ужас серийный убийца И. Малышев, специализировавшийся на ограблениях и убийствах женщин в купе первого класса. Преступник, происходивший из семьи железнодорожного подрядчика, с помощью специального ключа проникал по ночам в запертые купе поездов Юго-Западной и Московско-Нижегородской железных дорог. Пробравшись в купе дамы, путешествовавшей в одиночестве, он одурманивал ее с помощью химического вещества и грабил. В двух случаях пассажиров на следующий день находили в купе мертвыми. Малышев был схвачен полицией в июне 1901 года, предстал перед судом в Одессе и был приговорен к пожизненному заключению с лишением всех прав состояния. Первая реакция Министерства путей сообщения на информацию о неуловимом грабителе в поездах иллюстрирует беспомощность петербургских чиновников, столкнувшихся с новой необычной угрозой на железных дорогах. В меморандуме от 11 декабря 1900 года администрация железных дорог в Министерстве путей сообщения призвала железнодорожные общества принять меры к тому, чтобы повысить безопасность своих пассажиров. Власти советовали, во-первых, проверять перед отходом поезда, не прячутся ли подозрительные личности в вагонах или на крыше поезда. Во-вторых, предлагалось на ночных остановках поручать проводникам охранять двери с двух сторон вагона. В-третьих, железнодорожные общества должны были увеличить число кондукторов в поездах и позаботиться о том, чтобы под надзором проводника находилось не более двух вагонов одновременно. Наконец, администрация советовала оборудовать все купе (первых двух классов) тревожными кнопками, чтобы пассажиры могли позвать на помощь в случае опасности. Все эти меры, судя по формулировкам, носили характер желательных. Каждое железнодорожное общество могло само опробовать, какой из этих инструментов улучшения

безопасности для своих пассажиров был более рациональным и применимым<sup>295</sup>. Сомнительно, что таким образом удалось существенно повысить безопасность в российских поездах в начале XX века.

Вопрос безопасности железнодорожных пассажиров на рубеже веков занимал российскую публику все больше. «Случай Малышева» стал поводом к горячим дебатам в российских газетах и журналах в 1900–1901 годах. Споры шли вокруг вопросов о том, как можно было бы лучше защитить пассажиров поездов от насилия<sup>296</sup>. Желтая пресса, стремясь вызывать сенсацию, изображала Малышева как «человека-зверя», бесчинствовавшего в роскошных вагонах российских железных дорог<sup>297</sup>. А журналист консервативной газеты *Новое время*, полный возмущения, утверждал, что пассажиры первого класса в России хотя и путешествуют по стране с большой роскошью, при этом абсолютно не защищены от насильственных преступлений<sup>298</sup>. В профессиональной газете *Железнодорожное дело* положение пассажиров первых двух классов даже сравнивалось с ситуацией человека, находящегося в «совершенно пустынной местности»<sup>299</sup>. Даже удивительно, писал эксперт по железным дорогам в 1901 году, что в поездах дальнего следования в России тяжкие преступления совершаются не столь часто, ведь вагоны двух первых классов, в которых столь мало пассажиров, предлагают все возможности для таких нападений. Злонамеренная личность может легко обеспечить себе доступ в поезд, имеющий вагон первого класса, просто купив себе билет (второго класса). Под покровом темноты грабитель может отправиться на поиски купе, где находится одинокий пассажир, и вторгнуться туда. При громких звуках едущего поезда нечего опасаться, что проводник, пусть даже он находится в соседнем купе, услышит крики жертвы о помощи. После преступления грабитель может относительно легко замести следы и незаметно оставить поезд на следующей же станции. Поскольку в поездах довольно легко найти «большую добычу», следует опасаться, что преступления, вроде тех, что совершил Малышев, в будущем участятся<sup>300</sup>.

В прессе интенсивно обсуждался также и вопрос о том, кто именно несет ответственность за проблемы с безопасностью на российских железных дорогах и что может быть сделано, чтобы пассажиры в будущем были лучше защищены от насильственных преступлений. Одна из первых больших работ на эту тему принадлежит перу Отто Фомича Глинки, опубликовавшего свои мысли на этот счет в 1901 году в журнале *Инженер*<sup>301</sup>. Глинка, сам, очевидно, инженер-железнодорожник, указывал в своей статье на то, что нельзя возлагать ответственность за преступления последних месяцев на служащих железнодорожных

обществ. Со ссылкой на *Общий устав российских железных дорог* он доказывал, что защита безопасности пассажиров является обязанностью исключительно государственной железнодорожной жандармерии<sup>302</sup>. Он напомнил своим читателям о дискуссии в правительственных кругах, состоявшейся в начале 1880-х годов, по вопросу о том, нужно ли наделить ограниченными полицейскими правами проводников в поездах. Тогдашний министр внутренних дел граф Дмитрий Андреевич Толстой резко отклонил это предложение<sup>303</sup>. У Глинки не было сомнений в том, кто несет ответственность за насильственные преступления на российских железных дорогах:

Трудно, однако, не усмотреть некоторой несообразности в том обстоятельстве, что если всякое, более или менее значительное, скопление публики в городах в дневное время, в церквах, на гуляньях и пр. обязательно вызывает соответственный наряд полицейской охраны общественной безопасности и порядка, то таков же скопление в пути, в железнодорожных поездах публики, достигающей иногда 1.000 человек и более в одном поезде, остается без такой охраны<sup>304</sup>.

Железнодорожные общества так же не несут ответственности за жизнь и здоровье пассажиров, как владельцы отелей или доходных домов не отвечают за своих постояльцев и жильцов. Это является задачей только лишь государства, то есть железнодорожной полиции<sup>305</sup>.

Поскольку для рядового состава железнодорожной полиции требования справляться со все возрастающим числом угроз законности и правопорядку в рамках своей повседневной деятельности были, очевидно, чрезмерными, пассажиры стали сами значительно активнее в том, что касалось обеспечения их безопасности в поездах и на вокзалах. Так, например, газета *Московские ведомости* в июле 1901 года сообщала:

Убийство с целью грабежа Володкович и Горич, а также ряд крупных краж в вагонах произвели настоящую панику среди пассажиров. Дело дошло до того, что пассажиры, едущие в отдельных купе 1-го класса, не только начали устраивать в вагонах баррикады, пуская в ход зонты, палки и багажные ремни, но стали даже привязывать себя к дверям, чтобы проснуться при появлении непрошенного посетителя<sup>306</sup>.

Задача эффективной защиты пассажиров железной дороги от преступных нападений была трудновыполнима не только потому,

что радиус действия подразделений железнодорожной жандармерии охватывал территорию в 2000 верст. Действовавшие одновременно технические инструкции и правила пассажирских перевозок оказывались в этих ситуациях контрпродуктивными. Поскольку внутренность железнодорожного вагона несла характерные черты как частного, так и публичного пространства, не имело никакого смысла снабжать купе первого класса, как каюты на корабле, дверями, запирающимися изнутри. Это препятствовало бы регулярному доступу персонала железной дороги и других пассажиров<sup>307</sup>. Этот пример ясно показывает, что на практике обеспечить безопасность пассажиров было не так легко. Современное средство сообщения, железная дорога, не только создала новые проблемы безопасности, но в то же время, в силу технически обусловленных правил эксплуатации, серьезно сузила возможности преодоления новых угроз.

Вызов образу регулярного железнодорожного общества в России в самой его основе все чаще бросали сами сотрудники железных дорог, совершавшие преступные махинации. Рабочие и служащие железных дорог считались правительством подозрительной клиентурой не только потому, что представители этой группы поддерживали антиправительственные действия в январе 1863 года в Польше или во время Всеобщей забастовки в 1905 году<sup>308</sup>. Железнодорожные рабочие во все большей массе оказывались замешаны как в «беспорядках», так и в антиеврейских погромах в 1881 году на юге и юго-западе империи. В тот год насилие против еврейского населения распространялось вдоль рельсов железной дороги как лесной пожар<sup>309</sup>. Несмотря на то что правительство позднее возложило ответственность за вспышку насилия на украинских крестьян, большая часть погромщиков происходила из городского населения или же из рабочих. Оглядываясь на ту печальную роль, которую железнодорожные рабочие сыграли в погромах 1881 года, Михаил Аронсон пришел к выводу, что эта волна насилия была результатом не столько вековой религиозной или национальной вражды, сколько связанных с модернизацией и индустриализацией XIX века перекосов в обществе. Сами обитатели еврейских местечек, опасавшиеся новой вспышки погромов в 1880-е годы, прекрасно сознавали значение железнодорожной сети для распространения этнического насилия. Так, в 1881–1882 годах жители некоторых еврейских поселений на западной периферии империи создавали вооруженные отряды самообороны, которые, контролируя по ночам улицы и вокзалы, препятствовали высадке из поездов потенциальных погромщиков<sup>310</sup>.

Тем временем российская публика была запугана еще и сообщениями о преступниках-проводниках и других служащих железных дорог, творивших бесчинства в поездах. Один из журналистов, участвуя в дискуссии о серийном убийце Малышеве, происходившем из семьи железнодорожного подрядчика и потому хорошо знакомом с устройством и техническими деталями вагонов поезда, указывал на то, что участие железнодорожников в любых преступлениях приобрело уже легендарный характер. В особенности часто служащие железных дорог участвовали в кражах багажа, однако и более серьезные преступления с их участием не были редкостью<sup>311</sup>. Когда российские газеты в 1907–1910 годах постоянно сообщали о проводниках, насилевавших в поездах путешествовавших в одиночку девушек и женщин, прежняя слава складно одетых служащих, некогда считавшихся агентами цивилизационного проекта железнодорожного модерна, была уже далеко позади<sup>312</sup>. Сообщения о железнодорожниках-насильниках отчетливо противоречили тем образам, полным надежд, которые создавались сторонниками нового средства передвижения в утопическом дискурсе о железных дорогах прежних лет<sup>313</sup>.

#### 4.4. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МОДЕРНАЯ ВОЙНА

Железную дорогу в Российской империи ее приверженцы сразу оценили как средство передвижения, которое сослужит хорошую службу военным интересам страны<sup>314</sup>. Сразу после открытия рельсового сообщения из Петербурга в Москву правительство выпустило первые распоряжения, регулировавшие передвижение войск по этой линии<sup>315</sup>. Начиная с 1860-х годов российские военные власти усиленно дискутировали о том, как строительство железнодорожных линий повлияет на стратегии ведения войны в будущем<sup>316</sup>. При этом с вниманием отмечалось, какую роль это средство передвижения сыграло в вооруженных конфликтах за границей, например во время Гражданской войны в США, прусско-австрийской войны 1866 года, а также во Франко-прусской войне 1870–1871 годов<sup>317</sup>. В особенности Пруссия, одержавшая победу над Францией не в последнюю очередь благодаря систематическому использованию стратегических железнодорожных линий, продвигалась как (устрашающий) пример для России в этом отношении<sup>318</sup>. С 1860-х годов в Российской империи началось формирование военных объединений, способных при необходимости строить железнодорожные сооружения и управлять ими или же, наоборот, разрушать соответствующие вражеские системы<sup>319</sup>.

В 1860–1870-е годы важные импульсы в направлении стандартизации железнодорожной системы исходили от Военного министерства<sup>320</sup>. В то же время военные стратеги все сильнее вмешивались в дебаты о развитии имперской путевой сети<sup>321</sup>.

#### 4.4.1. Железные дороги в Русско-турецкой и Русско-японской войнах

В войне с Османской империей в 1877–1878 годах молодая тогда еще железнодорожная сеть империи прошла свое первое «боевое крещение»<sup>322</sup>. Уже на стадии мобилизации зимой 1876–1877 года стало ясно, что Россия в транспортно-техническом отношении лучше подготовлена к войне, чем ее противник. Действительно, первое массовое перемещение войск посредством железных дорог в истории Российской империи прошло как нельзя более гладко. И руководство (в основном частных) железнодорожных обществ, и Генеральный штаб были часто настолько перегружены требованиями по осуществлению мобилизационных планов, что «железные дороги лишь с большим усилием справлялись со своим предназначением»<sup>323</sup>. Не позднее 24 декабря 1875 года российские военные власти осознали, что на железные дороги империи нельзя полностью полагаться в случае войны: в этот день на юге страны военный поезд сошел с рельсов на открытом строящемся участке железнодорожных путей из Балты в Одессу, в результате чего погибли не менее 70 солдат<sup>324</sup>. Крушение поезда под Тилигулем, в результате которого С.Ю. Витте — ответственный начальник движения Одесской железной дороги — провел несколько недель под следствием в Санкт-Петербурге, стало решающим толчком к учреждению межминистерской комиссии под руководством графа Эдуарда Трофимовича Баранова для полного исследования железных дорог России (так называемая комиссия Баранова)<sup>325</sup>. Эта комиссия, разработавшая в том числе *Общий устав Российских железных дорог*, должна была, тем не менее, прервать свою работу на время войны с Османской империей. Таким образом, ее предложения по улучшению регулирования железнодорожного сообщения, касавшиеся также применения этого средства передвижения в военное время, получили признание лишь только во второй половине 1880-х годов.

Еще более значимую роль, чем в войне с Турцией, сыграли российские железные дороги в Русско-японской войне, начавшейся в ночь на 27 января (9 февраля) 1904 года с обстрела японцами российского флота в Порт-Артуре. Благодаря использованию железной дороги для



мобилизации войск и стратегического планирования Русско-японская война сегодня считается «первым модерным, технологическим конфликтом и предшественницей Первой мировой войны»<sup>326</sup>. С российской стороны центральную роль играла Сибирская железная дорога, служившая транспортной артерией между Европейской Россией и театром военных действий в Маньчжурии<sup>327</sup>. Стоит напомнить о том факте, что прежде всего военно-стратегические причины заставили Александра III склониться к постройке трансконтинентальной железной дороги до Владивостока. Теперь железная дорога, протянувшаяся по всей Сибири, должна была впервые доказать свою военную пользу. В этом контексте не следует забывать и о том, что русско-японские отношения на рубеже веков серьезно испортились именно из-за строительства Сибирского пути, а также Китайско-Восточной железной дороги в Маньчжурии (1897–1903)<sup>328</sup>. Это означало, что теперь железная дорога на Тихом океане была нужна для того, чтобы защищать претензии России на власть в регионе, своей дестабилизацией объявляя не в последнюю очередь железнодорожному империализму России на Дальнем Востоке<sup>329</sup>.

Нападение Японии на Порт-Артур Российская империя встретила не будучи полностью подготовленной<sup>330</sup>. К началу войны создание сплошного рельсового сообщения с Тихим океаном не было еще завершено. Еще недоставало части пути вдоль южного берега Байкальского озера (Кругобайкальская железная дорога), строительство которой откладывалось ввиду сложности участка территории. Существовало паромное сообщение между западным и восточным берегами озера, посредством которого через Байкал перевозились целые поезда. Поскольку в феврале 1904 года озеро еще лежало под толстым слоем льда, ледокольные пароходы нельзя было использовать. Выходом из этого сложного положения стала двойная стратегия, предложенная Министерством путей сообщения. С одной стороны, были ускорены строительные работы по созданию дороги вдоль южного берега Байкала. В этом случае недостающий участок можно было сдать в эксплуатацию уже в сентябре 1904 года. С другой стороны, непосредственно после начала войны было решено приступить к строительству временной железной дороги через замерзшее озеро<sup>331</sup>. Уже в конце февраля необычная рельсовая дорога была пущена в эксплуатацию<sup>332</sup>. В день она могла пропускать до 16 000 человек и около 500 000 пудов (ок. 8200 тонн) грузов с западного на восточный берег<sup>333</sup>. Когда в конце марта наступила теплая погода, железнодорожные сооружения были демонтированы, и два дня спустя ледоколы проложили дорогу

через озеро. Консервативная пресса превозносила министра путей сообщения, князя Михаила Ивановича Хилкова, лично возглавлявшего строительные работы на месте, за его достижения как «буквально» «чудотворного князя»<sup>334</sup>.

Не только «игольное ушко» Байкальского озера, но и незначительная пропускная способность Сибирской железной дороги стали для российского военного руководства большой логистической проблемой<sup>335</sup>. При строительстве этой железнодорожной линии оно придерживалось принципа: «как можно быстрее и как можно дешевле!»<sup>336</sup> По этой причине рельсы прокладывались на большинстве участков лишь в одну колею, а фундамент полотна закладывался как временный. К началу войны пропускная способность Сибирской дороги (в особенности Китайско-Восточной железной дороги) составляла лишь четыре пары поездов в день, Южно-Маньчжурской (от Харбина до Порт-Артура и Дальнего) — даже три пары в день<sup>337</sup>. Чтобы повысить пропускную способность дороги, Министерство путей сообщения в 1904–1905 годах начало ускоренное строительство по всему пути. Благодаря этому его пропускную способность удалось существенно повысить<sup>338</sup>. Во время Русско-японской войны Сибирская железная дорога перевезла на Дальний Восток 1,3 млн солдат и офицеров<sup>339</sup>. За этим значительным числом нельзя, однако, не увидеть, что усилия по строительству путей сообщения на Дальнем Востоке серьезно запоздали. Уже в ноябре 1904 года военный министр Алексей Куропаткин в своем докладе Николаю II возложил ответственность за медлительность военных действий на низкую пропускную способность Сибирской железной дороги<sup>340</sup>. По окончании войны военное руководство также попыталось обвинить Министерство путей сообщения в поражении на Дальнем Востоке. Это можно расценить и как попытку отвлечь внимание от собственных упущений и ошибок в ходе войны.

Сибирская железная дорога в военные месяцы служила коммуникационной артерией, связывавшей Европейскую Россию с театром военных действий в Маньчжурии. По дороге перевозили рекрутов, лошадей и военное оборудование. Наряду с этим по дороге передвигались с запада на восток иностранные корреспонденты и другие гражданские лица. Поезда Сибирской железной дороги были также приводными ремнями для актуальной информации, передававшейся из одного региона в другой. Это историческое значение железной дороги для коммуникации заметно, например, при чтении репортажей Мориса Баринга, служившего корреспондентом британской газеты *Morning Post* на Русско-японской войне и дважды в связи с этим совершавшего путешествия

в Маньчжурию. Баринг рисует в своих путевых заметках, как поезда Сибирской железной дороги летом 1905 года превращались в политические дискуссионные клубы. Длительные переезды способствовали многочисленным политическим дискуссиям между людьми различного социального происхождения. Проводники и инженеры «без стеснения говорили о заседаниях земств по всей стране, о недовольстве государственными чиновниками и о неизбежности забастовки»<sup>341</sup>. В поездах обменивались мнениями и сведениями. Солдаты на вокзалах жадно выпрашивали у проезжающих свежие газеты<sup>342</sup>. Одесский студент — попутчик британского корреспондента рассказал последнему «много интересных вещей»<sup>343</sup>, например о восстании на Черноморском флоте и вырисовывавшихся грядущих политических изменениях в стране<sup>344</sup>.

Вдоль дороги в военные месяцы распространялись не только информация и слухи. Это транспортное средство сыграло и печальную роль в распространении ожесточенных беспорядков и погромов в контексте мобилизации осенью 1904 года<sup>345</sup>. Подобно тому как в январе 1881 года антиеврейские погромы распространились вдоль железных дорог Украины<sup>346</sup>, в 1904 году насилие также коснулось прежде всего тех населенных пунктов Могилевской и Витебской губерний, которые имели железнодорожное сообщение<sup>347</sup>. Однако, в отличие от 1881 года, когда в преследовании евреев участвовали прежде всего рабочие железных дорог, в 1904 году насилие исходило от недовольных резервистов российской армии. Негодование обернулось против несправедливости и хаоса осмотров и мобилизации, в особенности против правительственного запрета на продажу солдатам алкоголя. Еврейские купцы, игнорировавшие запрет и наливавшие рекрутам водку по завышенным ценам, впоследствии сами ощутили на себе ненависть и недовольство солдат в ее самых жестоких проявлениях. Тем самым евреи были — как это часто случается — «объектом, а не причиной беспорядков»<sup>348</sup>. Вдоль железнодорожных линий постоянно повторялись одни и те же сцены: нападения на вино-водочные лавки, травля и преследование евреев, вандализм на вокзалах и других железнодорожных сооружениях. И эта темная сторона тоже принадлежит описанию коммуникационной функции железной дороги в военные годы.

#### 4.4.2. Вокзал и проводы на войну

Еще в мирное время Военное министерство было важным клиентом железных дорог империи. В 1875 году военные власти приобрели около 1,7 млн билетов для перевозки солдат внутри России<sup>349</sup>. В 1912 году

статистики Министерства путей сообщения зарегистрировали уже 8,6 млн перевезенных солдат. В военное время эти числа стремительно выросли. В 1878 году, во время Русско-турецкой войны, дороги выставили Военному министерству счета на оплату 7,5 млн билетов по военному тарифу. В 1905 году, во второй год Русско-японской войны, их число выросло до 11,8 млн<sup>350</sup>. Подобно огромному числу крестьянских колонистов, отправлявшихся в конце XIX — начале XX века в Сибирь в так называемых теплушках, нижние чины царской армии, начиная с 1860-х годов, перевозились в переделанных товарных вагонах (илл. 20)<sup>351</sup>. Многие люди из непривилегированных слоев населения имели возможность впервые оценить «удовольствие» от поездки по «чугунке» именно в таких вагонах<sup>352</sup>.

Все больше людей, отправляемых на войну, пресеживали прощание с семьей и друзьями на железнодорожных станциях своей родины. Уже во время Русско-турецкой войны 1877–1878 годов царское правительство часто использовало прощание новобранцев на вокзалах для патриотических манифестаций и инсценирования народной общности, самоотверженно противостоящей общему врагу<sup>353</sup>. Также и во время Русско-японской войны залы ожидания и перроны вокзалов вновь служили сценами для постановочного патриотизма, проявления верности царю и народной готовности к борьбе. Вскоре после нападения Японии на российский флот в Порт-Артуре газеты в Санкт-Петербурге сообщали о праздничных проводах войск, отправлявшихся на Дальний Восток на поездах, уходивших со столичных пассажирских и товарных станций<sup>354</sup>. Как и ранее, во время Русско-турецкой войны, в залах ожидания и на перронах для солдат устраивались банкеты, произносились патриотические речи, служились молебны и собирались средства. Гражданские приносили отъезжавшим солдатам цветы, иконы, а также «хлеб-соль» в дорогу. Военные оркестры исполняли марши и гимн *Боже, царя храни*. Читатели узнавали из газет о «трогательных сценах», подобной этой: «Горнист заиграл сигнал, а поезд тихо отошел от станции, сопровождаемый торжественными звуками гимна [...] и криками 'урра'»<sup>355</sup>.

В информировании о мобилизации на Русско-японскую войну все большую роль играли иллюстрированные газеты и журналы<sup>356</sup>. В особенности если в проводах военных частей участвовал царь Николай II лично, всегда присутствовали фотоаппараты. Между масм и декабрем 1904 года император сам предпринял несколько поездок, зачастую продолжительных, в различные регионы империи, откуда отправлялись новобранцы на поле битвы в Маньчжурию<sup>357</sup>. Николай,

лично присутствуя при отправлении военных транспортов, пытался усилить патриотическое настроение среди солдат и поднять боевой дух войск. Фотодокументы о встречах императора с «его» солдатами и распространение этих образов в печатных средствах массовой информации страны были нацелены на стабилизацию традиционного мифа о единстве «царя и народа» среди населения<sup>358</sup>. Перроны пассажирских станций и вагоны российских военных поездов представляли при этом современные кулисы для известной пьесы, игравшейся властью (илл. 21).

Сцены прощания, разыгрывавшиеся в 1904 году на российских вокзалах в связи с отъездом военных транспортов, привлекали к себе равным образом и журналистов, и художников. Среди графических изображений этих событий, например в иллюстрированном журнале *Нива* за 1904 год, можно выделить два противоположных типа. К одному принадлежат такие рисунки, как *Отправка на Дальний Восток мичманов, новопроизведенных ранее срока в морском кадетском корпусе. На вокзале Николаевской железной дороги в Петербурге, появившийся 21 февраля 1904 года* (илл. 22). На рисунке изображена сцена прощания на перроне незадолго до отправления поезда в направлении Москвы. Платформа запружена молодыми мужчинами в униформе, а также гражданскими лицами, чья одежда выдает в них представителей привилегированных социальных слоев. Не считая плачущей женщины в правой половине изображения, рисунок наполнен радостными лицами и мапущими руками людьми. Сцена напоминает скорее отправление группы молодых людей в летний лагерь, чем отправку военного транспорта на фронт. Этот изобразительный источник, относящийся к начальной фазе войны, передает оптимистическое, даже эйфорическое настроение, с каким российские войска отправлялись в Маньчжурию. Кулисы — здание вокзала, а также обволакивающий вагон дым, на фоне которого разыгрываются радостные сцены прощания, — усиливают впечатление движения, радости жизни и отъезда, излучаемые рисунком<sup>359</sup>.

Наряду с такими изображениями вызванного войной воодушевления журнал *Нива* уже довольно скоро начал печатать рисунки, показывавшие прощание солдат на вокзалах империи в совсем ином свете. Изображения, подобные рисунку *Отбытие воинского сибирского поезда в Маньчжурию*, напечатанному 21 февраля 1904 года, посвящались боли и страху, которые испытывали женщины, дети и старики, прощавшиеся на вокзалах с сыном, мужем, отцом или братом (илл. 23). На рисунке, основой для которого послужила фотография,

сделанная в Омске, изображен товарный поезд Сибирской железной дороги, куда загружают новобранцев прямо в открытом поле. На переднем плане виден солдат, держащий ружье на плече и прощающийся с плачущей женой и ребенком перед посадкой в поезд. На рисунке преобладают просто одетые люди с печальными, оцепеневшими лицами. Здесь нет ни следа радости, которая отличает анализировавшуюся выше картину прощания морских кадетов. Железная дорога на этом рисунке выступает не как символ патриотического подъема, но как транспортное средство, приносящее несчастье, несущее своих пассажиров навстречу неопределенной, темной судьбе.

Образы такого рода в русской изобразительной культурной памяти не были чем-то новым. Самым известным изображением сцены прощания на вокзале является, наверное, картина *На войну* Константина Савицкого (1844–1905), написанная в 1888 году в память о мобилизации царской армии на Русско-турецкую войну (илл. 24). Сегодня она находится в Русском музее в Санкт-Петербурге. На этой картине наблюдатель также становится свидетелем боли и терзаний людей, вынужденных расставаться друг с другом перед отходом военного транспорта. В фокусе картины — страдания простых крестьян, которых Савицкий изображает с большой эмпатией, используя фольклорный колорит<sup>360</sup>. Противоположный «народу» полюс составляет государственная власть, представители которой носят европеизированную униформу и контролируют посадку солдат в поезд. Железная дорога на этой картине представлена как безжалостный властный инструмент правительства. Черный сверкающий паровоз с мощной дымовой трубой, верхушка которой буквально прорывает верхний край картины, воздействует как роковой магнит, разрывающий крестьянские пары и семьи.

Читая воспоминания ветеранов Русско-японской войны, появившиеся в большом количестве в печати после ослабления цензуры в 1905 году, часто встречаешь описания, напоминающие картину Савицкого или же проанализированную выше сцену на вокзале в Омске 1904 года. В мемуарах, случайно носящих такое же название, что и картина Савицкого, *На войну*, резервист, скрывший свое имя, сообщает, например, о своем отъезде на фронт весной 1904 года:

Когда подали подвижной состав и солдаты устремились занимать места в вагонах, толпа обезумела и заняла, заняла без конца и перерыва. Плакали и частные люди, пришедшие посмотреть на интересное зрелище людского горя и, Бог весть, отчего только не плакали камни под

ногами этих измученных людей, обреченных на смерть и долгие муки? Из вагонов солдаты протягивали руки, и бабы подавали им детей, чтобы в последний раз полюбоваться ими и сказать ласковое слово [...] Еще некоторые солдаты крепились, безумно кричали бессмысленное «ура», запевали всякие песни, но когда раздался первый звонок, все разом стихли, слышно было их оханье и плач, бабы причитанья, вопли. В этот момент со всех солдат свалилось все напускное, привитое им военной дрессировкой и солдатскими науками до солдатской памяти включительно; душа и собственное горе взяли верх, и ужас их положения взглянул им прямо в глаза. Каждый собственными мыслями не мог не подумать в этот миг, что вот есть белый свет, есть они сами, их жизнь, семья, родина и все это от них безжалостно отнимается, для неизвестной и непонятной им цели войны<sup>361</sup>.

Солдаты, как и автор этих воспоминаний, впервые соприкоснувшись с железной дорогой отправляясь на войну, не воспринимали военные поезда как транспортное средство, расширявшее радиус их передвижения и открывавшее им неизвестные географические пространства. Для них «чугунка» была инструментом власти в руках не знающей жалости государственной власти, для своих военных целей, не сообщаемых простому населению, отрывающей мужчин от их семей, их родины и традиционных социальных пространств и отправляющей большинство из них на верную смерть. На этом фоне характерным представляется то, что демобилизованные после поражения в Русско-японской войне русские солдаты в Сибири солидаризировались с революционно настроенными железнодорожниками и вместе с ними попытались захватить власть над железнодорожной системой империи.

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт. С. 98.
2. Barnett V. The Revolutionary Russian Economy. P. 237. Бюджет МПС составлял в 1902 году 435,55 млн руб., Военного министерства — 325,6 млн, а Министерства финансов — 335,2 млн руб.
3. См. об этом подробнее здесь в разделе 1.1.
4. Об этой фигуре интерпретации см.: Baberowski J. Vertrauen durch Anwesenheit. Vormoderne Herrschaft im späten Zarenreich // Idem, Feest D., Gumb Ch. (Hrsg.) Imperiale Herrschaft in der Provinz. Representation politischer Macht im späten Zarenreich. Frankfurt a.M., 2008. S. 17–37.

5. О первой поездке Николая I на поезде в Царское Село 3 ноября 1836 г. см.: Фролов А.И. Вокзалы Санкт-Петербурга. С. 24. О первом рейсе императора по дороге Петербург–Москва в августе 1850 г. см.: Штуценберг А.И. Из истории железнодорожного дела России. Т. 49, ч. 17. 1886. С. 115–121; Haywood R.M. The Beginnings. P. 390; Blackwell W.L. The Beginnings. P. 315 f.
6. Wortman R. Rule by Sentiment; *Idem*. Scenarios of Power. Myth and Ceremony in Russian Monarchy. From Peter the Great to the Abdication of Nicholas II. Abridged one-volume paperback version. Princeton (N.J.), 2006. P. 180–212, 230–232. См. изд. на рус. яз.: Уортман Р. Сценарии власти. Мифы и церемонии русской монархии. Т. 2: От Александра II до отречения Николая II / Пер. с англ. яз. И.А. Пильщикова. М., 2004. С. 45–46, 89–134, 135–184, 185–222.
7. О поездке Александра II в Новгород в 1862 г. см.: Майорова О. Бессмертный Рюрик. Празднование тысячелетия России в 1862 г. // Новое литературное обозрение. 2000. № 43. С. 137–165.
8. О поездке правителя как «орудии пропаганды» Наполеона III см.: Kulstein D. Napoleon III and the Working Class. A Study of Government Propaganda Under the Second Empire. Los Angeles, 1969. P. 69–76; Ménager B. Les Napoleon du people. Paris, 1988. P. 145–150; Truesdell M. Spectacular Politics. Louis-Napoleon Bonaparte and the Fete Impériale, 1849–1870. N.Y., 1997. P. 163–172. О влиянии политического стиля Наполеона III на Александра II см.: Wortman R. Rule by Sentiment. P. 747.
9. Уортман подчеркивает, что уже предшественники Александра II (Екатерина II, Александр I и Николай I) предпринимали длительные поездки по своей стране. Однако эти поездки, согласно Уортману, не имели преимущественной цели распространить определенный образ правителя. См.: Wortman R. Rule by Sentiment. P. 745. Несмотря на это, Уортман в другом месте называет Екатерину II «первым русским правителем, использовавшим церемониальные возможности поездок, показывавших попечение монарха о своих подданных и их демонстративное одобрение ее забот» (Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 58 (см. рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Мифы и церемонии русской монархии. Т. 1: От Петра Великого до смерти Николая I / Пер. с англ. яз. С.В. Житомирской; Под ред. И.А. Пильщикова, Т.Н. Эйдельман. М., 2002. С. 168). История монарших путешествий при Екатерине II достаточно хорошо исследована. О легендарной поездке императрицы в Крым в 1787 г. см., например: Griffiths D.M. Catherine II Discovers the Crimea // JGO. Bd. 56. 2008. Heft 3. S. 339–348 (см. рус. пер.: Гриффитс Д.М. Екатерина II открывает Крым // Он же. Екатерина II и ее мир: Статьи разных лет / Пер. с англ. Е. Леменовой и А. Митрофанова; Ред.-сост. М. Лавринович, И. Федюкин. М., 2013. С. 369–385); Ibneyeva G. Catherine Discovers the Volga Region // Ibid. P. 349–357.



10. О паломничествах российских правителей в XVI столетии см.: *Kollmann N.S. Pilgrimage, Procession and Symbolic Space in Sixteenth-Century Russian Politics // Flier M.S., Rowland D. (Ed.) Medieval Russian Culture. Berkeley (Cal.), 1994. P. 163–181.* К ритуалу паломнических поездок правителей при­мыкает, например, путешествие Екатерины II в Троице-Сергиеву лавру близ Москвы в 1762 г., а также ее пеший поход в Ростов Великий на сле­дующий год. См. об этом: *Wortman, Scenarios of Power. Vol. 1. P. 120–122.* См. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти. Т. 1: От Петра Великого до смерти Николая I. М., 2002. С. 166–168.* О значении паломнической по­ездки в «сценарии власти» Николая II см.: *Wortman R. Scenarios of Power. Vol. 2. P. 379–391* (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2: От Алек­сандра II до отречения Николая II. М., 2004. С. 512–529* [«Царь в роли богомольца»]); *Freeze G. Subversive Piety. Religion and the Political Crisis in Late Imperial Russia // The Journal of Modern History. Vol. 68. 1996. P. 308–350,* особенно р. 312–329.
11. О трансформации символической функции путешествия правителя в Мо­скву в XIX в. см.: *Wortman R. Moscow and Petersburg. The Problem of Political Center in Tsarist Russia. 1881–1914 // Wilentz S. (Ed.) Rites of Power. Symbo­lism, and Politics Since the Middle Ages. Philadelphia, 1985. P. 244–271.*
12. Идею интегрировать поездки в программу воспитания юного правите­ля сформулировал, в числе прочих, поэт Эрнст Мориц Арндт, чей учеб­ник *Очерк воспитания и обучения правителя (Entwurf der Erziehung und Unterweisung eines Fürsten)* 1813 г. был известен при петербургском дворе. См. об этом: *Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 125* (см. рус. пер.: *Уорт­ман Р. Сценарии власти. Т. 1. С. 338, 450*).
13. См. об этом: *Wortman R. Scenarios of Power. Vol. 1. P. 257 f.* (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти. Т. 1. С. 339–340*).
14. *Wortman R. Rule by Sentiment. P. 747–753.* Единственным российским на­следником престола, не совершившим в XIX в. гранд-тура в его изначаль­ном смысле, был Николай Александрович, впоследствии император Нико­лай II. В качестве причины его решения порвать с этой традицией Уортман называет страх Романовых за жизнь наследника после крушения поезда под Борками в 1888 г. См.: *Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 438.* Это объяснение представляется не очень обоснованным, тем более что Нико­лай уже в ноябре 1888 г. совершил поездку на юбилей своего деда в Данию, а в 1890 г. отправился в не менее опасное путешествие, маршрут которого пролегал через Египет, Индию, Сиам, Китай и Японию до Владивостока, а оттуда через всю Сибирь обратно в Санкт-Петербург. В рамках этого турне Николай участвовал 19 мая 1891 г. в закладке камня в основание Великого Сибирского пути. См. об этом раздел 1.6.3.

15. The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie. Being the Confidential Correspondence Between Nicholas II, Last of the Tsars, and his Mother, Dowager Empress Maria Feodorovna / Ed. E.J. Bing. London, 1937. P. 57
16. О встречах правителей в XIX в. см.: *Paulmann J.* Monarchenbegegnungen i Europa zwischen Ancien Regime und Erstem Weltkrieg. Paderborn, 2000.
17. Об истории императорской охоты в России см.: *Кутенев Н.И.* Великокняжеская и царская охота на Руси: В 3 т. СПб., 1896–1902. О XIX столетии см.: *Зарин А.Е.* Царские развлечения и забавы за 300 лет. Л., 1991 (репринт издания 1913 г.). С. 34–41; *Карцов И.П.* Беловежская щуща. 1382–1902. Минск, 2002.
18. О Ливадийском летнем дворце в Крыму см.: *Зарин А.Е.* Любимые местопребывания русских государей. М., 1913. С. 126–127; Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1860–1862 / Изд. Л.Г. Захарова. М., 1999. С. 144–145.
19. Так, например, читатели столичных газет могли ежедневно узнавать о том, когда император, а также члены императорской семьи планировали выехать из столицы, а также в каком месте в настоящий момент находится тот или иной член правящей династии.
20. *Geertz C.* Centers, Kings, and Charisma. Reflections on the Symbolics of Power // *Idem.* Local Knowledge. Further Essays in Interpretive Anthropology. N.Y., 1983. P. 121–146, цит. p. 125 («When kings journey around the countryside, making appearances, attending fetes, conferring honours, exchanging gifts, or defying rivals, they mark it [...] as almost physically part of them»). — *Пер. в тексте М.Л.* В этом же направлении размышлял уже Георг Зиммель: *Simmel G.* Der Raum und die raumliche Ordnung der Gesellschaft. [1908]. S. 757–760.
21. *Sperling W.* Der Aufbruch in die Provinz. S. 159.
22. Именно на периферии империи особенно остро стоял вопрос о том, какие социальные, конфессиональные и этнические группы могут выставить своих представителей в оргкомитет для встречи царя, или о том, как должна быть организована иерархия среди различных представителей. Так, например, в 1864 г., во время путешествия через Дюнабург, Александр II принял депутацию крестьян-староверов, в то время как в Вильне, на обратном пути, он отказал польским дворянам в просьбе принять их посольство. Это решение было нацелено на то, чтобы поощрить лояльное поведение крестьян во время Январского восстания 1863 г. и «наказать» «предательство» польского дворянства. См.: *Татищев С.С.* Император Александр Второй. Его жизнь и царствование. Т. 1. М., 1996. С. 568–569; Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. М., 2003. С. 445; *[Муравьев М.Н.]* «Готов собою жертвовать». Записки графа Михаила Николаевича Муравьева об управлении Северо-Западным краем и об усмирении в нем мятежа. 1863–1866 / Под ред. К.В. Петрова. М., 2008. С. 178–179.

23. См. отчет Третьего отделения о восторженной встрече царевича Александра 6 февраля 1878 г. на одном из вокзалов Санкт-Петербурга: ГАРФ. Ф. 109. Оп. 3а. Д. 860. Л. 1–1 об.
24. О том, как множество людей встречало Александра II вечером 17 мая 1861 г. на вокзале Николаевской железной дороги, см.: Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Милютина. 1860–1862. С. 102. Описание встречи с Николаем II на вокзале [Малой Вишеры] в марте 1912 г. железнодорожным рабочим Иваном В. Волюнкиным см.: *Goehrke C. Russischer Alltag*. Bd. 2. S. 288. Герке цит. по: [Волюнкин И.В.] «События идут своим чередом». Дневник простого человека // Источник. Документы русской истории. М., 1993. С. 45–54.
25. Сцены такого рода наблюдал народник Михаил Фроленко в Орловской губернии в 1870-е гг. См.: *Фроленко М.* Начало народолюбства // Каторга и ссылка. М., 1926. № 3 (24). С. 17–26, здесь с. 21.
26. [Schweinitz H.-L. von.] *Denkwürdigkeiten des Botschafters General v. Schweinitz*. Bd. 1. Berlin, 1927. S. 187.
27. *Ibid.* S. 187.
28. См.: *Муро С., Франк Р. фон.* Карманный альбом подвижного состава.
29. *Правила о поездах, употребляемых для проезда Высочайших особ по железным дорогам* (утверждены императором 10 октября 1878 г.) см.: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342–345, а также: Сборник министерских постановлений. Т. 3. 1888. С. 364–367.
30. Об уведомлении начальников губерний о проезде по железным дорогам Высочайших Особ и высших сановников. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 6087 от 18 октября 1874 г., а также № 7460 от 31 декабря 1874 г., цит. по: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 341–342. См. также: Сборник министерских постановлений. Т. 2. 1877. С. 133. «Беспорядки» во время движения императора по российским железным дорогам в это время заставили императора повторно обратиться в связи с этим к министру путей сообщения. См., например: О мерах для обеспечения порядка при поездках Высочайших Особ по железным дорогам. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 1200 от 28 февраля 1874 г., цит. по: Там же. С. 99.
31. О флагах, коими предоставляется украшать станции железных дорог при проезде Высочайших Особ. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 4001 от 29 июля 1876 г., цит. по: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342.

32. Циркуляр техничеко-инспекторского комитета железных дорог № 313 от 9 января 1880 г., цит. по: Тимофеев Л.А. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 1049.
33. Приказ Министерства путей сообщения № 86 от 12 июля 1911 г., цит. по: Там же. С. 1049–1050.
34. Переписка императора Александра II с Великим князем Константином Николаевичем. Дневник Константина Николаевича / Изд. Л.Г. Захарова и Л.И. Тютюнник. М., 1994. С. 65. О поездке Александра в Кострому см. также: Материалы для истории упразднения крепостного состояния помещичьих крестьян в России в царствование императора Александра II. Берлин, 1860. Т. 1. С. 370–371; Татищев С.С. Император Александр Второй. Т. 1. С. 275; Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 208 f.
35. Письмо Константина Николаевича к Александру II от 19 августа 1858 // Переписка императора Александра II с Великим князем Константином Николаевичем. С. 66.
36. Путешествие Государя наследника Цесаревича и Государыни цесаревны в 1869 году. М., 1869. С. 3–4. См. также отчет об этом путешествии цесаревича Николая Александровича, скончавшегося в 1861 г.: Путешествие Государя наследника цесаревича в 1861 году. СПб., 1861 (перепечатка из *Северной пчелы*), а также: Бабст И.К., Победоносцев К.П. Письма о путешествии Государя наследника цесаревича по России от Петербурга до Крыма. СПб., 2010.
37. Путешествие Государя наследника. 1869. С. 4.
38. Там же. С. 47. Крайне подозрительно власти смотрели на случаи, когда помимо членов правящей династии с восторгом встречали на вокзалах других лиц, интересных публике. Когда Лев Толстой, недавно отлученный от церкви за критические нападки на нее в своих сочинениях, в 1901 г. отправился на лечение в южные районы империи, на вокзале Харькова его встречали 7000 почитателей. Следующие возможные встречи того же рода правительство пыталось сорвать, сохраняя в тайне маршруты передвижения писателя. См.: Nickell W. The Death of Tolstoy. P. 63, 123.
39. Император Александр III и императрица Мария Федоровна. Переписка 1884–1894 годы / Под ред. А. Боханова и Ю. Кудриной. М., 2001. С. 222 (письмо от 10 мая 1894 г.). (Эта и следующие цитаты представляют собой перевод с французского языка, выполненный издателем переписки.)
40. Император Александр III и императрица Мария Федоровна. С. 224 (письмо от 11 мая 1894 г.).
41. О функции взгляда в глубь дворянской и придворной культуры России в XVIII и начале XIX в. см.: Witte G. Der Blick auf sich selbst. Russische Autobiographien des 18. und frühen 19. Jahrhunderts // Ebert Ch. (Hrsg.) Individualitätskonzepte in der russischen Kultur. Berlin, 2002. S. 34–64, здесь S. 35 f.

42. О поездке будущего Николая II в Азию см.: *Wortman R. Scenarios of Power.* 2006. P. 324–327 (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти.* Т. 2. С. 438–445); *Utz R. Die Orientreise Nikolaus II.* S. 127–135.
43. Дневники императора Николая II / Под ред. К.Ф. Шацилло. М., 1991. С. 143 (запись от 6 мая 1896 г.). Дневники Николая II за 1894–1896, 1904–1907, 1913–1916 гг. можно найти также в Интернете: <<http://rus-sky.com/history/library/diaries/1894.htm>> (25.07.2015).
44. Дневники императора Николая II. С. 153 (запись от 22 июня 1896 г.).
45. Там же. С. 157 (запись от 17 июля 1896 г.). В этот раз императорская чета путешествовала с целью посетить ярмарку в Нижнем Новгороде. См.: [Министерство путей сообщения.] Отчет инспекции императорских поездов за 1896 г. С. 113–123. На обратном пути царский поезд по желанию императора остановился на вокзале Владимира, где многочисленные делегации выразили свое преклонение перед Николаем.
46. См.: Дневники императора Николая II. С. 163 (запись от 19 августа 1896 г.). — 13 августа Николай II и Александра Федоровна отправились в многомесячную поездку за границу. По пути на запад они сделали остановку в Варшаве и Киеве. Об этой поездке см.: [Министерство путей сообщения.] Отчет инспекции императорских поездов за 1896 г. С. 122–171; Путешествие по России и за границей их императорских Величеств Государя императора Николая Александровича и Государыни императрицы Александры Федоровны 13 августа — 19 октября 1896 г. СПб., 1896; о приеме в Киеве см.: Там же. С. 19.
47. См., например: Дневники императора Николая II. С. 44 (запись от 28 октября 1894 г.): «Везде такие же встречи — почетные караулы, все начальство, учебные заведения и пр.»; С. 158 (20 июля 1896 г.); С. 162 (14 августа 1896 г.); С. 164 (23 августа 1896 г.); С. 208 (5 и 8 мая 1904 г.); С. 216 (29 июня 1904 г.); С. 224 (16 августа 1904 г.); С. 229 (18 сентября 1904 г.); С. 235–236 (26–30 октября 1904 г.); С. 242 (22 декабря 1904 г.); С. 399 (16 и 17 мая 1913 г.); С. 402 (24 мая 1913 г.); С. 438 (18 декабря 1913 г.).
48. Радиус передвижений российских императоров оставался ограниченным даже в эпоху железных дорог. Так, например, никто из царей во второй половине XIX в. не бывал в Туркестане. Также Николай II не бывал больше в Центральной и Восточной Сибири после своей поездки туда в 1890–1891 гг.
49. Об использовании царского поезда как императорских приемных покоев при Александре II и Александре III см.: [Schweinitz H.-L. von.] *Denkwürdigkeiten.* Bd. 1. S. 401; Bd. 2. S. 89, 103, 267.
50. Иноформацию о планируемых остановках, а также время прибытия и отправления поезда (по петербургскому и местному времени) высокопоставленные лица могли узнать из «парадного расписания», составлявшегося всякий раз для каждой поездки императора. Эти брошюры содержали все

- сведения не только о пересекаемых высочайшим лицом губерниях и уездах, но и о частях путевой сети тех или иных железнодорожных обществ. См.: [Министерство путей сообщения.] Положение об императорских поездах. 24 апреля 1892 г. СПб., 1892. С. 35, § 45.
51. Упоминания места Вирбаллен/Вержболово (в русских и западных) записках о путешествиях и мемуарах см.: *Островский А.Н.* Поездка за границу в апреле 1862 г. // Он же. Полн. собр. соч. Т. 13. М., 1952. С. 238–261, здесь с. 240; *Пуговин К.Т.* Воспоминания из путешествия по России и за границу в письмах. СПб., 1863. С. 73; *Достоевская А.Г.* Дневник 1867 года / Изд. подгот. С.В. Житомирской. М., 1993. С. 6–7 (супруги Достоевские пересекли границу в апреле 1867 г.); *Клеванов А.С.* Путевые заметки. С. 373; *De Windt H.* Siberia as it is. P. 11; *Салтыков-Щедрин М.Е.* За рубежом (1880–1881) // Он же. Соч. Т. 4. М.; Л., 1927. С. 137–358, здесь с. 143; *Розанов В.В.* Пограничные запахи // Он же. Иная земля, иное небо... Полное собрание путевых очерков. 1899–1913. М., 1994. С. 447–449; *Raquet A.* Im zaristischen Russland [1910] // Idem. Gesammelte Werke. Bd. 3: Reisen. Stuttgart, 1970. S. 29–59, здесь S. 29; *Antin M.* The Promised Land. Boston, 1912. P. 169 f.; *Doukhovskoy B.* The Diary of a Russian Lady. London, 1917. P. 312; рус. изд. см.: *Духовская В.Ф.* Из моих воспоминаний. Ч. 1–2. СПб., 1900 (издания на русском и английском языках не являются идентичными, и между ними есть существенные разночтения. Ссылки даются на английское издание. — *Примеч. Ф.Б.Ш.*); *Набоков Н.Д.* Багаж. Мемуары русского космополита. СПб., 2003. С. 11.
52. С 1860-х гг. выехать из России в Германскую империю можно было также через границу в Александрове (дорога от Скерневице в Бромберг). В начале XX в. около 80% пассажиров, отправлявшихся в Западную Европу, проходили через пограничные пункты Вержболово или Александрово. См.: *Razvozjaeva E.* L'Histoire du tourisme russe en France // Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin. № 25. 2007 (<<https://www.univ-paris1.fr/autres-structures-de-recherche/ipr/les-revues/bulletin/tous-les-bulletins/bulletin-n-25-chantiers-2007/elena-razvozjaeva-lhistoire-du-tourisme-russe-en-france/#c569160>> [25.07.2015]).
53. О значении Вержболова как транзитного пункта российской внешней торговли в конце XIX столетия см.: Энциклопедический словарь / Изд. Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. Т. 6. СПб., 1892. С. 31–32. О значении Вержболова как места шпионажа против России, а также места обороны против шпионажа см.: *Fuller W.C.* The Foe Within. Fantasies of Treason and the End of Imperial Russia. Ithaca (N.Y.), 2006. P. 15. Представляется, что было бы уместным и очень полезным отдельное исследование пограничного вокзала в Вержболове, в том числе стараний царского правительства, предпринятых, чтобы пресечь в этом месте ввоз оружия и запрещенной

- литературы из Западной и Центральной Европы, а также въезд политически неблагонадежных лиц в Российскую империю. Этому посвящен целый ряд объемистых дел, см.: ГАРФ. Ф. 127. Оп. 1. Д. 43–959.
54. Вержболово запечатлено в литературе и воспоминаниях поэтов и писателей, в том числе у Александра Блока, Ильи Эренбурга, Владимира Маяковского, Владимира Набокова. О «топонимическом смысле» Вержболова в российской поэзии см.: Левинг Ю. Вокзал — Гараж — Ангар. С. 168. О символическом значении пограничного вокзала и его истории как исчезнувшего места памяти на географической карте Европы см.: *Ivaskevicius M. Die Zivilisation Wershbolowo. Virbalis/Litauen // Raabe K., Sznajderman M. (Hrsg.) Last & Lost. Ein Atlas des verschwindenden Europas. Frankfurt a.M., 2006. S. 44–61.* (За это указание я благодарю Матеуша Гарвича.) Об истории и значении пограничного вокзала Эйдкунен, «визави» Вержболова с прусской стороны, см.: *Schlogel K. Eydtkuhnen oder die Genese des Eisernen Vorhangs // Idem. Berlin. Ostbahnhof Europas. S. 39–57, здесь S. 51, 56* (см. рус. пер.: Шлегель К. Эйдкунен, или Рождение «железного занавеса» // Он же. Берлин, Восточный вокзал. Русская эмиграция в Германии между двумя войнами (1918–1945). М., 2004. С. 71–101). В литературных «записках путешественника» о своей первой поездке в Западную Европу Федор Достоевский, хотя и упоминает пограничную станцию Эйдкунен, отказывается от описания перехода границы. См.: *Достоевский Ф.М. Зимние заметки о летних впечатлениях // Он же. Полн. собр. соч. В 30 т. / АН СССР. Институт русской литературы (Пушкинский Дом). Т. 5: Повести и рассказы, 1862–1866. Игрск. Л., 1973. С. 46–98, цит. с 63* См. об этом: *Dwyer A.E. Improvising Empire. P. 65.*
55. В Границе, наоборот, выезжающие из России должны были пересечь в поезде с более узкой ходовой частью по сравнению с той, что была у поезда, приехавшего из Киева. Путь из Варшавы имел, напротив, ту же ширину, что и пути в Габсбургской империи. Если царь ехал на поезде из Санкт-Петербурга через Варшаву в Вену, он пересаживался уже на Висле из одного императорского поезда с российской «широкой колеей» на «заграничный» поезд с соответственно узкой ходовой частью. О «разрыве» в российской железнодорожной сети и о дискуссии об унификации ширины пути в империи см. раздел 2.1.
56. См.: Император Александр III и императрица Мария. С. 175 (письмо Марии Федоровны от 11 [23] мая 1884 г.); Дневники императора Николая II. С. 162 (записи от 15 и 16 августа 1896 г.); С. 164 (23 июня 1896 г.); С. 175 (18 октября 1896 г.); С. 397 (8 мая 1913 г.); С. 398 (12 мая 1913 г.). Однако о необходимости переставлять на границе время на местное или железнодорожное в изученных источниках ни разу не упоминается.

57. *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 51–65.* О значении окна вагона, выполнявшего функцию разграничения внешнего и внутреннего пространства поезда, см.: *Certeau M. de. Die Kunst des Handelns. S. 210 f., 214;* рус. пер. см.: *Серто М. де. Изобретение повседневности. Искусство делать / Пер. с фр. Д. Калугина, Н. Мовниной. СПб., 2013. С. 212–215.*
58. Император Александр III и императрица Мария. С. 175 (письмо от 11 [23] мая 1884 г.). Целью этой поездки был замок Румпенхейм в Оффенбахе у Франкфурта-на-Майне, в котором выросла мать Марии Федоровны, принцесса из дома Гессен-Кассель.
59. Там же. С. 207 (письмо от 12 апреля 1892 г.).
60. Там же. С. 222 (письмо от 10 мая 1892 г.).
61. Там же. С. 224 (письмо от 11 мая 1892 г.).
62. Там же. С. 207 (письмо 12 апреля 1892 г.).
63. См. телеграмму Александра III его жене от 14 августа 1888 г., отправленную из Петергофа; от 10 июня 1891 г., отправленную из Петербурга: Там же. С. 139, 140; а также телеграммы и письма царицы 1888 г.: Там же. С. 279 (без даты); С. 207 (от 12 апреля 1892 г.); С. 223–224 (от 11 мая 1894 г.).
64. См. письма Марии Федоровны от 11 (23) мая 1884 г. из Румпенхейма (у Франкфурта), а также от 12 апреля 1892 г. из Кубанской области (Там же. С. 175, 207). В последнем письме императрица подчеркивала, насколько сильно ее тело подвергается «тряске» во время поездки на поезде. Также ее невестка Александра Федоровна, супруга Николая II, очевидно страдала от сотрясений, происходивших во время поездки поездом. См.: Дневники императора Николая II. С. 175 (запись от 18 октября 1888 г.). «Нервное напряжение» или «нервное переутомление» как следствие поездки на поезде было важным топосом медицинского дискурса в XIX в. в Западной и Центральной Европе. См. об этом: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 108–112.*
65. Заботы Марии Федоровны о благополучии ее «бедной» собачки Муму нашли свое выражение, например, в письме от 10 мая 1894 г. См.: Император Александр III и императрица Мария. С. 221–222. Описания ее вагона, в том числе декора и запаха цветов в нем, см. в письме от 11 мая 1894 г. (Там же. С. 224).
66. Например: «Я чувствую себя такой одинокой» (Там же. С. 222 [письмо от 10 мая 1894 г.]). См. также письма, из которых следует, что царица скучает по своему мужу: Там же. С. 206 (письмо от 12 апреля 1892 г.); С. 280 (телеграмма от 10 мая 1894 г.).
67. Дневники императора Николая II. С. 164 (запись от 23 августа 1896 г.). Из дневников Николая видно, насколько сильно его восприятие времени уже находилось в зависимости от концептов времени эпохи модерна,



оформившихся не в последнюю очередь благодаря влиянию железнодорожных расписаний. Так, короткие описания события в тот или иной день сопровождаются у него точными данными о начале, длительности и окончании каждого определенного вида деятельности. 21 июля 1896 г. он, например, записал: «Приехали в Петергоф в 6¼. [...] В 8 ч. был семейный обед в Собственной даче» (Там же. С. 158). 13 августа 1896 г. он записал: «В 10 ч. простились с нашей душкой дочкой и поехали к молебну, а оттуда на станцию. В 10½ тронулись в путь» (Там же. С. 162). Запись от 22 августа 1896 г.: «7 ч. тронулись в путь. Обедали в 7½ и в Фастове выпустили гр. Игнатьева» (Там же. С. 164). Самое примечательное в этих цитатах, перечень которых можно продолжать еще долго, не столько то, что распорядок дня императора был подобен расписанию поезда, а то, скорее, что Николай, учитывая точное указание времени, придавал столь большое значение определенной деятельности в тот или иной момент, что он это передает даже в своем дневнике.

68. Подобно Марии Федоровне, Николай II не был чужд изучению флоры за окнами своего поезда: он также стремился определить, в какой климатической зоне или в каком именно «времени года» он сейчас находится. См.: Там же. С. 45 (29 октября 1894 г.); С. 224 (15 августа 1904 г.); С. 454 (27 марта 1914 г.).
69. Там же. С. 217 (30 июня 1904 г.); С. 416 (9 августа 1913 г.).
70. См.: Там же. С. 157 (16 июля 1896 г.); С. 158 (20 и 21 июля 1896 г.); С. 218 (3 июля 1904 г.); С. 224 (16 августа 1904 г.); С. 229 (18 сентября 1904 г.); С. 242 (17 декабря 1904 г.); С. 402 (24 мая 1913 г.); С. 416 (7 августа 1913 г.); С. 454 (26 марта 1914 г.); С. 467 (3 июня 1914 г.).
71. Формулировка «Разумеется, читал [в поезде] сколько мог» встречается очень часто, см.: Там же. С. 162 (13 августа 1896 г.); С. 175 (18 октября 1888 г.); С. 217 (2 июля 1904 г.); С. 224 (14 августа 1904 г.); С. 235 (26 и 27 октября 1904 г.); С. 242–243 (17 и 22 декабря 1904 г.); С. 399 (15 мая 1913 г.); С. 438–439 (18 и 19 декабря 1913 г.); С. 454 (25 марта 1914 г.); С. 467 (3 июня 1914 г.).
72. См., например, запись от 29 октября 1894 г.: «Для меня присутствие моей ненаглядной Аликс в поезде — громадное утешение и поддержка» (Там же. С. 45).
73. Дневники Николая II, 1 декабря 1899 — 27 июля 1900 г. (ГАРФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 241. Л. 92–93, цит. по: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 496).
74. Дневники императора Николая II. С. 454 (запись от 26 марта 1914 г.). См. также письмо Николая II его матери Марии Федоровне от 10 сентября 1911 г., в котором он описывает, как на пути из Киева на Черное море он отдыхал в вагоне поезда от стресса, пережитого в течение дня. Незадолго до

- того на глазах императора был убит первый министр Столыпин. См.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 264–268, здесь p. 267.
75. О *Правилах движения по железным дорогам, открытым для общественно-го пользования* 1874 г. см. раздел 2.1.
  76. Правила о поездах, употребляемых для проезда Высочайших Особ по железным дорогам. § 3, 7–17.
  77. Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342–345.
  78. Циркуляр № 4670 от 12 ноября 1879 г. (ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 17. Д. 1. Л. 171–171 об.).
  79. Там же. Л. 172.
  80. Там же. Л. 171.
  81. Там же. Л. 13–21.
  82. Подробнее об этом теракте см. раздел 4.2.2.
  83. Подробнее об этих размышлениях см.: *Dietze C., Schenk F.B. Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr. Soldatisch-aristokratische Tugendhaftigkeit und das Konzept der Sicherheit im späten 19. Jahrhundert // Geschichte und Gesellschaft. Bd. 35. 2009. Heft 3. S. 368–401.*
  84. *Наброски из воспоминаний князя Д.Д. Оболенского // Русский архив. 1894. № 10. С. 251–286, особенно с. 270–279; цит. с. 272.*
  85. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях. СПб., 1891 (= ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 344. Л. 17–30). Между 1879 и 1891 гг. ответственные органы безопасности получали сведения о необходимых мерах предосторожности при императорских поездках в специальных инструкциях. См. об этом: *Зимин И. Царская работа, XIX — начало XX века. Повседневная жизнь Российского императорского двора. М., 2011. С. 235–237. О крушении поезда в 1888 г. см. подробно ниже, раздел 4.1.4.*
  86. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 18–19. О контроле за текущими земляными работами на железнодорожной линии перед поездкой императора органы безопасности распорядились уже в начале 1880-х гг. См.: *Зимин И. Царская работа. С. 235. О соответствующих указаниях, дававшихся в начале XX в., см.: Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог по жандармско-полицейской части. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. СПб., 1908. С. 13.*
  87. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 29; Положение об императорских поездах. 1892. § 54.
  88. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 29; Положение об императорских поездах. 1892. § 24, 61.

89. Инструкция начальникам и их заместителям при следовании императорских поездов / Главное общество Российских железных дорог. Линия С.-Петербург-Варшавская. СПб., 1892 (= ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Ед. хр. 346. Л. 6–20). Эта инструкция основывалась на *Положении об императорских поездах* от 24 апреля 1892 г. См. об этом также: Тимофеев Л. А. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог по жандармско-полицейской части. С. IV.
90. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 25.
91. Уже в 1882 г. в связи с поездкой Александра III из Петербурга в Москву для охраны Николаевской железной дороги было привлечено 30 000 солдат. См.: Зимин И. Царская работа. С. 235.
92. Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 263 (см. рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 380).
93. ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 344. Л. 11. Об этой поездке Николая II в Варшаву см. также: Rolf M. Der Zar an der Weichsel: Representation von Herrschaft und Imperium im fin de siècle // Baberowski J., Feest D., Gumb Ch. (Hrsg.) Imperiale Herrschaft in der Provinz. Representation politischer Macht im späten Zarenreich. Frankfurt a.M., 2008. S. 145–171, а также: Отчет инспекции императорских поездов. Т. 4. 1898. С. 13–18.
94. В это представление укладывается также то, что *Положение об императорских поездах* 1892 г. обязывало тех, кто планировал императорские поездки, печатать служебные расписания этого поезда лишь в самом небольшом количестве, чтобы таким образом сократить до минимума число лиц, располагавших сведениями о поездке. См.: Положение об императорских поездах. 1892. § 42.
95. ГАРФ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 95. Л. 261–263.
96. Там же. Л. 170.
97. Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten unter Kaiser Alexander III. Leipzig, 1907. S. 249.
98. О крушении под Борками см. также: РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1; Кони А. Ф. Крушение царского поезда в 1888 году (Борки-Тарановка) // Он же. Собр. соч.: В 8 т. Т. 1. М., 1966. С. 420–495; Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 240–246; Вумме С. Ю. Избранные воспоминания. 1849–1911. М., 1991. С. 126–133; Из архива С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Кн. 1. С. 167–169; [Schweinitz H.-L. von.] Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 371 f., 386; Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 310 f. (см. в рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 394–399).
99. О поездке Александра III во Владикавказ и Грузию см.: Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 309 (см. в рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 384–387); Jersild Au. Orientalism and Empire. North Caucasus Mountain Peoples and

- the Georgian Frontier, 1845–1917. Montreal, 2002. P. 150 f.; Неделя. Еженедельная газета. 1888. 23 окт. № 43. С. 1359–1360.
100. О том, как в российской прессе отражалась информация о крушении поезда под Борками, см., например: Нива. Иллюстрированный журнал литературы и современной жизни. 1888. 29 окт. № 44. С. 1104–1105; 5 нояб. № 45. С. 1130–1131 (там использована информация из газет *Новое время*, *Гражданин*, *Правительственный вестник* и *Новости*); Неделя. 1888. 23 окт. № 43; 30 окт. № 44; 6 нояб. № 45; Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 42. С. 342–344. Распространением слухов, связывавших катастрофу 17 октября 1888 г. с деятельностью террористов, особенно интересовались сотрудники Министерства путей сообщения, поскольку этот вариант, способный объяснить крушение поезда, отвлек бы от вопроса об их собственной ответственности. Сразу после катастрофы министр путей сообщения Посыет пытался убедить Александра III в правоте этой версии. См.: *Кони А.Ф. Крушение*. С. 451, 493. Рассказ о том, что помощник придворного повара должен был по поручению террористической организации подорвать бомбу, передавался в многочисленных мемуарах современников. См., например: *Сухомлинов В.А. Воспоминания*. Мемуары. Минск, 2005. С. 121–122; *Таубе М.А. Зарницы*. Воспоминания о трагической судьбе предреволюционной России (1900–1917). М., 2006. С. 25–28.
101. Юрист Анатолий Федорович Кони (1844–1927) в 1878 г. председательствовал на процессе Веры Засулич, обвинявшейся в покушении на петербургского губернатора Трепова. В результате сенсационного процесса с участием присяжных она была оправдана. Из-за своих либеральных взглядов Кони был очень спорной фигурой для консервативных кругов и в 1880-е гг. считался противником обер-прокурора Священного синода К.П. Победоносцева. Биографию Кони см.: *Кони А.Ф. Собр. соч.* Т. 1. С. 5–36. О работе возглавлявшейся Кони комиссии по расследованию происшествия в Борках см.: *Кони А.Ф. Крушение*.
102. Результаты расследования (секретные) занимают четыре тома: Материалы извлеченные из следственного производства по делу о крушении императорского поезда 17 октября 1888 г. Между станциями Борки и Тараповка на линии Киево-Харьково-Азовской железной дороги (Харьковский окружной суд). [Б.м., 1888.]
103. В то время как § 8 *Правил о поездах высочайших особ* устанавливал максимальное число осей 42 на поезд, пострадавший поезд имел 64 оси. Тем самым царский поезд (без паровозов) был почти вдвое тяжелее, чем обычный пассажирский поезд, то есть имел вес товарного поезда с 28 полностью груженными вагонами. См.: *Кони А.Ф. Крушение*. С. 431. По данным инженера-железнодорожника Л.Н. Любимова, царский поезд

- весил в общей сложности 34 000 пудов (ок. 557 т). См.: *Любимов Л.Н. Из жизни инженера путей сообщения // Русская старина. Т. 155. 1913. № 7. С. 16.*
104. В особенности министр путей сообщения Посыет возлагал вину на Александра Фердинандовича фон Таубе. См.: *Кони А.Ф. Крушение. С. 432, 474.* Среди современников курсировали также слухи о том, что Александр III лично дал приказ шефу императорской гвардии П.А. Черевину ускорить движение поезда. Будучи спрошен об этом, однако, император ответил прокурору Кони 23 ноября 1888 г., что он никогда не давал такого указания. См.: Там же. С. 456. Несмотря на это, слухи о том, что император лично указал ехать быстрее, долго циркулировали после этого события. См.: *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 244.* Также путевой инженер Н.Н. Изнар в своих воспоминаниях перекладывает на Александра III часть ответственности за происшедшее. См. об этом: *Изнар Н.Н. Записки инженера // ВИ. 2004. № 5. С. 64–91, здесь с. 80–81.*
105. Вопрос о том, могли ли строительные дефекты, возникшие еще при прокладке путей, стать причиной несчастья, был предметом дискуссий среди экспертов-железнодорожников. В то время как одни упрекали руководство железнодорожного общества за то, что оно сэкономило на техническом обслуживании сооружений, другие, например бывший в то время генеральным директором Юго-Западных железных дорог С.Ю. Витте, отвергали это обвинение. См.: *Витте С.Ю. Избранные воспоминания. С. 113–114.* Также и в протоколе заседания Государственного совета 24 апреля 1889 г. отмечалось, что строительный дефект путей не может рассматриваться как достаточная причина для крушения поезда 17 октября. См.: РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1. Л. 135 об.
106. Там же. Л. 129 об.
107. Там же. Л. 130.
108. *Кони А.Ф. Крушение. С. 478–479.*
109. Будучи ответственным прокурором, А.Ф. Кони не одобрял это решение. Он придерживался мнения, что Александр III все же хотел бы видеть лиц, ответственных за аварию, представшими перед судом, однако не смог преодолеть силу аппарата власти. См.: *Кони А.Ф. Крушение. С. 485.* Тот факт, что никто из ответственных за крушение поезда не был привлечен к ответственности, привел к распространению слухов среди населения, будто алчные железнодорожные магнаты-евреи виноваты в происшедшем. Соответствующие намеки на умершего в апреле 1888 г. «железнодорожного барона» Самуила (Шмуля) Соломоновича Полякова (1837–1888), который якобы из жадности наживы пренебрег заботой о линии, где сошел с рельсов императорский поезд, обнаруживаются, например,

- в воспоминаниях консервативного публициста Владимира Мещерского. См.: *Мещерский В.П.* Мои воспоминания. Т. 3: 1881–1894 гг. СПб., 1912. С. 302. Также и сам Александр III был уверен в том, что железнодорожные линии, находившиеся в эксплуатации у «еврейских» обществ, находились в худшем состоянии, чем другие. О Юго-Западных железных дорогах, возглавлявшихся еврейским предпринимателем Иваном Станиславовичем Блюхом (1836–1901), царь в разговоре с С.Ю. Витте осенью 1888 г. унизи­тельно отозвался как о «жидовской дороге». См.: *Витте С.Ю.* Избранные воспоминания. С. 129. Об ужесточении антисемитских суждений Александра III после событий 17 октября 1888 года см.: *Hildermeier M.* Die judische Frage im Zarenreich. Zum Problem der unterbliebenen Emanzipation // JGO. Bd. 32. 1984. S. 321–357, здесь S. 347. Нападки на русско-еврейских железнодорожных магнатов имели свою традицию в империи. Так, например, негативное изображение железнодорожных предпринимателей и евреев («жидов») в *Анне Карениной* Толстого (1878 г.) можно прочесть как тонкий намек на Самуила Полякова. См.: *Альтман М.С.* «Железная дорога» в творчестве Л.Н. Толстого. С. 255–256. В целом Толстой рассматривал железные дороги империи все в большей мере как «еврейское пространство». Он, например, дает это понятие в характеристике типично русского вокзального буфета и вагона третьего класса в повести *Крейцера соната* (1891 г.): *Толстой Л.Н.* Крейцера соната // Он же. Собр. соч.: В 22 т. Т. 12: Повести и рассказы. 1885–1902. М., 1982. С. 123–210, здесь с. 186.
110. Цит. по: *Кони А.Ф.* Крушение. С. 459. Ограничительная информационная политика царского правительства в отношении настоящих причин крушения поезда только подогревала разного рода спекуляции в российской прессе. В то время как прессе намеренно подбрасывали конфиденциальный материал, где обвиняемыми выставлялись определенные персоны, отдельные ответственные лица пытались со всей очевидностью манипулировать общественным мнением в собственных интересах. О кампании дискредитации, устроенной против управляющего Курско-Харьковско-Азовским железнодорожным обществом О.Ф. Гана в газете *Южный край*, см.: Там же. С. 464–465.
111. Там же. С. 488; РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1. Л. 136 об.
112. *Кони А.Ф.* Крушение. С. 489.
113. Там же. С. 490–491. Детальный отчет об аварии появился летом 1889 г. в *Журнале Министерства путей сообщения*, однако, как утверждал Кони, публика едва ли обратила внимание на этот текст. См. об этом: Там же. С. 491. См. также: *Антошин Н.* К вопросу о катастрофе 17 октября под Борками // *Железнодорожное дело*. Т. 8. 1889. № 2. С. 10–11.
114. РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1. Л. 150.

115. Там же.
116. Новый царский поезд был сдан в эксплуатацию в 1891 г. При конструировании российские инженеры ориентировались на парк подвижного состава австрийского императора, а также французского президента. См.: Императорский поезд заграничной и российской колеи постройки Александровского механического завода Николаевской железной дороги. 1891–1894 гг. (Альбом чертежей) / Под ред. Н.Л. Шукина. В 2 т. СПб., 1907, здесь: Т. 1. С. 1–175, особенно с. 5–7, 81–87.
117. О новом Положении об императорских поездах см.: Железнодорожное дело. Т. 9. 1890. № 45–46. С. 437.
118. Отчет инспекции императорских поездов. Т. 1–25. После крушения поезда под Борками в России были предприняты новые шаги по реорганизации государственного управления железными дорогами. Министр финансов И.А. Вышнеградский использовал момент временного ослабления руководства Министерства путей сообщения, чтобы перевести департамент железнодорожных тарифов отсюда в свое министерство. Руководство созданного в 1889 г. департамента железнодорожных дел в Министерстве финансов было поручено бывшему генеральному директору Юго-Западных железных дорог С.Ю. Витте, для которого этого назначения стало первым шагом в его карьерном взлете в правительстве. См. об этом: *Harcave S. Count Sergei Witte*. P. 31–33.
119. Цит. по: Неделя. Еженедельная газета. 1888. 23 окт. № 43. С. 1351–1354.
120. Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1125 (рисунок Н. Тронина); 12 нояб. № 46. С. 1153, 1156, 1157, 1160; 19 нояб. № 47. С. 1185, 1188, 1189, 1192, 1193. О распространении фотографий, относящихся к этому событию, в империи см.: *Кривенко В.С.* Очерки Кавказа. Т. 1. Поездка на Кавказ осенью 1888 г. СПб., 1893. С. 240. Наряду с этим в российской профессиональной прессе курсировали подробные планы места катастрофы, с помощью которых можно было реконструировать масштаб разрушений поезда и расположение обломков после аварии. См.: План частей рельсового пути и подвижного состава на месте крушения поезда чрезвычайной важности 17-го октября 1888 г. // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 42 (Приложение). Фотографии того времени с места катастрофы поезда, сделанные А. Иваницким, см.: *Groys B., Weibel P.* (Hrsg.) *Bilder eines Reiches*. S. 97–98.
121. Цитата взята из газеты *Дражданин*, перепечатано: Подробности крушения 17-го октября // Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130.
122. Манифест Александра III от 23 октября 1888 года, цит. по: 17-е Октября 1888 г. [Б.м., 1888]. С. 11. Об этом источнике см. также: *Wortman R.* *Scenarios of Power*. Vol. 2. P. 290. См. в рус. пер.: *Уортман Р.* Сценарии власти. Т. 2. С. 396.

123. *Поселянин Е. [Евгений Николаевич Погожев.] Ясные дни. 17 октября. 29 апреля. 28 октября. М., 1892. С. 3, 9, 13.* Тот факт, что икона, находившаяся в вагоне-столовой, осталась неповрежденной при крушении, интерпретировался Поселянином как еще одно доказательство чуда, сотворенного Господом 17 октября 1888 г. См.: Там же. С. 11. Об истории триады «самодержавие — православие — народность» и ее значении в государственной идеологии в Российской империи XIX столетия см.: *Зорин А.Л. Идеологии «православия — самодержавия — народности»: опыт реконструкции // Новое литературное обозрение. Т. 26 (1997), С. 71–104; Он же. Кормя двуглавого орла: Литература и государственная идеология в России в последней трети XVIII — первой трети XIX века. М., 2001.*
124. *Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. С. 297.*
125. Телеграмму от 18 октября 1888 г. см.: Неделя. 1888. 23 окт. № 43. О распространении этого повествования см. в том числе: Подробности крушения 17-го октября // *Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130–1131; Грубе В.Ф. Врачебная помощь при крушении императорского поезда 17-го октября 1888 года близ станции Борки Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Харьков, 1889; Кривенко В.С. Очерки Кавказа. Т. 1. С. 244; Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 243–245; [Schweinitz H.-L. von.] Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 371.*
126. Подробности крушения 17-го октября // *Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130; Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. С. 299.*
127. См.: *Витте С.Ю. Избранные воспоминания. С. 131; Воспоминания В.Ф. Джунковского // Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю. (Ред.) Великая княгиня Елисавета Федоровна и Император Николай II. Документы и материалы (1884–1909 гг.). СПб., 2009. С. 112; Великий князь Александр Михайлович: Воспоминания. М., 2001 (1-е изд.: 1932, США). С. 163–164.*
128. «Государыня утешала и успокаивала каждого раненого, не делая никакого различия между ними в пользу их звания или других личных преимуществ». См.: Подробности крушения 17-го октября // *Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1131.*
129. Цит. по: Воспоминания В.Ф. Джунковского. С. 112. О реакции населения Харькова 19 октября см.: *Любимов Л.Н. Из жизни инженера путей сообщения. С. 19; Кривенко В.С. Очерки Кавказа. Т. 1. С. 245; о том, как приветствовали императора в Москве 20 октября, см.: *Поселянин Е. Ясные дни. С. 5–7; о встрече царской семьи в Санкт-Петербурге см. также: 17-ое октября 1888 г. С. 10–16; Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 245.**
130. [Schweinitz H.-L. von.] Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 386.



131. Внутренние известия // Неделя. 1888. 6 нояб. № 45. С. 1420–1421. О распространении этих сведений см., например: *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 243; Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. С. 300.*
132. В России во второй половине XIX в. психические последствия железнодорожной аварии также стали предметом научных дискуссий. В своем рассказе о медицинской помощи пострадавшим в крушении под Борками Вильгельм Грубе, начальник хирургического госпиталя в Харькове, останавливается подробно и на отдаленных психических последствиях этого события. См.: *Грубе В.Ф. Врачебная помощь. С. 31–33. Царь и его семья, однако, в этом контексте не рассматриваются открыто как травмированные в результате этого крушения.*
133. [*Schweinitz H.-L. von.*] *Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 272.*
134. *Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. 300.*
135. См. наряду с мемуарами Владимира Мещерского воспоминания Владимира Федоровича Джунковского, бывшего позднее губернатором Москвы: *Воспоминания В.Ф. Джунковского. С. 112; а также военного министра в 1909–1915 гг. Владимира Сухомлинова: Сухомлинов В. Воспоминания. С. 121–122.*
136. Цит. по: *Боханов А.Н. Императрица Мария. Историческое жизнеописание. М., 2007. С. 204.* Публицист и доверенное лицо царя Владимир Мещерский в своих мемуарах рассказывает, что, по словам Александра III, сам момент удара описать словами невозможно: «Эта минута [...] не поддается никакому описанию, днем и ночью она ко мне возвращается и захватывает душу» (*Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. С. 299.*)
137. Цит. по: *Боханов А.Н. Императрица Мария. С. 204* (курсив оригинала).
138. *Дневник цесаревича Николая Александровича, цит. по: Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю. (Ред.) Великая княгиня Елисавета Феодоровна и император Николай II. С. 111–112.* Тот факт, что Николай в своем дневнике сожалел в первую очередь о любимой собаке своего отца и только потом — о людях из императорской свиты, противоречит мифу о царе, заботившемся о благе своих подданных. Для стилизации образа правителя эта деталь, разумеется, не использовалась в официальных репрезентациях катастрофы под Борками. О смерти собачки в прессе, тем не менее, сообщалось. См.: *Подробности крушения 17-го октября // Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130.*
139. *Письмо Николая Александровича к великому князю Сергею Александровичу от 25 октября 1888 г., цит. по: Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю. (Ред.) Великая княгиня Елисавета Феодоровна. С. 113.*
140. Цит. по: Там же. С. 113.

141. См.: Дневники императора Николая II. С. 42 (1894 г.); С. 175 (1896 г.); С. 234 (1904 г.); С. 285 (1905 г.); С. 338 (1906 г.); С. 416 (1913 г.); С. 492 (1914 г.). Вскоре после крушения поезда Николай совершил поездку (вновь на поезде) в Копенгаген на семейное торжество по поводу юбилея своего деда. В письмах к своей матери он упоминает, что вспоминал 17 октября всегда, когда поезд набирал высокую скорость, и что он вновь и вновь вынужден был рассказывать своим датским родственникам об аварии. См.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 35 f. Воспользовавшись случаем, наследник престола передал своему деду и фотоальбом со снимками с места катастрофы под Борками, который сегодня можно увидеть в датском музее железных дорог в Оденсе.
142. Дневники императора Николая II. С. 285.
143. Крушение царского поезда // Неделя. 1888. 23 окт. № 43. С. 1351–1354.
144. *Pfeil und Klein-Ellguth R. von*. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 241.
145. О памятной церкви Спасов Скит под Борками см. также: Внутренние известия // Неделя. 1888. 30 окт. № 44. С. 1390–1391; Нива. 1894. № 24. С. 569; Воспоминания преосвященного Амвросия, архиепископа Харьковского. О построении Спасова Скита // Вера и разум. 1899. № 23. С. 693–711; Вид Святогорского Спасова Скита и храма на месте крушения Императорского поезда 17 октября 1888 года. Лубок. Хромофотография Е.И. Фесенко, одобрено цензурой 20 июля 1904 (РНБ, Э лт. 63 м/с 259; Э134654); *Николаев Н.* На отдых. Путевые воспоминания священника // Странник. 1914. № 8/9. С. 18–20; *Кони А.Ф.* Крушение. С. 430; *Yermilova L.* The Last Tsar. Bournemouth, 1996. P. 92 f.; *Wortman R.* The «Russian Style» in Church Architecture as Imperial Symbol after 1881 // *Craft J., Rowland D. (Ed.) Architectures of Russian Identity, 1500 to the Present*. Ithaca (N.Y.); London, 2003. P. 101–116, особенно p. 108–110; *Idem.* Scenarios of Power. Vol. 2. P. 249–251. Эта церковь была разрушена во время Второй мировой войны.
146. Автором проекта памятной церкви под Борками был архитектор Роберт Робертович Марфельд. О поездке императора и его супруги к этой церкви в 1894 г. см.: Отчет инспекции императорских поездов. Т. 1: 1894. СПб., 1895. С. 53–62.
147. *Кони А.Ф.* Крушение. С. 467–468. Кони очень скептически относился к такого рода практикам памяти. В своих воспоминаниях он утверждает, что «общее преступное забвение всеми своего долга [...] увековечивать не следует». См.: Там же. С. 468.
148. *Игнатий, архим.* [Иван Васильевич Малышев]. 17 октября. Два чуда. Первое в Вологде, 1605 года, второе под Харьковом, 1888 г. СПб., 1890. Вологодское духовенство также и потому проводило связь между событиями 1655 и 1888 гг., что Александр III на обратном пути взял с собой копию

той иконы Спаса Нерукотворного, которая в XVII столетии оберегла Вологду от еще больших несчастий.

149. Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 246. О строительстве церкви в память о событии 17 октября 1888 г. см.: Пономарева Т. «Этот день был слишком страшен и слишком чудесен» // <<http://www.pravoslavie.ru/arhiv/28077.htm>> (25.07.2015). О культе Александра Невского как небесного покровителя церквей в России XIX столетия см.: Шенк Ф.Б. Александр Невский. С. 206–207.
150. Николаев Н. На отдых // Странник. 1914. № 8/9. С. 20.
151. Вера Фигнер, например, рассказывает о праздничном убранстве города Архангельска к годовщине крушения поезда 17 октября 1904 г. См.: Фигнер В. Полн. собр. соч. В 7 т. 2-е изд., пересм., доп. и испр. Т. 6: Письма. М., 1932. С. 251 (письмо от 18 октября 1904 г. к брату Петру и его жене).
152. Боже, Царя храни! Провидение Божее спасает Государя и Его Семейство. Хромолитография М.С. Соловьева, одобрена цензурой 16 ноября 1888 года. М., 1888 (РНБ. Э л-ир-485,1 / 7-3).
153. В своей телеграмме царю Александру III, в которой выражалась радость по поводу «чудного спасения» императорской семьи 17 октября 1888 г., члены Императорского Российского технического общества подчеркивали, что они в полной мере сознают свою ответственность за случившееся: «И пред русским техником в эти минуты со всею силою выступает сознание долга и ответственность, которую он несет, когда направляет силы природы, представляющая, при некоторых условиях, громадную опасность». Цит. по: Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 42. С. 341.
154. См. об этом подробнее раздел 1.1.
155. В 1849 г. царское правительство отправило дивизию Панкутина в Моравию, где в этот момент армия Австро-Венгерской монархии подавляла восстание. Путь из Кракова до Градиште (сейчас город Угерске-Градиште на востоке Чехии. — *Примеч. пер.*) около 14 500 солдат преодолели по железной дороге. Переброска воинских сил и их вооружений на расстояние около 300 км продолжалась целых пять дней. См.: Анненков М.Н. Военная служба железных дорог (с картами) // Военный сборник 19. 1876. Т. 108, № 3. С. 112–143, здесь с. 115–116; Wernecke [R.] Die Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen in Mitteleuropa // Archiv für das Eisenbahnwesen. 1912. Heft 4. S. 930–958, здесь S. 930; Baumgart W. Eisenbahn und Kriegsführung in der Geschichte // Technikgeschichte. Bd. 38. 1971. S. 191–219, здесь S. 202; Kipp J.W. Strategic Railroads. P. 82.
156. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. М., 2003. С. 46; Передовица в *Московских ведомостях* от 16 января 1863 г., цит. по: Катков М.Н. 1863 год. Собрание статей по

- польскому вопросу, помещавшихся в Московских Ведомостях, Русском вестнике и Современной летописи. Т. 1. М., 1887. С. 10. Наряду с железно-порожными сооружениями в первые же дни восстания повстанцы захватили также и места расположения российских пограничных войск, отделения почты и телеграфа.
157. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 46, 57.
158. См.: *Rieber A.* Железные дороги и экономическое развитие. С. 155; *Rieber A.* The Debate Over the Southern Line. P. 377.
159. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 57.
160. О реакции имперского правительства на Январское восстание в целом: *Weeks Th.* Nation and State. P. 96–109.
161. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 57.
162. Эти прорубленные просеки позднее возникают как место памяти о Январском восстании 1863 г. в российских записках о путешествиях, а также в путеводителях для западных туристов. См., например: *Милоков А.И.* Летние поездки по России. С. 217; *Baedeker K.* West- und Mittellussland. S. 2.
163. Сборник сведений о железных дорогах в России, 1867. Отдел III. С. 613–617; Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 57; *{Валуев П.А.}* Дневник П.А. Валуева, министра внутренних дел. В 9 т. Т. 1: 1861–1864. М., 1961. С. 202.
164. Многочисленные служащие участка железной дороги Вильна–Варшава после восстания были или уволены со службы, или же переведены на работу на другие участки железной дороги в России. См.: ГАРФ. Ф. 109. Оп. 2а. Д. 775. Указания на другие источники по этому вопросу см.: *Дьяков В.А., Корлюк В.Д., Миллер И.С.* (Ред.) Русско-польские революционные связи и восстание 1863 года. Сб. ст. и мат.-лов. М., 1962. С. 253.
165. К истории метафоры «ахиллесовой пяты» в этом контексте см.: *Heywood A.* «The most catastrophic question». P. 63, endnote 2.
166. *Chwalba A.* Polacy w służbie Moskali. Warszawa, 1999. S. 214. Уже в декабре 1861 г. виленский генерал-губернатор Владимир Иванович Назимов (1855–1863) предупреждал о сомнительной надежности служащих в администрации железной дороги Петербург–Варшава. См.: *Rieber A.* The Debate Over the Southern Line. P. 377.
167. О составе и задачах этой межминистерской комиссии см. раздел 2.2.
168. Общий устав Российских железных дорог. [СПб., б.г.] // Россия. Государственный Совет. Материалы. Т. 158: 1885 (= РНБ. 135/286.158). С. 525.

169. Предложение наделить служащих железных дорог полицейскими полномочиями в повестку комиссии Баранова включили представители железнодорожных обществ. В качестве образца они определенно имели в виду железные дороги Германской империи, которые, в противоположность российским дорогам, в основном находились в государственной собственности. Об этой дискуссии см.: О полицейской железнодорожной службе в новом железнодорожном уставе // Железнодорожное дело. Т. 2. 1883. № 34. С. 287.
170. Общий устав Российских железных дорог. 1885. С. 525–526.
171. Первые соображения по этому вопросу можно найти в работе: *Schenk F.B. Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich* // Roth R., Schlogel K. (Hrsg.) *Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert.* Frankfurt a.M., 2009. S. 197–221, здесь S. 210–212.
172. К истории железнодорожной жандармерии в царской России см.: *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. 1908. С. 1–3; *Переудова З.И.* Политический сыск России (1880–1917 гг.). М., 2000. С. 115–116; *Резнт Ю.А.* Общая и политическая полиция России (1900–1917). Рязань, 2001. С. 176–197. К истории полиции вообще см.: *Schnell F.* *Ordnungshuter auf Abwegen? Herrschaft und illegitime polizeiliche Gewalt in Moskau, 1905–1914.* Wiesbaden, 2006. (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte; Bd. 67). S. 23–49.
173. В 1861 г. полицейские организации Николаевской железной дороги были объединены в одно управление, а его задачи определены в *Положении о жандармских политических управлениях С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог.* См.: *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. 1908. С. 1; Положение о полицейских управлениях С. Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог, 27 июля 1861 года // Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 406–413.
174. Общий устав Российских железных дорог. 1885. С. 525.
175. *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. 1908. С. 2.
176. Общий устав Российских железных дорог. 1885. С. 525.
177. Там же. С. 523.
178. По закону от 19 мая 1871 г. все жандармские подразделения в империи были наделены одинаковыми полицейскими функциями. См.: *Резнт Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 176; *Илепов.* Практическое руководство для унтер-офицеров жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону

- 19 мая 1871 года. СПб., 1878. С. 5; Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. С. 231. Задачи и сфера ответственности железнодорожной жандармерии регулировались специально *Общим уставом Российских железных дорог* 1885 года (ст. 183–187). См. об этом: *Квачевский А.А.* Общий устав. С. 312–325.
179. *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 176.
180. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 23. Л. 6–6 об. См. также: Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 4009, от 16 июля 1875 года: Сборник министерских постановлений. Т. 1: 1874. С. 165.
181. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 23. Л. 12.
182. Право собираться на российских вокзалах точно регулировалось начиная с 1870-х гг. Распоряжением министерства от 31 мая 1873 г. запрещалось, например, «устройство балов, пикников и тому подобных увеселительных собраний» на вокзалах, а также пребывание там людей, не ожидающих поезда. См.: Сборник министерских постановлений. Т. 1: 1874. С. 80–82; Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. С. 172–173. *Правила пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций* от 8 января 1891 г. позволяли чиновникам в определенных случаях использовать пассажирские станции для «общественных молитв» и «торжественных празднеств». См.: О правилах пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций. § 12.
183. ГАРФ. Ф. 109. Оп. 1а. Д. 1606. Л. 1–2 об. См. об этом инциденте: *Голос*. 1878. 7 апр. № 97. С. 2. Сочувствующие даже неоднократно пытались освободить политзаключенных из перевозивших их поездов. См., например: ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 23. Л. 9 (случай 1879 г.).
- Перевозка арестантов по железным дорогам единообразно регулировалась начиная с 1878 г. См.: Положение о перевозке арестантов // Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. С. 683–715. «Путешествие» по железной дороге арестантов и осужденных в царской России — предмет, заслуживающий отдельного исследования. О переживании (опыте) пространства заключенных на пути к местам отбывания наказания по ту сторону Уральских гор см.: *Ackeret M.* In der Welt der Katorga. S. 44–54. В качестве источников по этой теме см., например: *Jakubovic P.F.* Im Lande der Verworfenen. Tagebuchblätter eines sibirischen Straflings. Bd. 1. Leipzig, 1884 (репр.: München, 1987). S. 10–12; На Сахалин. Отрывки из воспоминаний ссыльного // Владивосток. 1886. № 13, 14, 15, 17 (я благодарю за это библиографическое указание Шариль Коррадо [Sharyl Corrado]); *Deutsch L.* Sechzehn Jahre in Sibirien. Erinnerungen eines russischen Revolutionars. Stuttgart, 1913. S. 46 f., 72, 102–104, 133–135.

184. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 31. Л. 17–17 об.; см. об этом здесь же: Л. 21–21 об., 26–26 об., 34–34 об., 42, 43. В последующие годы перевозка политических заключенных по железной дороге постоянно становилась поводом к политическим демонстрациям. Так, например, в августе 1903 г. рядом с Одессой на железнодорожной насыпи около 150 рабочих из железнодорожных мастерских, держа красные флаги и транспаранты с лозунгами «Долой самодержавие!» и «Да здравствуют борцы за свободу!», приветствовали таким образом проезжавший состав с заключенными из Одессы. Демонстранты пели революционные песни, но рассеялись, как только поезд проехал это место. См.: Революция 1906–1907 гг. на Украине. Киев, 1955. Т. 1. С. 413. О подобных инцидентах в Риге (в августе–сентябре 1903 г.) см.: ГАРФ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 12. Л. 8–8 об., 13–13 об.
185. О значении железных дорог во время революции 1905–1907 гг. см. ниже, раздел 4.2.3.
186. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 37. Л. 118–120; Ф. 77. Оп. 1. Д. 35. Л. 7, 19, 20–20 об., 68–68 об.; Д. 36. Л. 7–7 об., 20–20 об., 31–31 об. Пропагандистская деятельность политических активистов в российских поездах послужила источником вдохновения для художника Сергея Иванова, написавшего в 1885 г. картину *Агитатор в вагоне*. См.: Сергей Васильевич Иванов. М., 1964. Таб. 2.
187. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 129. Л. 22–36.
188. См. об этом: *Dietze C., Schenk F.B. Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr*. S. 384–398; а также: *Schenk F.B. Attacking the Empire's Achilles Heels: Railroads and Terrorism in Tsarist Russia // JGO. Bd. 58. 2010. S. 232–253.*
189. ГАРФ. Ф. 109. Оп. 2а. Д. 788. Л. 1–3 об.
190. *Pomper Ph. Nechaev and Tsaricide: 'The Conspiracy within the Conspiracy // Russian Review. Vol. 33. 1974. P. 123–138, особенно p. 125.* Я благодарю Мартина Миллера за указание на «елизаветградское дело» 1869 г. Вооруженные нападения на поезда, упомянутые в этом анонимном письме, организовывались на рубеже веков военизированными отрядами прежде всего с целью «экспроприаций». Самый известный, по всей видимости, пример такого рода — нападение на железнодорожную станцию Безданы (литовск. Бездонис), в 25 км от Вильны, совершенное 26 сентября 1908 г. Революционной фракцией Польской социалистической партии под руководством Юзефа Пилсудского. Во время этой акции девятнадцати боевикам удалось захватить более 200 000 рублей, перевозившихся в почтовом поезде, причем был убит один солдат, еще пять получили тяжелые ранения. См.: *Garlicki A. Jozef Pilsudski, 1867–1935. Warszawa, 1990. S. 128–130; Pobog-Malinowski W. Akcja bojowa pod Bezdunami 26.9.1908. Warszawa, 1933; Заварзин П.П. Работа тайной полиции // Охранка.*

- Воспоминания руководителей политического сыска. Т. 1. М., 2004. С. 409–508, здесь с. 459–462.
191. *Pomper Ph. Sergei Nechaev. New Brunswick, 1979. S. 98; Idem. Nechaev and Tsaricide. P. 123–138.*
192. *Виленская Е.С. Революционное подполье в России, 60-е годы XIX в. М., 1965. С. 413. Об организации Ишутина «Ад» см.: Venturi F. Roots of Revolution. A History of the Populist and Socialist Movements in 19th Century Russia. London, 2001. P. 336 f.*
193. «Народная воля» считается первой в истории «модерной» террористической организацией благодаря своим «инновационным» методам борьбы. См.: *Marks S.G. How Russia Shaped the Modern World. P. 16; Geifman A. Terrorism // Millar J.R. (Ed.) Encyclopedia of Russian History. Vol. 4. N.Y., 2004. P. 1534 f.; Schenk F.B. Attacking the Empire's Achilles Heels.*
194. Об истории покушений на царя в России в XIX столетии и о предыстории взрыва 1879 г.: *Borcke A. von. Gewalt und Terror im revolutionären Narodnicesvto: Die Partei «Narodnaja Volja» (1879–1883) // Mommsen W., Hirschfeld G. (Hrsg.) Sozialprotest, Gewalt, Terror. Gewaltanwendung durch politische und gesellschaftliche Randgruppen im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart, 1982. S. 64–79; Naimark N. Terrorism and the Fall of Imperial Russia // Terrorism and Political Violence. Vol. 2. 1990. P. 171–192.*
195. О международном контексте см.: *Schenk F.B. Attacking the Empire's Achilles Heels.*
196. Об организации этой серии взрывов см.: Дело 1-го марта 1881 г. Процесс Желябова, Перовской и др.: (Правительственный отчет): со статьей и примечаниями Льва Дейча: К 25-летию, 1881–1906 гг. СПб., 1906. С. 57–86, 97–99, 273–285, 367–372; *Kulczycki L. Geschichte der russischen Revolution. Bd. 2. Gotha, 1911. S. 291–293; Волк С.С. Народная воля. 1879–1882. М.; Л., 1966. С. 100–102; Venturi F. Roots of Revolution. P. 681–684; Фишнер В. Запечатленный труд: Воспоминания. В 2 т. М., 1964. Т. 1. С. 209; Ulam A.B. In the Name of the People. Prophets and Conspirators in Pre-Revolutionary Russia. With a New Introduction by the Author. New Brunswick, 1998 (1-е изд.: N.Y., 1977). P. 336 ff.*
197. Решение подорвать царский поезд было принято, вероятно, на тайной встрече подпольной организации в Липецке летом 1879 г. Из справки [Одесского губернского жандармского управления] начальнику верховной распорядительной комиссии М.Т. Лорис-Меликову о показаниях террориста Г. Гольденберга (29 марта 1880 г.) // Щербакова Е.И. (Ред.) Политическая полиция и политический терроризм в России. Вторая половина XIX — начало XX вв.: Сб. документов. М., 2001. С. 84–96, здесь с. 90–91. См. также: Дело 1-го марта 1881 г. С. 246, 285, 342, 367; *Venturi F. Roots of Revolution. P. 681.*



198. Вера Фигнер, член террористической ячейки в Одессе, использовала свои контакты с городским обществом, чтобы устроить своего соратника Михаила Фроленко (также известного как Семен Александров) на место железнодорожного сторожа. См.: *Фигнер В.* Запечатленный труд. Т. 1. С. 212; *Venturi F.* *Roots of Revolution.* S. 682.
199. Дело 1-го марта 1881 г. С. 99, 367; *Фигнер В.* Запечатленный труд. Т. 1. С. 213; *Venturi F.* *Roots of Revolution.* S. 682.
200. *Фигнер В.* Запечатленный труд. Т. 1. С. 214.
201. Народная воля. Социально-революционное обозрение. Год 2-й. 1880. 1 янв. № 3. С. 4, цит. по: Литература партии «Народная воля». М., 1930. С. 48.
202. Народная воля. 1880. 1 янв. 1880. С. 4, цит. по: Литература партии «Народная воля». С. 49.
203. *Фигнер В.* Запечатленный труд. Т. 1. С. 219–220, 213.
204. Русские ведомости. 1879. 20 нояб. № 294. С. 1.
205. См. об этом подробнее раздел 4.1.3.
206. О трансформации представлений о безопасности у глав государств в XIX столетии см.: *Dietze C., Schenk F.B.* *Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr.*
207. Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. № 321. С. 1; Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге // Саратовские спархильные ведомости. 1879. № 44. С. 376–378, здесь с. 377. См. также: *Мещерский В.П.* Мои воспоминания. Т. 2. С. 438; [*Schweinitz H.-L. von.*] *Denkwürdigkeiten.* Bd. 2. S. 83.
208. Московские ведомости. 1879. 21 нояб. № 297. С. 2; Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. С. 1; *Pfeil und Klein-Ellguth R. von.* *Das Ende Kaisers Alexander II. Meine Erlebnisse in russischen Diensten 1878–1881.* Berlin, 1901. S. 54.
209. Московские ведомости. 1879. 21 нояб. № 297. С. 2; Вестник Европы. Год 14. 1879. Т. 12. С. 857. Также и военный министр Милютин в своем дневнике пишет о «чудесном спасении государя». См.: [*Милютин Д.А.*] Дневник Д.А. Милютина, 1878–1880. Т. 3. М., 1950. С. 180. Примечательно здесь сходство этого случая с более поздним официальным изображением «чуда под Борками» (после крушения поезда 17 октября 1888 г.). См. об этом подробнее раздел 4.1.4.
210. Цит. по: Московские ведомости. 1879. 21 нояб. № 297. С. 2. См. также: Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. С. 1; Вестник Европы. Год 14. 1879. Т. 12. С. 858.
211. *Pfeil und Klein-Ellguth R. von.* *Das Ende Kaisers Alexander II.* S. 54. К сожалению, это изображение (лубок?), несмотря на интенсивные разыскания, не удалось обнаружить ни в одной из российских библиотек или архивов.

212. Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 23 нояб. № 322. С. 1. Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге; Наброски из воспоминаний князя Д.Д. Оболенского. С. 270; [Милютин Д.А.] Дневник Д.А. Милютина, 1878–1880. Т. 3. С. 179.
213. Наброски из воспоминаний князя Д.Д. Оболенского. С. 271.
214. См.: *Серпокрыл С.М.* Подвиг перед казнью. Л., 1971. С. 101. Согласно утверждению Веры Фигнер, террористка Софья Перовская уже перед приближением первого поезда подала соответствующий знак Степану Ширяеву, который должен был привести в действие взрывной механизм, но Ширяев по неназванным причинам не отреагировал. См.: *Фигнер В.* Поли. собр. соч.: В 6 т. Т. 1. М., 1928. С. 188; см. также: *Она же.* Запечатленный труд. Т. 1. С. 213.
215. Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. С. 1. «Народная воля», напротив, подчеркивала, что новость о попытке теракта была воспринята в Москве равнодушно. См.: *Venturi F.* Roots of Revolution. P. 683.
216. Московские ведомости. 1879. 25 нояб. № 300. С. 3. Подробности покушения 19 ноября см.: Новое время. 1879. 27 нояб. № 1347. С. 2 (= ГАРФ. Ф. 109. Оп. 1а. Д. 984. Л. 1–2); Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге. С. 378.
217. О подготовке взрыва см.: *Venturi F.* Roots of Revolution. P. 683; *Прибылева-Корба А.П., Фигнер В.* Народоволец Александр Дмитриевич Михайлов. Л.; М., 1925. С. 142.
218. Подробности покушения 19-го ноября. Л. 2; Московские ведомости. 1879. 25 нояб. С. 2.
219. Московские ведомости. 1879. 25 нояб. С. 3.
220. См., например: *Лядов [Мандельштам] М.Н.* Из жизни партии. С. 70, 78; *Морозов Н.А.* Повести моей жизни. Т. 1. С. 307–309; *Любатович О.С.* Далекое и недавнее. С. 228–231, 244–245. В одном из писем Страхову в 1879 г. Лев Толстой намекал на значение железной дороги для коммуникации в среде русских террористов. В письме он размышлял о том, что в России в действительности был всего лишь один-единственный нигилист, который с помощью железной дороги появлялся каждый раз в другом месте. Так возникало впечатление, что речь идет о значительном числе нигилистов, бесчинствующих в Российской империи. См.: *Baehr S.L.* The Troika and the Train. P. 100, note 28, в той работе цит. по: *Эйхенбаум Б.* Лев Толстой. Семидесятые годы. Л., 1974. С. 138.
221. О значении железной дороги, а также метафоры сети в романе Достоевского *Бесы*, действие которого относится к периоду возникновения террористического движения в России, см.: *Lounsbury A.* Dostoevskii's Geography. О полемике с Сергеем Нечаевым в *Бесах* см.: *Braunspurger G.* Sergej Necaev

- und Dostoevskijs *Damonen*. Die Geburt eines Romans aus dem Geist des Terrorismus. Frankfurt a.M., 2002; *Rumjanzewa M.* Die Verschlechterung der Welt. Über die russischen Wurzeln des Terrorismus als Nihilismus // *Neue Zürcher Zeitung*. 26.11.2001 (<<http://www.nzz.ch/2001/11/26/fe/article7SEVE.html>> [25.07.2015]).
222. *Кантор Р.М.* Исповедь Григория Гольденберга // *Красный архив*. 1928. № 5. С. 117–174, здесь с. 121; *Pipes R.* The Degaev Affair. Terror and Treason in Tsarist Russia. New Haven, 2003. P. 43; Политическая полиция и политический терроризм в России. С. 84.
223. Политическая полиция и политический терроризм в России. С. 48–53, 84–93; *Croft L.B.* Nikolai Ivanovich Kibalchich: Terrorist Rocket Pioneer. *Tempe (Az.)*, 2006. P. 67; *Venturi F.* Roots of Revolution. S. 681; *Фигнер В.* Полн. собр. соч. Т. 1. С. 187; *Меуцкерский В.И.* Мои воспоминания. Т. 3. С. 440; *Rutkowski E.R.* Die revolutionäre Bewegung und die inneren Verhältnisse des Zarenreiches von 1877 bis 1884 im Urteil österreichisch-ungarischer Diplomaten // *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*. Bd. 9. 1956. S. 348–483, здесь S. 395.
224. *Троицкий Н.А.* Народная воля перед царским судом, 1880–1881 гг. Саратов, 1971. С. 89–91.
225. *Кантор Р.М.* Исповедь Григория Гольденберга. С. 123.
226. Там же. С. 124.
227. Сочувствовавший «Народной воле» Сергей Степняк-Кравчинский настаивал позднее в своем сочинении о террористическом «подполье» в России, что слухи о запланированных покушениях на Александра II еще до 19 ноября «распространились очень скоро буквально по всей России»: ...все студенты, адвокаты, литераторы, за исключением состоящих на откупу у полиции, знали, что царский поезд взлетит на воздух во время следования из Крыма в Петербург [...] Об этом разговаривали, как говорится, повсюду [...] Полиция же ничего не знала». См.: *Степняк-Кравчинский С.* Подпольная Россия. М., 1960. С. 182–183. Это объяснение, однако, во многом отражает желаемый образ мыслей, согласно которому «народ» единодушно одобрял и поддерживал вооруженные действия «интеллигенции».
228. Об убийстве Плеве см.: *Савинков Б.* Воспоминания террориста. М., 2006. С. 21–72; *Geifman A.* Thou Shalt Kill. P. 54 f., 279, note 52; *Judge E.H.* Plehve. Repression and Reform in Imperial Russia, 1902–1904. Syracuse (N.Y.), 1983. P. 234–237 Покушение 15 июля 1904 г. вдохновило Андрея Белого на написание романа *Петербург*. См.: *Peri A., Evans Ch.* Visions of Terror. The Death of Plehve Through the Eyes of Savinkov // <[http://stpetersburg.berkeley.edu/alexis/alexis\\_front.html](http://stpetersburg.berkeley.edu/alexis/alexis_front.html)> (25.07.2015). См. также иллюстрированный

- репортаж о теракте: *Нива*. 1904. № 30. С. 598–600, а также: *Искры*. Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904. 25 июля. № 29. С. 225–229.
229. См.: *Савинков Б.* Воспоминания террориста. С. 23.
230. Там же. С. 51.
231. Там же. С. 59. В одном из писем из заключения к своим товарищам Сазонов позднее писал, что «в этом костюме» никого нельзя было узнать среди многочисленных служащих железной дороги. См.: *Сазонов Е.С.* Материалы для биографии. М., 1919. С. 9.
232. *Савинков Б.* Воспоминания террориста. С. 67, 73.
233. *Peri E.* Visions of Terror.
234. См.: *Ibid.*
235. Об этом событии подробно см.: *Boniece S.A.* The Spiridonova Case, 1906: Terror, Myth, and Martyrdom // *Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History*. Vol. 4. 2003. P. 571–606.
236. *Ibid.* P. 605.
237. «К публичным местам относятся: улицы, площади, железные и все другие дороги, их станции, а также рски, пристани, каналы, пароходы, поезда железных дорог, дилижансы, места общественных увеселений, гостиницы, трактиры и другие общественные установления» (*Петров*. Практическое руководство. С. 49). В этом определении «публичного пространства» Петров следует ст. 131 *Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями*. См. издание 1885 г., изд. Н.С. Таганцевым (СПб., 1913. С. 324–326).
238. Письмо М.А. Спиридоновой опубликовано: *Будницкий О.В.* (Ред.) История терроризма в России в документах, биографиях, исследованиях. Ростов н/Д, 1996. С. 224–228.
239. *Boniece S.A.* Spiridonova Case. P. 586 (<<http://www.a-z.ru/women/texts/lavrov1.r.htm>> [25.07.2015]).
240. Русь. 1906. 12 февр. № 27, цит. по: *Boniece S.A.* Spiridonova Case. P. 586.
241. См.: *Knight A.* Female Terrorists in the Russian Socialist Revolutionary Party // *Russian Review*. Vol. 38. 1979. P. 139–159, здесь р. 145–146; К делу З. Коноплянниковой // *Былое*. Париж, 1909. Июль–август. № 11–12. С. 168–172; Дело Зинаиды Коноплянниковой // *Былое*. Пг., 1917. Июль. № 1 (23). С. 258–275. За эти библиографические указания я благодарю Олега Будницкого. О реакции вдовствующей императрицы Марии Федоровны, а также царя Николая II на это событие см.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 216 f.
242. Дело Зинаиды Коноплянниковой. С. 265.
243. Уже в том же месяце Коноплянникова была приговорена к смерти и казнена. Она была первой женщиной после Софьи Перовской, казненной

по обвинению в терроризме. Я благодарю Салли Бониеце (*Sally Boniece*) за это указание.

244. [Schweinitz H.-L. von.] *Denkwürdigkeiten*. Bd. 2. S. 230. Оценки, которые иностранные послы в России давали террористическому движению 1870-х гг. и убийству Александра II, см.: *Kastl J.* Am straffen Zügel. Bismarcks Botschafter in Russland, 1871–1892. München, 1994. S. 102–105, 113.
245. О значении понятий «нигилизм» и «нигилист» в России во второй половине XIX столетия см.: *Braunspurger G.* Sergej Necaev und Dostoevskijs Damonen. S. 17–20.
246. Образ XIX столетия как «эры нигилизма и железных дорог» обнаруживается в подобной же форме во многих русских текстах этого времени. Так, например, Достоевский в романе *Идиот* вкладывает в уста своего героя значимую оговорку: «век пороков и железных дорог» вместо «век пароходов и железных дорог». Согласно Стивену Бэру, эту формулировку следует интерпретировать, тем не менее, не как оппозицию, но как взаимосвязанную пару понятий. Подобно многим другим российским писателям своего времени, Достоевский рассматривал железную дорогу как символ и негативное отражение порочной жизни в эпоху модерна. См.: *Bachr S.* The Troika and the Train. P. 88. Однако маловероятно, чтобы немецкий посол фон Швейниц видел железную дорогу в таком же критическом свете.
247. Задачи и сфера ответственности железнодорожной жандармерии регулировались *Общим уставом Российских железных дорог 1885 г.* (ст. 183–187). См. об этом: *Квачевский А.А.* Общий устав российских железных дорог 12 июня 1885 года. СПб., 1886. С. 312–325, а также раздел 4.2.1 настоящей книги.
248. *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 176. Ознакомиться с полем деятельности служащего железнодорожной жандармерии, а также спектром повседневных происшествий на вокзалах и в поездах можно по книгам протоколов, куда унтер-офицеры неделя за неделей вносили все значимые события. См., например, книги протоколов по Жандармскому полицейскому управлению Северо-Западных железных дорог (департамент Вильны, 1909–1914): ГАРФ. Ф. 127. Оп. 1. Д. 530–687.
249. Первые мысли о нижеизложенном я сформулировал в работе: *Schenk F.B.* Kommunikation und Raum im Jahr 1905. S. 61–67.
250. *Pethybridge R.* The Spread of the Russian Revolution. Essays on 1917. London, 1972. P. 17–22; *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники России. С. 154; *Гусаров Б.* Железнодорожники России в революции 1905–1907 годов. М., 1994; *Корелин А.И., Тютюкин С.В.* (Ред.) Первая революция в России: Взгляд через столетие. М., 2005. С. 302; *Dahlmann D.* Die gescheiterte

- Revolution — Russland 1905 bis 1907 // Kreiner J. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05). Göttingen, 2005. S. 117–135, здесь S. 128 f.
251. Reichman H.F. Railwaymen and Revolution. Russia 1905. Berkeley (Cal.), 1987. P. 5.
252. Ibid. P. 159–223; Пушкарёва И.М. Железнодорожники. С. 109–142; Shanin T. Russia, 1905–1907. Revolution as a Moment of Truth. Houndmills, 1986. P. 40 f.; Lowe H.-D. Die Arbeiter und die revolutionäre Bewegung in den Städten // Schramm G. (Hrsg.) Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3/1. Stuttgart, 1983. P. 351–364, здесь S. 358 f.
253. См. список требований, предъявленных председателю Комитета министров С.Ю. Витте в октябре 1905 г. делегатами I Всероссийского делегатского съезда железнодорожных служащих: Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. М.: Л., 1955. С. 203–206.
254. Еще ранее, в начале 1905 г., ограниченные по времени забастовки происходили на отдельных линиях железных дорог. См. об этом: Reichman H.F. Railwaymen. P. 183 f.; Argenbright R.Th. The Russian Railroad System and the Founding of the Communist State, 1917–1922: Ph.D. Diss. / Univ. of California. Berkeley (Cal.), 1990. P. 45 f. О забастовке в Ташкенте весной 1905 г. см.: Sahadeo J. Russian Colonial Society. P. 124–126; о забастовке на Владикавказской железной дороге летом 1905 г.: Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 46–47. С. 527–529.
255. Корелин А.П., Тютюкин С.В. (Ред.) Первая революция в России. С. 197; Пушкарёва И.М. Железнодорожники. С. 152.
256. В историографии дискутируется вопрос о том, была ли забастовка на железных дорогах в октябре 1905 г. запланированной и скоординированной политической акцией, или это событие следует рассматривать как набор не связанных между собой действий в разных регионах. См. об этом: Reichman H.F. Railwaymen. P. 310.
257. Корелин А.П., Тютюкин С.В. (Ред.) Первая революция в России. С. 294, 299.
258. Surh G.D. 1905 in St. Petersburg. Labor, Society, and Revolution. Stanford, 1989. P. 321; Пушкарёва И.М. Железнодорожники. С. 153.
259. Lowe H.-D. Die Arbeiter, S. 359. Значение работников железных дорог в революционном подъеме 1905–1907 гг. в советской историографии принадлежит к самым важным мифам идентификации о Первой русской революции. Его истоки лежат в Кратком курсе истории ВКП(б) под редакцией И.В. Сталина (гл. 3, ч. 4) 1938 г.
260. Корелин А.П., Тютюкин С.В. (Ред.) Первая революция в России. С. 298.
261. К предыстории провозглашения Октябрьского манифеста см.: Анянич Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. С. 204–228. Интересный взгляд на забастовку железнодорожников представлен в дневниках

Николая II: Дневники императора Николая II. С. 283–284. 19 октября Николай описывал матери свои впечатления от Всеобщей забастовки и участия в ней железнодорожников в таких выражениях: «Петербург и Москва были полностью отрезаны от внешнего мира. Ровно неделю назад в этот день Балтийская железная дорога прекратила работу. Единственный путь добраться до города [от царской резиденции в Петергофе] — морем. Как удобно в это время года! От железных дорог забастовка распространилась по фабрикам и мастерским, затем даже по городским управам и службам, и наконец, дошла до Департамента железных дорог Министерства путей сообщения. Какой позор, только представь себе!» (Пер. с англ. яз. мой. — *Примеч. пер.*) См.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 186.

262. Николай был уверен, что этот судьбоносный день вновь приходится на 17 октября, день катастрофы поезда под Борками в 1888 г. См.: Дневники императора Николая II. С. 285. Определение «мнимый конституционализм» (или «лжеконституционализм», *Schein-Konstitutionalismus*), обозначающее политическую систему, сложившуюся после манифеста 1905 г., принадлежит Макс Веберу. См.: *Weber M. Rußlands Ubergang zum Scheinkonstitutionalismus // Zur russischen Revolution von 1905. Schriften und Reden 1905–1912, Studienausgabe der Max-Weber-Gesamtausgabe. Bd. 10 / Hrsg. von W.J. Mommsen. Tübingen, 1996. S. 105–328* (см. трактовку этого понятия в статье: *Медушевский А.Н. Макс Вебер и российский конституционализм // Отечественная история. 1993. № 2. С. 79–94; употребление обоих переводов понятия *Schein-Konstitutionalismus* см. на с. 85, 88, 91. — *Примеч. пер.*).*
263. См.: Листовка Московского комитета Всероссийского союза железнодорожников, начало октября 1905 г., цит. по: *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 201.*
264. *Lowe H.-D. Die Arbeiter. S. 359.* О роли типографских рабочих во время Всеобщей забастовки см.: *McReynolds L. The News Under Russia's Old Regime. P. 207 f.*
265. Доклад председателя Комитета министров С.Ю. Витте Николаю II о мерах для прекращения железнодорожной забастовки, 12 октября 1905 года // *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 213.*
266. См. телеграмму товарища министра внутренних дел Д.Ф. Трепова от 17 октября 1905 г., цит. по: *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 217.*
267. *Shanin T. Russia, 1905–1907. P. 92.* Шанин ссылается здесь в основном на работу: *Студенцов А. Саратовское крестьянское восстание 1905 года. Пенза, 1926. С. 3–8.*

268. См. об этом также: *Sperling W.* Der Aufbruch in die Provinz. S. 387 ff. Также в деле распространения революции из центра империи на ее периферию железнодорожная сеть играла центральную роль. О революционных событиях в Туркестане 1905–1906 гг. и о значении в связи с этим железных дорог см.: *Sahadeo J.* Russian Colonial Society. P. 130–135.
269. The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie. P. 202 f. (Пер. с англ. яз. мой. — *Примеч. пер.*) В декабре в Лифляндии и Курляндии восставшие также разрушали железнодорожные сооружения и мосты, чтобы остановить передвижение царских войск. См.: *Ibid.* P. 206.
270. В начале ноября 1905 г. железнодорожное сообщение — за исключением нескольких линий — вновь происходило в соответствии с расписанием. См.: Отчет Управления железных дорог от 1 ноября 1905 г., цит. по: *Иванов Л.М.* (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 236–237.
271. *Reichman H.* The 1905 Revolution on the Siberian Railroad // *Russian Review*. Vol. 47, 1988. P. 25–48, здесь p. 25.
272. Данные на 1905 год: линия Челябинск–Иркутск — 57 881 рабочий; Трансбайкальская линия (оз. Байкал — граница с Маньчжурией) — 35 667 рабочих. Данные приводятся по: *Ibid.* P. 27.
273. *Ibid.* P. 31.
274. *Westwood J.N.* Russia Against Japan, 1904–05. A New Look at the Russo-Japanese War. N.Y., 1986. P. 162.
275. Эта железнодорожная линия вплоть до 1908 г. оставалась под строгим военным контролем (*Reichman H.* The 1905 Revolution. P. 46 f.; *Argenbright R.Th.* Russian Railroad System. P. 48). О штрафном батальоне и его «инновационном» характере в истории насилия в эпоху модерна: *Holquist P.* Violent Russia, Deadly Marxism? Russia in the Epoch of Violence // *Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History*. Vol. 4, 2003. № 3. P. 627–652, здесь p. 632.
276. Биржевые ведомости. 1905. 12 окт. № 9071, цит. по: Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 43–44. С. 491.
277. *Меньшиков М.* Спазмы сердца // *Новое время*. 1905. 12 окт. С. 3. Эта телесная метафора применительно к Всеобщей стачке употреблялась и в других статьях. В газете *Слово* влияние восстания железнодорожников сравнивалось с «закупоркой в живом организме одной или нескольких артерий». См.: *Слово*. 1905. 12 окт., цит. по: Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 43–44. С. 490. См. также: Об общей железнодорожной забастовке // Там же. С. 485–487, здесь с. 485.
278. См.: *Меньшиков М.* Спазмы сердца.
279. Об общей железнодорожной забастовке. С. 486.
280. Там же. С. 487.



281. Неизвестный художник. Сибирский мотив // Овод. Красноярск, 1906. № 5; репринт: Шлеев В.В. (Общ. ред.) Революция 1905–07 годов и изобразительное искусство. Серия альбомов. Т. 2: Москва и российская провинция. М., 1978. Илл. 88; Добрынин И.С. Кошмар // Леший. 1906. № 1; Репринт: Шлеев В.В. (Общ. ред.) Революция 1905–07 годов. Т. 1. Илл. 106.
282. Именной высочайший указ Правительствующему сенату, 29 ноября 1905 года // Лазаревский Н.И. (Ред.) Законодательные акты переходного времени. 1904–1908. Сборник законов, манифестов, указов правительствующему сенату, рескриптов и положений комитета министров, относящихся к преобразованию государственного строя России. М., 2010. С. 176–177.
283. Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 180. Точный текст указа 2 декабря 1905 г. см.: Лазаревский Н.И. (Ред.) Законодательные акты переходного времени. С. 178–183. Это запрещение было подробно разъяснено в *Правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах* от 14 декабря 1905 г.; репринт: Там же. С. 186–191. *De facto* забастовки на железных дорогах были запрещены в России еще до выхода этих правил. Согласно циркуляру Министерства внутренних дел от 28 марта 1905 г., организаторам забастовок угрожали от четырех до восьми месяцев заключения. См.: Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 180.
284. Распоряжение Министерства внутренних дел от 26 января 1881 г., подтверждено циркуляром Отдельного корпуса жандармов № 569 (1904 г.). См.: Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 178; Федоров С.И. Справочная книжка. С. 127–130.
285. Циркуляр МВД № 30, 8 ноября 1905 г. // Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 932–933.
286. Там же.
287. Приказ № 145 ОКЖ (1906 г.), см.: Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 179, 184; Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 941.
288. Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 179.
289. Инструкция полицейского департамента руководству Жандармского полицейского управления железных дорог от 7 августа 1906 г., цит. по: Щербакова Е.И. (Ред.) Агентурная работа политической полиции Российской империи: Сб. документов. 1880–1917. М.; СПб., 2006. С. 73–74, цит. с. 73.
290. Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 931–945. См. также: Он же. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. 2-е изд. 1912. С. 595–623.
291. Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 942–943. Эти инструкции базировались на: а) указе Сената от

- 29 ноября 1905 г. (Циркуляр Объединенному корпусу жандармов № 168, 1905 г.) и 6) на ст. 12 Положения о мерах к охранению государственного порядка (1881 г.).
292. О боях за вокзалы Петрограда в 1917 г. см.: *Schenk F.B. Bahnhöfe*. S. 155 f.
293. О преступности на железных дорогах в других странах см.: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise*. S. 76; *Beaumont M. Railway Mania*, P. 132ff.; *Carter I. Railways and Culture in Britain. The Epitome of Modernity*. Manchester, 2001. P. 202–239.
294. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений. Т. 1: 1900. С. 690.
295. О мерах к обеспечению безопасности пассажиров и их имущества в поездах. Циркуляр управлений железных дорог (по экспл. отд.) № 56825, 11 декабря 1900 // Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и следовавших в период времени. Т. 3: С 1 июля 1899 г. по 31 декабря 1902 г. включительно. СПб., 1904. С. 870–871. См. об этом также: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 9. С. 84; а также: Ревельские известия. 1901. 1 авг. № 172. С. 3. В *Костромских губернских ведомостях* (№ 56 от 25 июля 1901 г.) указывалось на полную бесполезность циркуляра от 11 декабря 1900 г. См.: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. С. 422.
296. Новое время. 1900. 16 июня. № 8728; 1901. 4 июня. № 9068. С. 3; 8 июня. № 9072. С. 4; 19 июня. № 9083. С. 4; 31 июля. № 9125. С. 4; Новости. 1900. 25 июня. № 174; Петербургский листок. 1901. 31 мая. № 146. С. 2; Московские ведомости. 1901. 2 июля. № 179. С. 4; Ревельские известия. 1901. 1 авг. № 172. С. 3; Приднепровский край. 1901. 25 июня. № 1229. С. 3; Саратовский листок. 1901. 24 июня. № 134. С. 3; Витебские губернские ведомости. 1901. 29 июня. № 147. С. 4. См. в качестве дополнения: А.Ч. К вопросу о безопасности путешествий по железным дорогам // Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 33. С. 373–374; № 35. С. 421–425.
297. Петербургский листок. 1901. 31 мая. № 146. С. 2.
298. Новое время. 1901. 8 июня. № 9072. С. 4.
299. Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 33. С. 373.
300. Там же. С. 373–374.
301. *Глинка О.Ф.* К вопросу об охране безопасности пассажиров в поездах. Киев, 1900 (первая публикация: Инженер. 1900). Газета *Инженер* издавалась Киевским отделением Российского технического общества.
302. *Глинка О.Ф.* К вопросу об охране. С. 6.
303. Об этих дебатах см. раздел 4.2.1.
304. *Глинка О.Ф.* К вопросу об охране. С. 16. Идея учредить вооруженную жандармерию в поездах (поездные жандармы) очень вдохновила автора

- рецензии на сочинение Глинки, опубликованной в газете *Московские ведомости*. См.: *Московские ведомости*. 1901. 2 июля. № 179. С. 4.
305. Глинка О.Ф. К вопросу об охране. С. 10.
306. Железнодорожные разбои // *Московские ведомости*. 1901. 2 июля. № 179. С. 4. Подобные стратегии описываются в газете *Новое время* (1901. 4 июня. № 9068. С. 3). См. также: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 33. С. 373.
307. См.: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. С. 424.
308. См. об этом раздел 4.2 настоящей книги.
309. Aronson M. Geographical and Socioeconomic Factors in the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia // *The Russian Review*. Vol. 39. 1980. P. 18–31; *Idem*. Troubled Waters. The Origins of the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia. Pittsburgh, 1990. P. 108–124; Pritsak O. Pogroms of 1881 // *Harvard Ukrainian Studies*. Vol. 11. 1987. P. 8–41; Klier J.D. What Exactly Was a Shtetl? // Estraiikh G., Krutikov M. (Ed.) *The Shtetl: Image and Reality*. Oxford, 2000. P. 23–35, здесь р. 31 f.
310. Klier J.D. What Exactly Was a Shtetl? P. 31. О способах самообороны евреев в городе Бердичеве см.: Dubnow S.M. *History of the Jews in Russia and Poland: From the Earliest Times until the Present Day*. Vol. 2: From the Death of Alexander I until the Death of Alexander III (1825–1894). Philadelphia, 1918. P. 256 f. Уже в начале XX в. писавший на идише Шолом Алейхем с черным юмором рассматривал роль железных дорог в распространении антиеврейских погромов в Российской империи. См. его рассказ *Быть бы свадьбе, да музыки не нашлось* из цикла *Железнодорожные рассказы*.
311. *Новое время*. 1901. 19 июня. № 9083. С. 4.
312. *Русское слово*. 1907. 15 июля; *Газета-копейка*. 1908. 8 авг.; 1 нояб.; *Русское слово*. 1910. 2 окт. За указание на эти источники я благодарю Александру Оберлэндер (*Alexandra Oberlander*).
313. См. об этом подробнее раздел 2.5.1.
314. Например: *Веревкин В.* О применении железных дорог к перевозке войск // *Русский инвалид*. 1847. 2 авг. № 171. С. 693–694. Подробно об этой теме см. в настоящей книге разделе 1.1 и 1.4.
315. См., например: Положение о перевозке башкирских 4-го и 3-го полков. См. об этом: *Красковский Е.А., Уздин М.М.* (Ред.) *История железнодорожного транспорта России*. Т. 1. С. 88–89.
316. См., например: *Бутурлин С.П.* О военном значении железных дорог; *Квист А.* Железные дороги в военном отношении; *М.Х.* О перевозке войск по железным дорогам // *Военный сборник*. Т. 15. 1872. № 4. С. 339–350; *Wendrich A.A. von [фон Вендрих]*. Эксплуатация железных дорог в военном отношении. СПб., 1886; *Menning B.W.* *Bayonets*. P. 116–120.
317. См., например: *Аниенков М.Н.* *Военная служба железных дорог*.

318. О значении иностранных образцов при строительстве стратегических линий железных дорог и для использования железных дорог в России в военных целях см., например: *Martner C. Emploi des chemins de fer pendant la Guerre D'Orient*. P. 13; *Wendrich A.A. von [фон Вендрих]*. Обзор систем военно-железнодорожных организаций в Германии, Австро-Венгрии и Франции. СПб., 1887; *Он же*. Стратегическое и политическое значение железных дорог // Железнодорожное дело. Т. 18. 1899. № 40. С. 404; *Он же*. Милитаризация путей сообщения. СПб., 1901; *Ушаков К.* Подготовка военных сообщений. С. 15–16; *Kipp J.W. Strategic Railroads*. P. 92f.; а также раздел 1.4.
319. Об истории железнодорожных войск в Российской империи см.: *Ивков Д.П.* Исторический очерк формирования и дальнейшего развития железнодорожных войск // Инженерный журнал. 1912. С. 827–862; *Караев Г.Н.* Возникновение службы военных сообщений на железных дорогах России (1851–1878 гг.). М., 1949; *Красковский Е.А., Уздин М.М.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 87–90. Джон Вествуд подтверждает, что царской армии принадлежит мировое первенство в деле организации железнодорожных войск: *Westwood J. Railways at War*. London, 1980. P. 108.
320. См. об этом подробнее здесь раздел 2.1.
321. О возросшем влиянии Военного министерства на политику строительства железных дорог в России см.: *Heywood A.* «The Most Catastrophic Question», а также разделы 1.4–1.7 настоящей книги.
322. См. об этом: *Martner C. Emploi des chemins de fer pendant la Guerre D'Orient*; *Ушаков К.* Подготовка. С. 18–19; *Westwood J. Railways at War*. P. 88 f.
323. *Ушаков К.* Подготовка. С. 18. Согласно С.Ю. Витте, во время войны служившему начальником движения Одесской железной дороги, железные дороги в России в это время «были в страшном беспорядке» (Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1, кн. 1. С. 99).
324. Число жертв железнодорожной катастрофы у Тилигуля разнится в источниках. Витте в своих воспоминаниях пишет о 100 погибших, в других источниках их число доходит до 140.
325. О крушении поезда у Тилигуля и его последствиях см.: Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1, кн. 1. С. 95–99; *Harcave S. Count Sergei Witte*. P. 17 f.; *Вульфов А.Б.* Повседневная жизнь. С. 149; *Propper S.M. von. Was nicht in die Zeitung kam*. S. 152. Важным импульсом к учреждению комиссии Баранова стало указание Александра II, сделанное им в апреле 1876 г. по поводу «критического состояния» российских железных дорог. Цит. по: *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт. С. 154. См. также: *Елютин О.Н.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России. С. 51. О работе комиссии Баранова см.: *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт. С. 153–163 и раздел 2.2 настоящей книги.

326. *Patrikeeff F., Shukman H.* Railways and the Russo-Japanese War (см. текст на обороте обложки книги).
327. *Струк Н.К.* Железные дороги восточной Сибири в русско-японскую войну 1904–1905 // Сибирский исторический сборник. 1973. Вып. 1. С. 21–41, здесь с. 26.
328. *Schimmelpenninck van der Oye D.* The Immediate Origins of the War // *Steinberg J.W. et al. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective.* Leiden, 2005. P. 23–44 и раздел 1.7 настоящей книги. Соображения, представленные в следующем фрагменте, частично были опубликованы мной в другом месте: *Schenk F.B.* Kommunikation und Raum im Jahr 1905. S. 58–61.
329. *Westwood J.* Railways at War. P. 112. Автор даже приходит к следующему заключению: «Действительно, строительство Транссибирской железной дороги до Тихого океана можно рассматривать как фундаментальную причину военных действий».
330. Луиза Мак-Рейнольдс подчеркивает, что «российское самодержавие все же не только ждало этой войны, но и приветствовало ее», см.: *McReynolds L.* The News Under Russia's Old Regime. P. 185.
331. *Westwood J.* Railways at War. P. 113; *Patrikeeff F., Shukman H.* Railways and the Russo-Japanese War. P. 50–58.
332. См. отчеты того времени об этом сооружении: *Нива.* 1904. 13 мар. № 11. С. 218; 20 мар. № 12. С. 234–235; Иллюстрированная хроника войны *Нового мира* и *Живописной России.* 1904. № 5. С. 2; № 7. С. 2; *Искры.* Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904. № 8. С. 62; К вопросу о пути и перевозке по льду Байкала // *Железнодорожное дело.* Т. 23. 1904. № 22–23. С. 239; Путь и перевозка по озеру Байкал. Извлечение из всеподданнейшего доклада Министра путей сообщения от 26 марта 1904 года // Там же. С. 249–251. См. также обзор прессы по этим темам: Там же. С. 252–254. Эдвин А. Пратт подчеркивает, что военная дорога, проложенная по льду, «занимает особое место в истории ведения войн» (*Pratt E.A.* The Rise of Rail-Power in War and Conquest, 1833–1914. London, 1915. P. 267).
333. *Marks S.G.* Road to Power. P. 203. См. также: *Poulsen J., Kuranow W.* Die Transsibirische Eisenbahn. S. 57; *Струк Н.К.* Железные дороги восточной Сибири. С. 26–27.
334. *Гражданин.* 1904. 28 марта. № 26, цит. по: *Железнодорожное дело.* Т. 23. 1904. № 22–23. С. 254.
335. *Чернявский А.А.* К вопросу об усилении мобилизационных средств железных дорог в военное время // *Железнодорожное дело.* Т. 24. 1905. № 6–7. С. 67–70.
336. *Marks S.G.* Road to Power. P. 176.

337. Ibid. P. 202; *Струк Н.К.* Железные дороги Восточной Сибири. С. 25; *Аблова Н.Е.* Россия и русские в Маньчжурии. С. 207; *Ушаков К.* Подготовка. С. 19. Для перевозки армейского корпуса на Азиатский театр военных действий требовалось около 90–92 поездов. См.: *Menning B.W.* Neither Mahan nor Moltke: Strategy in the Russo-Japanese War // *Steinberg J.W.* et. al. (Ed.) *The Russo-Japanese War in Global Perspective.* Leiden, 2005. P. 128–156, здесь p. 145 f.
338. *Menning B.W.* Neither Mahan nor Moltke. P. 152.
339. А также 244 000 лошадей и 63 млн пудов (1,15 млрд тонн) военного имущества, см.: *Струк Н.К.* Железные дороги восточной Сибири. С. 31.
340. *Marks S.G.* Road to Power. С. 204; *Lamin V.A.* The «Moving Frontier». P. 116; *Струк Н.К.* Железные дороги восточной Сибири. С. 23; *Menning B.W.* Neither Mahan nor Moltke. P. 145–146.
341. *Baring M.* A Year in Russia. N.Y.; Westport, 1917 (репринт: 1981). P. 5.
342. Ibid. P. 2–3.
343. Ibid. P. 5.
344. Ibid. P. 6.
345. О погромах 1903–1906 гг. см.: *Lambroza Sh.* The Pogroms of 1903–1906 // *Klier J.D., Lambroza Sh.* (Ed.) *Pogroms. Anti-Jewish Violence in Modern Russian History.* Cambridge, 1992. P. 195–247, о погромах в контексте мобилизации Русско-японской войны см. особенно p. 214–219. См. также: *Lowe H.-D.* Der Russisch-Japanische Krieg und die russische Innenpolitik: Vom «kleinen erfolgreichen Krieg» in die erste Revolution von 1905 // *Sprotte M.H.* et. al. (Hrsg.) *Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit?* Wiesbaden, 2007. S. 147–171, здесь S. 154 f.
346. См. подробно об этом раздел 4.3.
347. *Bushnell J.* The Specter of Mutinous Reserves. P. 336–340.
348. Ibid. P. 339.
349. СС МПС. Вып. 15. 1887. Таб. VI. Для 1875 г. статистический ежегодник показывает только сумму всех перевезенных солдат и заключенных (1,89 млн). Допуская, что в этот год было перевезено по железной дороге примерно такое же число заключенных, что и в 1879 г. (231 000 человек), можно предположить, что в 1875 г. в вагонах российских железных дорог совершили «путешествие» около 1,66 млн солдат.
350. СС МПС. Вып. 131. Ч. 2–3. 1915; Вып. 15. 1887; Вып. 89. 1907.
351. См.: Положение о перевозке войск от 16 декабря 1862 г., переизд.: Сборник министерских постановлений. Т. 1. 1874. С. 219–278; *Квист А.* Железные дороги в военном отношении. С. 46–53. Описания «вагонной жизни» (взгляд офицера) в теплушке можно найти: *Копте А.Ф.* Письма с Дальнего Востока. С. 1832–1834; взгляд унтер-офицера и впоследствии депутата Думы: *Федоров Г.Ф.* Рассказ депутата Федорова. СПб., 1907. С. 4.

352. *Копте А.Ф.* Письма с Дальнего Востока. С. 1832.
353. В особенности убедительно описывает Лев Толстой проводы русских добровольцев, отправлявшихся на войну 1877–1878 гг. в Сербию, в последней части романа *Анна Каренина*.
354. См., например: Отправка войск на Дальний Восток // *Русский листок*. М., 1904. 2 февр. № 32. С. 3; 3 февр. № 33. С. 3; *Новое время*. СПб., 1904. 30 янв. № 10024. С. 4; 3 февр. № 10028. С. 3.
355. *Русский листок*. 1904. 3 февр. № 33.
356. О российских сообщениях в прессе о войне с Японией см.: *Grüner F.* Der Russisch-Japanische Krieg in der zeitgenössischen Presse Russlands // *Sprotte M.H. et al. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit?* Wiesbaden, 2007. S. 173–201; *McReynolds L.* The News Under Russia's Old Regime. P. 185–197. О роли рисунков и фотографий в российской прессе см.: *Ibid.* P. 186 ff. Анализ репортажей о Русско-японской войне в иллюстрированных российских журналах еще ждет своего исследования.
357. Об отдельных поездках Николая II (и наследника Алексея Николаевича) в 1904 г. см. подробно: *Отчет инспекции императорских поездов*. Т. 11. 1904. С. 18–88.
358. См., например: *Нива*. 1904. 5 июня. № 23. С. 449; 23 окт. № 43. С. 844; 20 нояб. № 47. С. 933; *Искры*. Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904. 8 авг. № 31. С. 242; 3 окт. № 39. С. 306. Репродукцию соответствующей фотографии (без указания даты и места снимка — Полтава?) см.: *Steinberg J.W., Wolff D. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective*. Vol. 1. Fig. 23.
359. Другие иллюстрации из *Нивы*, относящиеся к тому же типу изображений, можно найти в выпусках за 1904 г.: 28 февр. № 9. С. 161; 27 мар. № 13. С. 252. *Грюнер* подчеркивает, что «нельзя с уверенностью говорить о военной эйфории среди [российского] населения, [тем не менее] война дала вначале повод к многочисленным выражениям сочувствия и солидарности в прессе». См.: *Grüner F.* Der Russisch-Japanische Krieg. S. 197. О сопротивлении, которое население западных провинций империи (особенно в Польше) оказывало мобилизации в 1904 г., см.: *Lowe H.-D.* Der Russisch-Japanische Krieg und die russische Innenpolitik. S. 154 f.
360. О Савицком см.: *БСЭ*. Т. 22. М., 1975. С. 483–484.
361. *М.Н.* На войну. Из записной книжки запасного солдата. М., 1906. С. 30–31. Подобные описания можно найти также: *Жучин И.И.* Из записной книжки вахмистра (Русско-японская война 1904–05). Орел, 1909. С. 1–2; *Сребрянский М.В.* Дневник из времен русско-японской войны. 2-е изд. М., 1912. С. 1–2. В светлых тонах рисует свой отъезд на фронт другой автор: *Федоров Г.Ф.* Рассказ депутата. С. 4.

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ: РОССИЯ ПРИБЫВАЕТ В СОВРЕМЕННОСТЬ

В конце XIX столетия пять самых больших головных вокзалов Санкт-Петербурга посещали в год 9 млн человек<sup>1</sup>. На железнодорожных станциях столицы пересекались пути рабочих, путешественников и чиновников. Здесь офицеры-дворяне встречались с православными паломниками, а купцы — с крестьянами из русской провинции. В Москве и в других городах Российской империи к началу XX века вокзалы утвердились еще и в качестве весьма значимых реле (переключателей) между городом и деревней, между центром и периферией. Едва ли есть какое-либо еще место, которое позволило бы так же наглядно, как залы ожидания и перроны больших пассажирских вокзалов, изучать общественную динамику, переживавшуюся империей в ее высшей фазе индустриализации и урбанизации. Однако репортеры той эпохи порой рисовали довольно мрачные картины повседневной жизни в этих «местах модерна». «Золотой век» более ранней эпохи железных дорог безвозвратно прошел, утверждал, например, в октябре 1909 года один из авторов консервативной газеты *Новое время*. Раньше, писал журналист, залы ожидания и вокзальные буфеты, с их убранством и роскошью, служили исправлению и улучшению каждого проезжавшего здесь человека. Шаг за шагом, однако, они приходили в упадок. Полированные зеркала постепенно теряли свой блеск, бронзовые светильники тускнели. Сегодня, например, Рязанский вокзал в Москве представляет собой лишь грязное, переполненное людьми место:

На голых, грязных полах платформ спит вповалку серый народ. Пассажиры залы своим неприглядным, тусклым видом [...] полным отсутствием красоты и комфорта наводят уныние. Скорей отсюда бежать, бежать без оглядки [...]



В первые годы железнодорожного строительства и залы и буфеты своим нарядным видом заставляли публику, вступавшую туда, пообчиститься, прихорошиться. Но это время быльем поросло. Постепенно все опустилось, поблекли стекла зеркал, почернела бронза люстр и канделябр [...].

Автор с неприязнью отворачивается от людей, теснившихся на вокзалах:

Здесь [...] толкуются пассажиры с сонными, немывтыми лицами, с вскоченными волосами, в пыльном платье [...] в рюжых сапогах, с ворохом узелков, корзинок и банок с вареньем<sup>2</sup>.

Образ других русских вокзалов, нарисованный хронистами в начале XX века, едва ли отличался от этой картины. На крестьянский рынок на рубеже веков была больше похожа и когда-то образцовая станция Николаевской железной дороги в Санкт-Петербурге:

В Петербурге за отсутствием помещения публика располагается на узлах по всему вокзалу с детьми. Здесь же, согласно разрешению министерства, на грязных до невозможности каменных платформах разгружаются доставляемые с большой скоростью из провинции туши мяса и битая дичь. Кровь лужами течет по плитам и разносится ногами пассажиров по всему зданию вокзала<sup>3</sup>.

Изучавшаяся журналистами жизнь на городских вокзалах России вызывала у них ассоциации с Вавилонским столпотворением. Иные ощущали себя так, будто оказались в «аду» из дантовской *Божественной комедии*<sup>4</sup>. Повседневный хаос на вокзалах рубежа веков имел слишком мало общего с регулярным миром дворцов транспорта эпохи модерна, созданных ранее по проектам российских архитекторов и инженеров. Железные дороги, с помощью которых вестернизированная элита империи хотела цивилизовать «отсталое» российское общество, принесли не «порядок» в провинцию, а хаос в ее центр. Наблюдатели с раздражением отмечали, что железные дороги перевозили из российской глубинки в метрополию, наряду с культурными пассажирами, рабочих, крестьян («серый народ») и мясные туши и что традиционные социально-пространственные границы постепенно размывались на столичных вокзалах и в поездах. Они с ностальгией вспоминали о первых годах железнодорожной эпохи, призывая

железнодорожную администрацию и власти к тому, чтобы «вновь» обеспечить «порядок» в этой системе.

Историю модернизации путей сообщения в Российской империи во второй половине XIX столетия можно представить в виде двух различных версий. Первая следует известной парадигме «отсталости» России. Для этой интерпретации ключевым является сравнение общественного и экономического развития Российской империи и государств Западной и Центральной Европы, а также США. Начиная со времен правления Петра I (Великого) идеальный тип «Европы» (а также идеальный тип «Запада») служил российской элите референтной величиной для описания и оценки исторического развития собственной страны. Эта ориентация на Запад с самого начала оставила свой отпечаток на истории российских железных дорог. Первое поколение российских инженеров-транспортников в Санкт-Петербурге обучалось у французских специалистов. Ставший в 1865 году первым министром путей сообщения Российской империи инженер Павел Мельшиков, сыгравший ключевую роль в планировании линии из Санкт-Петербурга в Москву, стал профессионалом в том числе и благодаря учебным поездкам по США и Западной Европе. Технические ноу-хау, двигатели и вагоны, даже уголь для паровозов в первые годы железнодорожной эпохи импортировались в Россию из-за границы. Архитекторы первых зданий российских вокзалов ориентировались на соответствующие образцы в Англии, Франции и германских государствах. Российское военное руководство с интересом наблюдало, как железные дороги в США и Западной Европе изменяли стратегии современной войны. Эксплуатационные планы для грузового и пассажирского сообщения в западных странах служили российским юристам образцами для составления законов для железных дорог Российской империи.

На фоне этих многообразных переплетений не может удивлять тот факт, что начиная уже с 1830-х годов российские планировщики движения, журналисты, а также путешественники все чаще сравнивали развитие железных дорог империи, с одной стороны, и Европы и США — с другой. Самое позднее с момента поражения в Крымской войне, которое многие современники связывали с примитивным состоянием дорожной системы России, вопрос о развитии инфраструктуры стал затрагивать и военно-стратегические интересы страны. Начиная с 1860-х годов российские военные регулярно указывали на отставание страны в сфере стратегического железнодорожного строительства, а также на сравнительные преимущества Пруссии (и позднее Германской империи) и Габсбургской монархии в этой

области. Сравняться со странами Западной и Центральной Европы в сфере железнодорожного строительства представлялось важным еще и с экономической точки зрения, поскольку, будучи аграрной страной, Россия была жестко привязана к экспорту сельскохозяйственной продукции. В ходе глобализации международных транспортных и товарных потоков во второй половине XIX столетия Россия столкнулась с ростом конкуренции на европейских зерновых рынках со стороны Австро-Венгрии, дунайских княжеств и США. Конкуренентоспособность российской аграрной продукции на международных рынках зависела не в последнюю очередь от величины транспортных расходов внутри самой империи. Чтобы понизить их, планировщики движения начиная с 1850-х годов настойчиво высказывались за строительство железных дорог от регионов — производителей зерна до морских портов империи.

Оглядываясь на темпы железнодорожного строительства в западном мире, российские эксперты по транспорту высказывали свою озабоченность медлительностью прогресса в этой сфере в их стране. Еще в начале XX века они отмечали, что сравнительно с другими странами Россия располагала относительно редкой сетью железных дорог, что лишь немногие стратегические линии доходили до границ страны и что российские поезда передвигались по просторам континентальной империи довольно медленно. Помимо этого, не выдерживали сравнения с соответствующими показателями западноевропейских стран и США численность пассажиров и уровень мобильности населения. С этой точки зрения развитие железнодорожного транспорта в Российской империи уже современникам представлялось как «недостаточная история». «Хаос» на российских вокзалах, так выразительно нарисованный петербургскими и московскими газетами в начале XX века, наблюдатели также интерпретировали как воплощение всеобщего «беспорядка» в собственной стране и признак «отсталости» империи в сравнении с воображаемой «(Западной) Европой»<sup>5</sup>.

Эта модель интерпретации вплоть до сегодняшнего дня бытует в западной и российской историографии, по-прежнему подчеркивающей, что Россия — несмотря на все достижения в железнодорожном строительстве в XIX столетии — все же опоздала на свой «поезд в современность» и что страна перед Первой мировой войной не достигла той степени рациональности, эффективности и скорости, которые якобы были характерны для мобильных и «современных» обществ «Запада» в то время<sup>6</sup>.

Историю транспортно-технического освоения Российской империи в XIX столетии можно, однако, рассказать и в иной перспективе.

С этой точки зрения сравнение развития России с другими европейскими странами не попадает в центр внимания в первую очередь. В этой истории фокус, скорее, смещается в сторону признаков той общественной, политической и культурной трансформации России, которая стала результатом появления транспорта на паровом двигателе. В этой перспективе в поле зрения оказывается не (предполагаемая) «недостаточность» «незавершенной» модернизации России, но те (амбивалентные) социальные и культурные тенденции развития, которым дали толчок строительство и использование железных дорог в Российской империи. Представленная работа, посвященная вопросу социально-пространственной трансформации в России в эпоху паровых машин, подходит к нему именно с этого направления.

Новость о введении в эксплуатацию первой общественной железнодорожной линии в Англии в 1825 году вызвала большое любопытство у заинтересованной публики. Несмотря на сопротивление, характерное для лагеря консервативной министерской бюрократии, в России 1837 года была сдана в эксплуатацию первая короткая железнодорожная линия. В 1840-е годы началось строительство первых линий железнодорожного сообщения общеимперского значения. Уже в 1830-е годы в российских газетах, в кабинетах власти, салонах и научных обществах с жаром обсуждали создание железнодорожной сети в России. Соответствующие соображения касались в первую очередь европейской части страны. Начиная с 1850-х годов визионеры стали говорить также и о привязке азиатской периферии к центру как о вполне реализуемом проекте. Как тема имперских политических дебатов вопрос о железнодорожном строительстве в России утвердился не позднее окончания Крымской войны. В дискуссии участвовали те, кто был непосредственно заинтересован в этом деле, политики из российской провинции, а также инженеры, бюрократы и ученые из Санкт-Петербурга и Москвы. В дебатах о транспортно-техническом освоении империи пересекались не только различные политические интересы, но также и расходившиеся представления о социально-пространственных структурах страны. Если более ранние визионеры железных дорог воображали Россию прежде всего как *политическое* пространство, способное «сократиться» благодаря ускорению передвижения, то теперь в дебатах о планировании все больше доминировали представления о территории империи как об *экономическом* пространстве. Инженеры, в первую очередь Павел Мельников, видели Россию как недостаточно интегрированную страну, скорее с экономической точки зрения: ее (сельскохозяйственные) центры производства требовали

лучшей привязки к портам экспорта с помощью железных дорог. Представления, подобные этим, становились предметом нападок со стороны представителей Военного министерства. Ведущие военные стратеги выступали за то, чтобы рассматривать империю прежде всего как пространство власти, находящееся под угрозой как извне, так и изнутри, и, соответственно, планировать развитие железнодорожной сети империи исходя не из экономических, но из военно-стратегических потребностей страны. Критика экономически ориентированных образов пространства исходила также от мыслителей-славянофилов, выступавших за то, чтобы воспринимать Россию как *культурное*, а также национальное пространство, с уважением относясь к исторически укорененным структурам страны при планировании железнодорожной сети. Несмотря на эти расхождения, конкурирующие образы пространства раннего периода железнодорожной эры были схожи в одном пункте: все они представляли Россию как территорию с относительно статическими социально-пространственными структурами, требовавшими стабилизации с помощью железнодорожной сети. Выстраивание модерной инфраструктурной сети не должно было поставить под сомнение ни самодержавно-имперский принцип власти, ни характер России как аграрного государства.

В 1870-е годы, когда первый бум железнодорожного строительства в империи завершился, можно уже наблюдать отчетливый рост динамики пространственных представлений внутри российского железнодорожного дискурса. Если прежде это средство сообщения рассматривалось в первую очередь как инструмент для сохранения существующих социально-пространственных структур, то теперь планировщики движения все чаще видели в железной дороге инструмент, способный повлечь за собой *трансформацию* этих структур. С конца 1870-х годов ведущие политэкономы, например министр финансов фон Рейтерн, выступали за индустриализацию империи, то есть за трансформацию страны в *промышленное* пространство. Благодаря этому шагу, выражали надежду ученые, можно будет противостоять экономической зависимости от «Запада» и таким образом укрепить на международной арене позиции империи как великой державы. В особенности министр финансов Витте в 1890-е годы делал все возможное, чтобы ускорить трансформацию России из аграрной страны в промышленную. При этом он делал ставку на экспансию имперской железнодорожной сети (в том числе и за границы империи), новое регулирование и стандартизацию железнодорожных тарифов, а также на национализацию частных железнодорожных обществ. Путем

строительства трансконтинентальных железнодорожных линий российские планировщики движения не в последнюю очередь хотели оказать влияние на трансформацию социально-пространственных структур, в том числе и на азиатской периферии империи. На транспортные проекты, подобные проекту Закаспийской железной дороги или Великого Сибирского пути, представители вестернизированной элиты возлагали надежды как на инструменты российской *mission civilizatrice* в Азии. Путем строительства имперской железнодорожной сети казалось возможным жестче сплотить многонациональную империю как политическое и культурное пространство, а Россию плотно позиционировать на картах мирового транспортного сообщения как транзитный регион торговли между Европой и Азией.

Строительство железнодорожной сети в Европейской России после затянувшейся начальной фазы 1850-х годов стало медленно обретать конкретные формы в конце 1860-х — начале 1870-х. Начиная с 1880-х годов наступило постепенное освоение азиатской периферии. Второй пик железнодорожное строительство пережило в России в 1890-е годы. На рубеже веков длина российской железнодорожной сети составляла около 52 000 км. Даже находясь в сильной зависимости от частных инвесторов — как российских, так и зарубежных, — в особенности во время первого железнодорожного бума 1860-х и 1870-х годов, правительство империи никогда не выпускало из рук верховенства в деле планирования новых путей. С 1850-х годов правительство заботилось также и об утверждении технических стандартов строительства и эксплуатации формирующейся железнодорожной сети. Таким образом, во второй половине XIX столетия в России возникла Большая Техническая Система (*Large Technical System*), протянувшаяся от Варшавы на западе до Владивостока на востоке, от Санкт-Петербурга на севере до Баку на юге, — система, функционировавшая по единым правилам и открывавшая все большему числу людей новые возможности преодоления географических расстояний сравнительно быстро и удобно.

Хотя путешествие по железной дороге по России было сначала относительно дорогим, этим транспортным средством могли пользоваться все люди, невзирая на их сословную и половую принадлежность, конфессию или этническое происхождение. Несмотря на то что планировщики движения вначале уделяли очень мало внимания пассажирским перевозкам, правительство начиная с 1880-х годов все больше заботилось о росте числа пассажиров на железной дороге. Если в 1840-е годы министр финансов Канкрин предупреждал

о политической и общественной опасности, возникавшей в силу роста мобильности, то Сергей Витте 50 годами позднее рассматривал возможность быстрого и недорогого передвижения как важную предпосылку для экономического развития страны. С введением льготной стоимости перевозки для крестьянских колонистов в 1893 году и удешевлением поездок на длинные расстояния, а также введением так называемого «рабочего тарифа» в следующем году, использование железной дороги стало проще в первую очередь для людей из неприлегированных социальных слоев.

Ускорившееся транспортно-техническое освоение территории сопровождалось распространением нового измерения царской империи на ментальных картах каждого человека, соприкасавшегося с железными дорогами. Авторы железнодорожных справочников и путеводителей, карт рельсовой сети представляли Россию как единообразно структурированное транспортное пространство, в котором внутренние географические и административные границы не играли никакой роли. Репрезентации пространства в этих средствах информации эпохи модерна были направлены на настоящее и будущее. Своим пользователям они обещали, что пробелы в имперской железнодорожной сети будут ликвидированы и что железная дорога придет даже в отдаленные провинции, чтобы обеспечить там экономический подъем. Путеводители по большим трансконтинентальным дорогам видели в азиатской периферии воплощение мечты об объединении России в одно «большое неделимое целое». Фотографии железнодорожных мостов, перекинутых через большие реки Сибири и Центральной Азии, возвещали о гордости за искусство русских инженеров и о вере в цивилизующую власть технического прогресса. Инженеры-железнодорожники и крестьяне-колонисты в этих образах пространства выступали агентами российской *mission civilizatrice*, нацеленной на то, чтобы поднять «отсталых» обитателей азиатской периферии на более высокий культурный уровень.

Однако не только в Азии, но и в европейской части России железные дороги должны были внести свой вклад в «цивилизацию» «отсталых элементов» в собственном населении. Эта надежду планировщики движения и инженеры манифестировали не в последнюю очередь через архитектуру больших пассажирских вокзалов, которые представлялись наблюдателям не столько как рациональные постройки, необходимые для определенных целей, сколько как транспортные дворцы модерна. Представители технической интеллигенции мечтали о том, чтобы структурировать социальные пространства в этих местах

с новой, рациональной точки зрения и заставить этот новый порядок позитивно воздействовать на культурный уровень передвигающихся людей. На станциях с их великолепной архитектурой, роскошными ресторанами первого класса и одетым в униформу персоналом социальная жизнь должна была протекать так же упорядоченно, как проходила эксплуатация всего технического ансамбля железной дороги. Выстроенная утопия городского вокзала провозглашала мечту о преобразовании российского общества с помощью технического прогресса в коллектив «цивилизованных» пассажиров первого класса. При этом подразделение российских пассажиров поездов на классы лишь условно отражало иерархию общественного порядка в империи. Социально-пространственные барьеры в местах железнодорожной системы были — по крайней мере формально — значительно более проницаемы, чем сословные границы российского социального порядка. Не сословие, но лишь только экономические возможности пассажиров были решающим фактором доступа в тот или иной класс. Также и уравнивание условий поездок пассажиров различных категорий формулировалось учеными и инженерами уже в конце 1870-х годов как цель технического развития. Однако эти видения «цивилизующей» силы технического прогресса в России оставались и дальше утопией. Это в первую очередь было связано с тем, что планировщики железных дорог очевидно недооценивали, в какой мере строительство железнодорожной сети могло способствовать росту географической мобильности в империи. С другой стороны, они совершенно ясно переоценивали собственные возможности руководить этим процессом с помощью технических средств и рациональности современной транспортной системы и направлять его в «упорядоченную» колею.

После периода весьма умеренного роста численности пассажиров российских железнодорожных обществ в 1870-е годы он отчетливо ускорился с середины 1890-х годов. Растущий спрос на билеты отражал, с одной стороны, рост населения и форсированное строительство сети в конце XIX века. С другой — понижение цены на проезд, введение «рабочего тарифа» и либерализация паспортных законов оказали положительное воздействие на процесс роста численности пассажиров. С середины 1890-х годов заметен рост спроса на билеты в первую очередь третьего и четвертого классов. В 1912 году в России уже было продано около 230 млн билетов, 90% из них — по самым низким тарифам. Как показывают цитированные в начале газетные репортажи, железнодорожные общества были недостаточно подготовлены к скачкообразному росту численности пассажиров. Захват



поездов и вокзалов-дворцов «серым народом» заставил поблекнуть не только бронзовые светильники и зеркала в залах ожидания первого класса, но и веру технической интеллигенции в цивилизующую силу прогресса.

Надежды планировщиков движения на то, что железные дороги смогут способствовать социально-пространственной интеграции в царской империи, также воплотились лишь частично. Так, в залах ожидания и вагонах первого класса члены привилегированных общественных слоев оставались, как правило, среди себе подобных. Подобное происходило и с простыми рабочими и крестьянами в помещениях четвертого класса. Конечно, в вагонах второго и третьего классов пути людей различного социального и этнического происхождения пересекались чаще. В каком объеме это происходило и представляют ли собой сцены, известные нам по роману Достоевского *Идиот* и повести Толстого *Крейцеров соната*, скорее исключение или правило в повседневной жизни железных дорог царской империи, остается вопросом открытым. Относительно точно поддаются оценке расстояния, на которые передвигались с помощью железных дорог пассажиры: ездившие в более высоких классах в среднем преодолевали большие расстояния, чем те, кто покупал менее дорогие билеты. Так, радиус перемещения людей из привилегированных общественных слоев со строительством железных дорог значительно увеличился по сравнению с крестьянами, рабочими и мелкими служащими. Однако даже у представителей высших социальных слоев модели мобильности и структуры восприятия пространства под воздействием железных дорог менялись лишь в течение довольно продолжительного времени.

Особенно значительно выиграли от транспортно-технического освоения империи члены правящей династии. Царь Александр II не только прикладывал все возможные усилия, чтобы ускорить строительство железнодорожной сети на подвластной ему территории. Он первым из российских императоров систематически использовал новое средство сообщения для совершения символических поездок внутри собственной страны. Александр поднял статус поездов и вокзалов, превратив их в площадки современного инсценирования власти. Транспортная система как целое именно в ходе его правления превратилась в воплощение его обширной внутривластной программы реформ. Особенно символическим на этом фоне выглядит тот факт, что террористическая организация «Народная воля» свое первое покушение на царя-реформатора в ноябре 1879 года организовала на пути следования Александра из Крыма в Санкт-Петербург. Неудавшийся подрыв царского поезда

открыл правительству глаза на тот факт, что вопрос безопасности императоров в век паровых машин и динамита приобрел совсем иные свойства. Ужасное крушение поезда под Борками в октябре 1888 года, которое император Александр III и его семья «чудесно» пережили, во всей наглядности также показало власти уязвимость царской особы в эпоху технического модерна. Как следствие этих событий, правила безопасности для передвижения царского поезда были ужесточены. Возникшая новая потенциальная опасность для правителя привела к тому, что Александр III и Николай II использовали железную дорогу для инсценирования собственной власти не так интенсивно, как Александр II. Так экспансия рельсовой сети империи в эпоху правления двух последних царей парадоксальным образом повлекла за собой скорее увеличение пространственной дистанции между правителями и их подданными в эти годы, а не ее сокращение.

По ту сторону социального пространства, в котором передвигались члены правящей династии, строительство железных дорог имело серьезные последствия для демократизации культуры путешествий в царской империи. Если быстрое преодоление географических дистанций в эпоху почтовых карет было еще привилегией дворян, чиновников и богатых купцов, то паровой транспорт открыл новые географические горизонты широким социальным слоям. Хотя среди находившихся в пути пассажиров поездов лишь незначительная часть была «туристами», во второй половине XIX века все больше людей стали отправляться в путь добровольно, чтобы открыть для себя Россию в ее географическом и культурном многообразии. Если российские авторы более раннего периода оставляли записки о путешествиях за границей, то в эпоху паровых машин рос спрос и на описания путешествий по различным регионам *собственной* страны. Инфраструктурное освоение России, во-первых, открыло возможность узнавать огромную континентальную империю как интегрированное политическое и экономическое пространство. Соответствующие модели восприятия транслировались пассажирам как посредством внешне унифицированного облика большой технической системы железных дорог, так и через соответствующие пространственные образы в справочниках-расписаниях, путеводителях и картах железнодорожной сети. С другой стороны, растущая географическая мобильность вела к тому, что все больше людей вступали в контакт с культурным многообразием империи. Повышенную чувствительность к политическим дискуссиям по различным «национальным вопросам» в стране выдает восхищение одних путешественников и раздражение других

множеством культурных и этнографических границ, пронизывавших многонациональную империю. В то время как одни пассажиры мечтали об интеграции полиэтничной империи посредством инфраструктурной сети и «цивилизации» отсталых элементов внутри собственного населения с помощью железных дорог, другие, взглянув на этнографическое многообразие на российских вокзалах, вспоминали о Вавилонском столпотворении и Великом переселении народов раннего Средневековья. Образы такого рода указывают скорее на хрупкость, чем на стабильность социально-пространственных структур внутри империи.

Невозможно дать окончательный ответ на вопрос, насколько эти амбивалентные модели оказывали воздействие на восприятие пространства людьми из непривилегированных социальных слоев. Опыт крестьян и рабочих, которые очень быстро стали подавляющей частью пассажиров поездов в Российской империи, не отложился в источниках в форме, сравнимой с той, что отражает опыт представителей образованных общественных слоев. Однако обозримое число эго-документов конца XIX — начала XX столетия, к которым можно было бы обратиться с вопросом о моделях пространственного восприятия крестьянских колонистов на пути из Европейской России в Сибирь, указывают в том же направлении. Люди, которые на рубеже веков в силу экономической нужды в большом числе оставляли свою прежнюю родину и уезжали полные надежд на поиски целинных земель в Сибирь, также чаще воспринимали свое путешествие в земли по ту сторону Уральских гор как поездку из хорошо знакомой «России» в чужую «даль». Представление об империи как о «большом и неделимом целом» со всей очевидностью так же мало совпадало с фактическим восприятием пространства многими колонистами, как и образ Сибири соответствовал мифическому «пространству будущего», манившему людей в восточную часть империи.

В эпоху железных дорог социально-пространственная интеграция Российской империи конструировалась сложнее, чем предсказывали планировщики движения, не только в плоскости пространственного восприятия путешествующих людей. Хотя модерная транспортная система уже в 1860–1870-е годы показала себя в высшей степени эффективным инструментом в руках самодержавной власти, опыт польского Январского восстания 1863 года и покушений террористов на царский поезд Александра II открыли правительству собственную уязвимость, модерную ахиллесову пяту режима. Во время Русско-японской войны, разгоревшейся не в последнюю очередь

из-за конкуренции двух великих держав в сфере железнодорожного империализма на Дальнем Востоке, имперское правительство еще раз убедилось в собственной зависимости от функциональных возможностей транспортной системы империи. Это стало очевидным и во время Всеобщей забастовки в октябре 1905 года, когда типографским и железнодорожным рабочим удалось повсеместно парализовать коммуникации и транспортное сообщение в империи и добиться от самодержавия принципиальных политических реформ.

Россия, и на это указывают не в последнюю очередь события революции 1905–1907 годов, в начале XX столетия прибыла в эпоху модерна, и этому процессу в значительной мере способствовало строительство железнодорожной сети империи. Однако этот модерн явно отличался от тех образов будущего, которые рисовали полные оптимистической веры в технический прогресс планировщики движения и инженеры в первые годы эры паровых машин. Прибытие России в эпоху модерна проявилось не только в ускорявшемся освоении и интеграции территории империи посредством современной инфраструктурной сети, в росте числа пассажиров и в вере самодержавия в то, что железные дороги дают в его распоряжение особенно эффективный и боеспособный инструмент власти. Безнадёжно переполненные залы ожидания столичных пассажирских вокзалов в начале XX века, покушения террористов на царские поезда, распространение антиеврейских погромов вдоль железнодорожной сети империи и забастовки железнодорожных рабочих, оказывавшие столь гнетущее воздействие на царский режим, возвестили о случившемся в России наступлении какого-то нового времени. То, что лишь часть населения смогла извлечь выгоду из экономической динамики, возникшей вследствие строительства железнодорожной сети в России, характеризовало путь страны в модерн так же, как и тот факт, что для многих регионов несостоявшаяся привязка к сети была равнозначна изгнанию в «вечную провинцию». Опыт быстрой езды по ровной и гладкой ленте рельсов сформировал модель современного восприятия пространства в России в той же мере, что и контакт в вагоне поезда с людьми из других социальных слоев или же страх и незащищенность, которые испытывали путешествовавшие в одиночку женщины в купе первого класса. На ментальных картах современников многонациональная империя в эпоху железных дорог, несомненно, срасталась в «большое и неделимое целое». С другой стороны, новые возможности личного узнавания страны в ее величине и культурном и социальном многообразии разжигали в людях страхи перед «чужими» в своей стране.

Авторы цитированных в начале описаний состояния столичных вокзалов империи в начале XX века не утратили своей веры в обещания модерна. Для них повседневный хаос на больших пассажирских вокзалах был знаком еще не завершившегося процесса цивилизации и модернизации империи. В призыве консервативных журналистов к большему «порядку» на российских железных дорогах отчетливо выразился страх перед эрозией социально-пространственных границ и перед опытом как социальной, так и культурной разницы в этих «местах модерна». Одновременно наблюдатели высказали уверенность в том, что с помощью технического прогресса можно будет разобрать гул голосов современного «вавилонского столпотворения» и что проект модерна выльется по крайней мере в состояние регулярных социально-пространственных отношений. Эти хронисты придавали большое значение не описаниям, но ликвидации противоречий современной эпохи. Вера вестернизированной элиты в достижимость этой цели путем ускоренного движения по пути «прогресса» способствовала в конце концов непрерывности проекта модерна в России, продолжившегося далеко за эпохальным порогом 1917 года.

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. В 1896 г. совокупное число всех прибывших и уехавших пассажиров на вокзалах столицы составило 8,5 млн человек. См.: План Санкт-Петербурга (за 1901 год). Репринтное издание. СПб., 1991 (изначально издано как приложение к адресной книге *Весь Петербург*).
2. Спиной от комфорта // Новое время. 1909. 2 окт. № 12054 (см. также: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Ед. хр. 312. Л. 382).
3. Новое время. 1909. 21 авг. № 12012 (см. то же: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Ед. хр. 312. Л. 220, 240). См. также изображение состояния Курско-Нижегородского вокзала в Москве в том же году: В дорогу // Московский листок. 1909. 11 июня. № 132 (см. то же: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Ед. хр. 312. Л. 121).
4. См. в том числе: *Кассий*. В истоме // Новое время. 1910. 5 июня. № 12295 (см. то же: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Ед. хр. 393. Л. 80); Железнодорожная жизнь. На вокзале // Столичная молва. 1911. 20 мая. № 183 (см. то же: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Ед. хр. 454. Л. 50); Маленькая хроника. Столпотворение вавилонское // Новое время. 1913. 9 июня (см. то же: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Ед. хр. 597. Л. 137).
5. См.: Спиной от комфорта // Новое время. 1909. 2 окт.
6. См., например: *Westwood J.N. Geschichte der russischen Eisenbahnen. S. 9; Marks S.G. Road to Power. P. 220–222*, и, частично, также в работе: *Cvetkovski R. Modernisierung durch Beschleunigung. S. 313–321*.

# ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

## 1. Источники

### 1.1. Архивные источники

*Центральный государственный исторический архив  
Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб)*

Ф. 513: Петроградская городская управа. Оп. 146. Ед. хр. 551.

Ф. 569: Канцелярия петроградского градоначальника. Оп. 11.  
Ед. хр. 1233а.

Ф. 1374: Управление Северо-Западных железных дорог. Оп. 1:  
1862–1925. Ед. хр. 343, 344, 346, 407, 495, 524.

Ф. 1480: Управление Николаевской железной дороги. Оп. 16: 1874–  
1920. Ед. хр. 8: 1903; Оп. 17: 1843–1917. Ед. хр. 1: 1878–1879.

*Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)*

Ф. 77: Московско-Рижское жандармское полицейское управление  
железных дорог. Оп. 1: 1861–1917. Ед. хр. 12, 35, 36, 95.

Ф. 109: III-е Отделение Собственной Его Императорского Велич-  
ества канцелярии. Оп. 1а. Ед. хр. 977, 984, 1606; Оп. 2а. Ед. хр. 775 (1863),  
788 (1865); Оп. 3а. Ед. хр. 860 (1878).

Ф. 126: Петроградское жандармско-полицейское управление же-  
лезных дорог. Оп. 1: 1874–1917. Ед. хр. 23, 31, 37, 129.

Ф. 127: Жандармско-полицейское управление Северо-Западных  
железных дорог. Оп. 1: 1887–1917. Ед. хр. 57, 88, 122, 148, 199, 217, 299,  
340, 530, 531, 539.

*Российский государственный исторический архив (РГИА)*

Ф. 229: Канцелярия министра путей сообщения. Оп. 4: 1868–1918.  
Ед. хр. 524.

Ф. 265: Управление казенных железных дорог. Оп. 4: 1882–1899.  
Ед. хр. 265, 271, 1103, 1125, 1134, 1147, 1181–1184.

Ф. 273: Управление железных дорог, 1899–1917. Оп. 10. Ед. хр. 267,  
312, 340, 352, 393, 413, 441, 454, 498, 554, 597; Оп. 12. Ед. хр. 30–36, 145, 865.

Ф. 350: Планы и чертежи по сооружению железных дорог. Оп. 41: 1859–1917. Ед. хр. 590.

Ф. 1195: Комиссия для исследования железнодорожного дела в России при Государственном совете, 1876–1884. Оп. 1. Ед. хр. 127, 210.

Ф. 1224: Особое совещание для выяснения прикосновенности к делу о крушении 17 октября 1888 г. Императорского поезда [...], 1889. Оп. 1. Ед. хр. 1.

## 1.2. ПЕРИОДИКА

Архитектурные мотивы. 1901.

Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства. 1902.

Витебские губернские ведомости. 1901.

Голос. 1878.

Железнодорожное дело. Т. 1–32. 1882–1913.

Живописная Россия. 1904.

Звезда. 1901.

Здоровье. Научно-популярный гигиенический журнал. Т. 2. 1875–1876.

Зодчий. Орган Императорского общества архитекторов. Т. 30–39. 1901–1910.

Иллюстрированная хроника войны «Нового мира» и «Живописной России». 1904.

Искры. Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904.

Московские ведомости. 1879, 1881, 1891, 1901.

Московский наблюдатель. 1837.

Неделя. Еженедельная газета. 1876, 1888.

Нива. Иллюстрированный журнал литературы и современной жизни. 1888, 1904.

Новое время. 1891, 1895, 1900–1901, 1904–1905, 1907.

Петербургская газета-копейка. 1908.

Петербургский листок. 1901.

Приднепровский край. 1901.

Ревельские известия. 1901.

Русские ведомости. 1879.

Русский листок. 1901, 1904.

Русское слово. 1907, 1910.

Санкт-Петербургские ведомости. 1837, 1851, 1857, 1877, 1879, 1901–1902.

Саратовский листок. 1901.

Северная пчела. 1838, 1851–1852, 1862.

Строитель. Вестник архитектуры и домовладения и санитарного зодчества. 1901, 1903.

Archiv fur Eisenbahnwesen. Bd. 1–37. 1878–1914.

Russische Revue. Bd. 2. Sankt Peterburg, 1863.

### 1.3. ОПУБЛИКОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ И СБОРНИКИ ДОКУМЕНТОВ

17-ое Октября 1888 г. [Б.м., 1888.]

*Абаза, Аггей Васильев.* Проект учреждения акционерного общества устройства железной дороги от С. Петербурга до Москвы, 21.03.1838 // Красный архив. Т. 3 (76). 1936. С. 107–119.

*Александр Михайлович,* в кн. Воспоминания. 2-е изд. М., 2001 (1-е изд., в США: 1932).

*Алисов С.П.* Край будущего: Из впечатлений поездки в Сибирь // Вестник знания. 1903. № 12. С. 9–34; 1904. № 1. С. 96–116.

*Альфонсов, Иван Васильевич.* От Казани до Берлина: Из путевых заметок и впечатлений // Православный собеседник. 1910. № 11. С. 648–663; № 12. С. 746–768.

*Анисимов, Александр Васильевич.* Паломничество на русский Север // Душеполезное чтение. 1903. Т. 1, № 1. С. 94–101; № 3. С. 467–474; Т. 2, № 6. С. 228–239; № 9. С. 98–107; № 10. С. 325–335; 1904. Т. 1, № 1. С. 134–143; № 4. С. 654–668; Т. 2, № 6. С. 273–280; № 7. С. 446–454.

*Анненков, Михаил Н.* Военная служба железных дорог (с картами) // Военный сборник 19. 1876. Т. 108, № 3. С. 112–143.

[Аноним.] Будущность железных дорог // Московский наблюдатель. 1837. Кн. 11. С. 475–483.

*Арциш В.* Вагоны русских железных дорог. Лекция, читанная в Кременчугском техническом железнодорожном училище. Кременчуг, 1887.

*Бабст И.К., Победоносцев К.И.* Письма о путешествии Государя наследника цесаревича по России от Петербурга до Крыма. СПб., 2010.

*Беляков Иван Ефимович.* Переселенец о Сибири // Русское богатство. 1899. № 3. С. 1–14 (перепечатано: Сибирские переселения. Т. 1: Док-ты и мат-лы. Новосибирск, 2003. С. 156–166).

*Блиох, Иван Станиславович.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России. В 5 т. СПб., 1878.

*Бородин, Александр Парфеньевич.* Быстрота железнодорожных сообщений. Киев, 1891 (перепечатка из журнала *Инженер*).

*Будницкий, Олег Витальевич.* (Ред.) История терроризма в России в документах, биографиях, исследованиях. 2-е изд. Ростов н/Д., 1996.



*Бутурлин, Сергей Петрович.* О военном значении железных дорог и особенной их важности для России. С проектом сети путей и картой // Чтения в Императорском Обществе истории и древностей российских при Московском университете. Т. 4. 1865. С. 1–96.

*Быков К.В., Москович Г.Г.* Петербург–Москва–Кавказ. СПб., [1911]. (Путеводитель по железным дорогам; № 1).

*Бялокоз, Евгений Людвигович.* Новый счет времени в течение суток, введенный декретом Совета народных комиссаров для всей России с 1-го апреля 1919 г. 2-е изд. Пг., 1919.

[*Валуев, Петр Александрович.*] Дневник П.А. Валуева, министра внутренних дел. В 2 т. Т. 1: 1861–1864. М., 1961.

Великая Сибирская железная дорога. Всемирная выставка 1900 г. в Париже / Канцелярия Комитета министров. СПб., 1900.

«Великий путь». Виды Сибири и ее железных дорог. Вып. 1: виды сняты фотографом И.П. Томашевичем. Красноярск, 1899.

Великий Сибирский железнодорожный путь в отзывах иностранной печати // Сибирский наблюдатель. Т. 3. 1901. Кн. 8. С. 1–14.

*Вендрих [Wendrich], Альфред А. фон.* Обзор систем военно-железнодорожных организаций в Германии, Австро-Венгрии и Франции. СПб., 1887.

*Вендрих [Wendrich], Альфред А. фон.* Стратегическое и политическое значение железных дорог // Железнодорожное дело. Т. 18. 1899. № 40.

*Вендрих [Wendrich], Альфред А. фон.* Милитаризация путей сообщения. СПб., 1901 (впервые опублик.: Инженерный журнал. 1901. № 1).

*Веревкин В.* О применении железных дорог к перевозке войск // Русский инвалид. 1847. 2 авг. № 171. С. 693–694.

*Верещагин, Александр Васильевич.* Каникулы // Он же. Новые рассказы. СПб., 1900. С. 13–32.

*Верещагин, Александр Васильевич.* По Маньчжурии (1900–1901). Воспоминания и рассказы. СПб., 1903.

*Верховский Н.* Двадцатичетырех часовая циферблат по отношению к исчислению времени суток в железнодорожных расписаниях // Железнодорожное дело. Т. 17. 1898. № 18–19. С. 234–237; № 22–23. С. 315–317; № 26–27. С. 354–358.

*Верховский Н.П.* Ташкентская железная дорога как пионер культуры и цивилизации // Железнодорожное дело. Т. 28. 1909. № 33. С. 183–184.

*Виноградов А.* В дальних краях: Путевые заметки и впечатления. М., 1901.

*Витте, Сергей Юльевич.* Воспоминания. Царствование Николая II. Т. 1. Берлин, 1922.

*Витте, Сергей Юльевич.* Воспоминания / Вступ. ст. А.Л. Сидорова. Т. 1. М., 1960.

*Витте, Сергей Юльевич.* Избранные воспоминания. 1849–1911. М., 1991.

*Витте, Сергей Юльевич.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. // Урал. Ежемесячный литературно-художественный и публицистический журнал. 1991. № 11. С. 7–150.

*Витте, Сергей Юльевич.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах. М., 1997.

*Витте, Сергей Юльевич.* [Из архива С.Ю. Витте] Воспоминания. Т. 1: Рассказы в стенографической записи, кн. 1. СПб., 2003.

*Витте, Сергей Юльевич.* Всеподданнейшая записка статс-секретаря Витте по делам Дальнего Востока [11.08.1900] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 314–327.

*Витте, Сергей Юльевич.* Всеподданнейший доклад Министра Финансов по поездке на Дальний Восток [октябрь 1902] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 332–409 (то же: РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Ед. хр. 711. Л. 1–81).

*Витте, Сергей Юльевич.* [Всеподданнейший доклад] по поводу заключенного между китайским правительством и русско-китайским банком договора на постройку и эксплуатацию железной дороги в Маньчжурии [сентябрь 1896] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 252–256 (то же: РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Ед. хр. 118).

*Витте, Сергей Юльевич.* Всеподданнейший доклад управляющего Министерством финансов о способах сооружения Великого Сибирского Железнодорожного пути и о назначении совещания для обсуждения сего дела [6.11.1892] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 159–183.

*Витте, Сергей Юльевич.* О порядке и способах сооружения Великого Сибирского Железнодорожного пути [13.11.1892] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 184–229.

*Витте, Сергей Юльевич.* По поводу национализма. Национальная экономика и Фридрих Лист // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 35–90.

*Витте, Сергей Юльевич.* Всеподданнейшая докладная записка министра финансов по департаменту железнодорожных дел о реформе пассажирского тарифа [20.05.1894] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 2. М., 2006. С. 209–213.

*Витте, Сергей Юльевич.* Всеподданнейшая докладная записка министра финансов по департаменту железнодорожных дел о реформе пассажирского тарифа [18.11.1894] // Он же. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 2. М., 2006. С. 216–218.

*Витте, Сергей Юльевич.* Доклад Николаю II о необходимости согласованной политики в области промышленности («О положении нашей промышленности») // Судьбы России. Проблемы экономического развития страны в XIX — начале XX вв. Документы и мемуары государственных деятелей / Под ред. Л.Е. Шепелева. 2-е изд. СПб., 2007. С. 360–370.

Воспоминания преосвященного Амвросия, архиепископа Харьковского. О построении Спасова скита // Вера и разум. 1899. № 23. С. 693–711.

Всеподданнейшее донесение о проекте устройства железной дороги между С. Петербургом и Москвой 1841 года // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников. Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 152–176.

*Вошинин, Владимир Платонович.* На Сибирском просторе. Картины переселения. СПб., 1912.

*Гагемейстер, Юлий Андреевич.* Русские железные дороги. СПб., 1870.

*Гаркави, Владимир Осипович.* Отрывки воспоминаний // Пережитое. Сборник, посвященный общественной и культурной истории евреев в России. Т. 4. 1912. С. 270–287.

*Гарьянов, Алексей Алексеевич.* О железных дорогах. СПб., 1856 (перепечатка статьи из: Северная пчела. 1855. № 265).

*Глинка, Оттон Фомич.* К вопросу об охране безопасности пассажиров в поездах. Киев, 1900 (первая публикация: Инженер. 1900).

*Глинка, Оттон Фомич.* Меры к соблюдению пассажирами в поездах установленных для них правил. Киев, 1901.

*Глушков, Иван.* Ручной дорожник для употребления на пути между Императорскими всероссийскими столицами, дающий о городах по одному лежащих известия исторические, географические и политические, с описанием обывательских обрядов, одежд, наречий и видов лучших мест. СПб., 1801.

*Горбатовский Ю.О.* Как Россиянка переселилась в Сибирь // Сибирский наблюдатель. Т. 3. 1901. № 12. С. 56–60.

*Греков, Митрофан Ильич.* На Дальний Восток. Походные письма. СПб., 1901.

*Греч, Николай Иванович.* Поездка в Москву. СПб., 1851 (перепечатано из: Северная пчела. 1851. № 157–160).

*Грубе, Вильгельм Федорович.* Врачебная помощь при крушении императорского поезда 17-го октября 1888 года близ станции Борки Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Харьков, 1889.

*Гуцевич К.И.* Перевозка рабочих по железным дорогам. К пунктам 10, 11, 13 и 14 «Справки и перечни вопросов по делу об упорядочении земледельческого отхода крестьян». СПб., 1903.

*Дашкевич В.* Переселение в Сибирь. СПб., 1912.

*Де-Бальмен, Адольф.* Из Курска в Могилев и обратно // Модный магазин. 1871. № 21. С. 329–330; № 23. С. 361–363.

Дело 1-го марта 1881 г. К 25-ти летию, 1881–1906 гг. Процесс Желябова, Перовской и др. Правительственный отчет, со статьей и примечаниями Льва Дейча. СПб., 1906.

Дело Зинаиды Коноплянниковой // Былое. СПб., 1917. № 1 (23). Июль. С. 258–275.

*Демерт Н.* Из недавней поездки (по Московской и Нижегородской дороге) // Отечественные записки. 1868. № 11. С. 1–33.

*Дервиз, Павел Григорьевич фон.* Русские железные дороги. М., 1865. (Прибавление к «Московским ведомостям»).

*Дерюжинский, Владимир Федорович.* Политическое право. Пособие для студентов. СПб., 1903.

*Дестрем Д.* Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути // Железнодорожное дело. Т. 21. 1902. № 2–3, 5–6, 7. С. 27–29, 64–67, 79–80.

*Дестрем, Морис Гугонович.* Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей / Пер. майор Корпуса инженеров путей сообщения Васильев // Журнал путей сообщения. 1831. № 21. С. 1–90.

*Джевецкий, Стефан Карлович.* О Закаспийской железной дороге // Железнодорожное дело. Т. 8. 1889. № 23–24. С. 219–236.

Дневники императора Николая II / Под ред. К.Ф. Шацилло. М., 1991.

Доклад о пассажирском движении / Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1881.

Доклад о передвижении рабочих партий по железным дорогам / Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1881.

Доклад петербургской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России о пассажирском движении, Марта 1880 г. СПб., 1880.

Доклад петербургской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России. Санитарная часть. СПб., 1887.

Дорожник чужеземный и российский и поверстная книга российского государства с приобщением известия о почтах и счета весовых за письма денег, так же списка почтмейстерам и других нужных сведений для пользы гонцов и путешественников. Собраны и напечатаны на иждивении Императорского Санктпетербургского Почт-Амта под смотрением Василья Григорьевича Рубана. СПб., 1777.

*Достоевская, Анна Григорьевна.* Дневник 1867 года. М., 1993.

*Достоевский, Федор Михайлович.* Идиот // Он же. Полн. собр. соч.: В 30 т. Т. 8. Л., 1973.

*Духовская, Варвара Ф.* Туркестанские воспоминания. СПб., 1913.

*Духовская, Варвара Ф.* Из моих воспоминаний. СПб., 1901.

*Дьяков В.А., Королюк В.Д., Миллер И.С.* (Ред.) Русско-польские революционные связи 60-х годов и восстание 1863 года. Сб. ст. и мат-лов. М., 1962.

Егор Сергеевич Сазонов: Материалы для биографии. М., 1919.

*Ераков, Александр Николаевич.* Исследование о полной сети железнодорожных сообщений в России. СПб., 1873.

*Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю.* (Ред.) Великая княгиня Елисавета Федоровна и Император Николай II. Документы и материалы (1884–1909 гг.). СПб., 2009.

*Жунтова-Черняева, Домна.* Впереди — воля и белый хлеб. Столыпинское переселение глазами Смоленской крестьянки // Родина. 1994. № 6. С. 44–49.

Журнал Высочайше учрежденного Особенного Совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности. № 17. Заседания XXXV, XXXVI и XXXVII. 1, 8, и 22 ноября 1903 года. По делу об упорядочении

земледельческого отхода крестьян // Россия. Государственный совет. Временные организации. Материалы. Т. 41. 1902–1904 (то же: РНБ. 135/300-41).

Журнал особого, образованного по Высочайшему повелению совещания, 26 июня 1899 года, по вопросу о соединении железною дорогою Средней Азии с общеою сетью // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 418–426.

Журнал особого совещания, образованного по Высочайшему повелению для рассмотрения вопроса о соединении Европейской России с Среднею Азиею сплошным рельсовым путем [4.04.1900] // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 427–449.

Жучин И.И. Из записной книжки вахмистра (Русско-японская война 1904–05). Орел, 1909.

Заварзин П.П. Работа тайной полиции // Охранка. Воспоминания руководителей политического сыска. Т. 1. М., 2004. С. 409–508.

Записка главноуправляющего путями сообщения гр. К.Ф. Толя [17.02.1853] // Красный архив. № 3 (76). 1936. С. 90–98.

Записка об отхожих (земледельческих и неземледельческих) промыслах и о передвижении рабочих партий по железным дорогам. СПб., 1879.

Записка, рассмотренная в Высочайшем присутствии в комитете финансов 17 Сентября 1866 г. // Куломзин А.Н., Рейтерн-Нолькен В.Г. М.Х. Рейтерн: Биографический очерк. СПб., 1910. С. 64–138.

Золотницкий И.П. По Царскосельской дороге. СПб., 1882.

Золотницкий И.П. К Кавказским водам. Краткий путеводитель. СПб., 1883.

Золотницкий И.П. По балтийской дороге. Т. 2. СПб., 1884.

Золотницкий И.П. По Новгородской дороге. СПб., 1885.

З-ский В. Кое-что из путешествия моего во Владивосток // Михайловец, 1910. № 1. С. 212–219.

Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. М.; Л., 1955.

Игнатий, архим. [Малышев, Иван Васильевич]. 17 октября: Два чуда. Первое в Вологде, 1755 года, второе под Харьковом, 1888 г. СПб., 1890.

Извлечения из дел МПС по жалобам и заявлениям о беспорядках на русских железных дорогах в 1870–76 гг. // Труды высочайше утвержденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т. 1, ч. 2. СПб., 1879. С. 1–283.

*Изнар Н.Н.* Записки инженера // ВИ. 2003. № 11. С. 84–114; № 12. С. 86–106; 2004. № 1. С. 86–117; № 2. С. 78–116; № 3. С. 110–124; № 4. С. 93–108; № 5. С. 64–91; № 6. С. 64–81; № 9. С. 83–94; № 10. С. 82–93; № 11. С. 81–111; № 12. С. 69–95.

Иллюстрированный путеводитель по Средне-Азиатской железной дороге. От ст. Красноводск до ст. Ташкент, Андижан, Скобелево, Кушка и Бухара / Изд. Средне-Азиатской железной дороги. Ашхабад, 1912.

Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам. Киев, 1898.

Император Александр III и Императрица Мария Федоровна. Переписка, 1884–1894 годы / Под ред. А. Боханова и Ю. Кудриной. М., 2001.

Инструкция начальникам станций и их заместителям при следовании императорских поездов / Главное общество Российских железных дорог. Линия С.-Петербурго-Варшавская. СПб., 1892.

Инструкция обер кондуктору С. Петербурго-Московской железной дороги. СПб., 1852.

Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях. СПб., 1891.

*Каменский, Анатолий Павлович.* Четыре [1905] // Он же. Рассказы о любви. СПб., 2004. С. 245–266.

*Кантелиненко, Валентин [Ляхоцкий, Василий Федорович].* Первое мое путешествие по России. Холм, 1900.

*Кантелиненко, Валентин [Ляхоцкий, Василий Федорович].* Второе мое путешествие по России. Холм, 1903.

*Кантор Р.М.* Исповедь Григория Гольденберга // Красный архив. 1928. № 5. С. 117–174.

*Карейша, Сергей Демьянович.* Железнодорожные станции: надлежащее их устройство, оборудование, обслуживание и проектирование. Т. 1. Пг., 1917.

Каталог русского отдела на Всемирной выставке в Париже. СПб., 1900.

*Катков, Михаил Никифорович.* 1863 год. Собрание статей по польскому вопросу, помещавшихся в Московских Ведомостях, Русском Вестнике и Современной летописи. Т. 1. М., 1887.

*Квачевский, Александр Андреевич.* Общий устав российских железных дорог 12 июня 1885 года. С объяснением постановлений устава, по основаниям их и судебным решениям, с историческими сведениями и разными дополнениями. СПб., 1886.

*Квист А.* Железные дороги в военном отношении. Ч. 1: Перевозка войск по железным дорогам / Издание при содействии Военного Ученого Комитета Главного Штаба. СПб., 1868.

К делу З. Коноплянниковой // Былое. Париж, 1909. Июль–авг. № 11–12. С. 168–172.

*Клеванов, Александр Семенович.* Путевые заметки за границей и по России в 1870 годы. М., 1871.

*Клюге, Адольф.* От р. Енисея в Москву // Сибирский наблюдатель. Т. 5. 1903. № 1. С. 20–26; № 2. С. 33–42; № 3. С. 1–11; № 4. С. 11–19; № 5. С. 13–24; № 6. С. 81–91.

*К-ов.* Страничка из прошлого // Исторический вестник. Т. 33. 1912. С. 508–512.

*Ковалевский Х.Ц.* По Сибири. Путевые впечатления (июнь–сент. 1908 г.). Харьков, 1909.

*Кокорев В.А.* Три вечера. Рассказы из заграничной жизни // Костяшов Ю., Кретинин Г. Россияне в Восточной Пруссии. Ч. 2: Дневники, письма, записки, воспоминания. Калининград, 2001. С. 143–145.

*Кони, Анатолий Федорович.* Крушение царского поезда в 1888 году (Борки–Тарановка) // Он же. Собр. соч. В 8 т. Т. 1. М., 1966. С. 420–495.

*Копте, Александр Федорович.* Письма с Дальнего Востока // Офицерская жизнь. 1910. № 221. С. 1809–1810; № 222/223. С. 1832–1834.

*Коровицын М.* Пассажирское движение по русским железным дорогам за 1873 и 1874 годы // Журнал Министерства путей сообщений. 1875. № 6. Статистический отдел. С. 1–36.

*Костяшов, Юрий В.; Кретинин Геннадий В.* Россияне в Восточной Пруссии. Т. 2: Дневники, письма, записки, воспоминания. Калининград, 2001.

*Кошелев, Александр Иванович.* Соображения касательно устройства железных дорог в России // Он же. Две статьи о железных дорогах. М., 1856. С. 1–11 (перепечатано из: Русская беседа. 1856. № 1).

*Краснов, Платон Николаевич.* Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902.

Краткий путеводитель на Дальний Восток по сплошному железнодорожному пути. Москва — Владивосток — Порт-Артур — Пекин и обратно. СПб., 1902.

*Кривенко, Василий Силович.* Очерки Кавказа. Т. 1: Поездка на Кавказ осенью 1888 г. СПб., 1893.

*Крушеван, Павел Александрович.* Что такое Россия? М., 1896.

*Кукольник Н.* Павловский вокзал. Письмо М.И. Глинке // Северная пчела. 1838. 26 мая. № 116. С. 461 и сл.

*Куломзин, Анатолий Н.* Постройка железных дорог в России и на западе // Русский вестник. 1865. № 11. С. 297–321.

*Курсель А.* О сети железных дорог в Европейской России. СПб., 1864.



*Курсель А.* Сеть русских железных дорог в ее практическом применении. СПб., 1864.

*Л.А.* Железные дороги и экономическое развитие // Вестник Европы. Т. 14. 1879. № 12. С. 798–820.

*Лазаревский Н.И.* (Ред.) Законодательные акты переходного времени. 1904–1908. Сборник законов, манифестов, указов правительствующему сенату, рескриптов и положений комитета министров, относящихся к преобразованию государственного строя России. М., 2010.

*Лейтес А.М., Сдобнев П.Г., Данилов М.Х.* (Ред.) Железнодорожный транспорт в художественной литературе. Сборник. М., 1939.

*Леонов, Максим Леонидович.* По Сибири от Москвы до Сретенска. Путевые заметки. М., 1903.

*Лесков, Николай Семенович.* Из одного дорожного дневника [1862] // Он же. Полн. собр. соч. Т. 3: Соч. 1862–1864. М., 1996. С. 5–157.

*Липин, Николай Иванович.* Взгляд на способы построения железных дорог в России // Современная летопись. Воскресные прибавления к «Московским ведомостям». 1865. Февр. № 8. С. 1–8.

Литература партии «Народная воля». М., 1930.

*Львов, Алексей Евтеич.* О влиянии путей сообщения на успех народного богатства. Речь, произнесенная в торжественном собрании Ярославского Демидовского лицея, января 15-го дня 1856 года, Профессором Политической экономии и Статистики Алексеем Львовым. Ярославль, 1855.

*Любанский, Генрих И.* Сближение Средней Азии и Европы помощью железных дорог. СПб., 1858.

*Любатович, Ольга Спиридоновна.* Далекое и недавнее // Былое. СПб., 1906. № 5. С. 208–247; № 6. С. 108–156.

*Любимов, Александр Александрович.* Теплушки для перевозки людей на русских железных дорогах. Пенза, 1909.

*Любимов, Лев Николаевич.* Из жизни инженера путей сообщения. СПб., 1914 (перепечатано из: Русская старина. 1913. Т. 154, № 4–5; Т. 155, № 7–9; Т. 156, № 12; 1914. Т. 157, № 2–3).

*Лядов [Мандельштам], Мартын Николаевич.* Из жизни партии. М., 1956.

Магистрالی России — душа отечества. М., 2003.

Материалы для истории упразднения крепостного состояния помещичьих крестьян в России в царствование императора Александра II. Берлин, 1860. Т. 1. С. 361–380.

Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. Приложение к журналу Железнодорожное дело. СПб., 1891.

*Мельников, Павел Петрович.* Об относительных выгодах различных систем внутренних сообщений // Журнал путей сообщения. 1840. Т. 3. С. 207–227.

*Мельников, Павел Петрович.* Описание в техническом отношении железных дорог Североамериканских Штатов // Журнал путей сообщения. 1842. Т. 2, кн. 1. С. 19–85; Кн. 2. С. 95–197; Кн. 3. С. 209–265.

*Мельников, Павел Петрович.* Сеть главных линий железных дорог Европейской России, составленная в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1863. Т. 41, кн. 5. С. 22–34.

*Мельников, Павел Петрович.* Записка к планам сравнительных изысканий по двум линиям части С. Петербурго-Московской железной дороги, между С. Петербургом и Вышним Волочком // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников: Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 187–191.

*Мельников, Павел Петрович.* О железных дорогах [1856] // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников: Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 195–212.

*Мельников, Павел Петрович.* Сведения о русских железных дорогах // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников: Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 223–398.

*Меццерский, Владимир Петрович.* Мои воспоминания. Т. 2: 1865–1881 гг.; Т. 3: 1881–1894 гг. СПб., 1898–1912.

*Милюков, Александр Петрович.* Летние поездки по России. Записки и путевые письма. СПб., 1874.

[*Милютин, Дмитрий Алексеевич.*] Дневник Д.А. Милютина, 1878–1880. Т. 3. М., 1950.

[*Милютин, Дмитрий Алексеевич.*] Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1816–1873. В 7 т. / Под ред. Л.Г. Захаровой. М., 1997–2006.

*Морозов, Николай Александрович.* Повести моей жизни. Т. 1. М., 1962.

[*Муравьев, Михаил Н.*] «Готов собою жертвовать...»: Записки Графа Михаила Николаевича Муравьева об управлении Северо-Западным краем и об усмирении в нем мятежа, 1863–1866 / Под ред. К.П. Петрова. М., 2008.

*Н.Н.* Железная дорога. Письмо к приятелю в деревню // Северная пчела. 1852. 11 апр. С. 317–318.

Некоторые сведения о пассажирском движении за 1870, 1871, 1872 и 1873 годы // Журнал Министерства путей сообщения. 1875. № 1. С. 52–67.

*Николаев Н.* На отдыхе. Путевые воспоминания священника // Странник. 1914. № 4. С. 569–596; № 5. С. 643–674; № 6/7. С. 803–833; № 8/9. С. 18–30.

Новая станция Казатин. Альбом / Юго-Западные железные дороги. [Б.м., б.г.] [Научно-техническая библиотека Петербургского государственного университета путей сообщения. 23435.19].

Новейший русский дорожник верно показывающий все почтовые пути Российской Империи и новоприсоединенных от Порты Оттоманской и Республики Польской обласей, собранный чрез переписку со всеми почтовыми канторами [...] СПб., 1803.

[*Оболенский, Дмитрий Дмитриевич.*] Наброски воспоминаний князя Д.Д. Оболенского // Русский архив. 1894. № 10. С. 251–286.

*Обручев, Николай Н.* Сеть русских железных дорог. Участие в ней земства и войска // Еженедельное прибавление к Русскому инвалиду. 1864. 15 июня. № 22. С. 2–14; 22 июня. № 23. С. 2–11; 6 июля. № 24. С. 3–9.

Общий устав Российских железных дорог [СПб., б.г.] // Россия. Государственный совет. Материалы. Т. 158.1885. (РНБ. 135/286.158).

Общий устав Российских железных дорог и положение о совете по железнодорожным делам. СПб., 1886 (то же: Свод законов Российской империи. Т. 1, ч. 1).

Общий устав Российских железных дорог. Проект [СПб., 1881–1882 (?)] // Россия. Государственный совет. Материалы. Т. 156.1885. (РНБ. 135/286.156).

О правилах пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций и правила для пассажиров в поездах железных дорог. Распоряжение, объявленное Правительствующему сенату министром путей сообщения. Ржев, 1891.

Опровержение комиссии, составившей проект С. Петербурго-Московской железной дороги 1842 г. [24.12.1842] // Воронин М.И. и др. П.П. Мельников: Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003. С. 178–186.

О сооружении первой сети железных дорог в России // ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 32. Отд. 1. 1851. СПб, 1858. С. 72–92, № 31448.

*Островский, Александр Николаевич.* Поездка в апреле 1862 г. // Он же. Полн. собр. соч. Т. 13. М., 1952. С. 238–261.

*Остроумов, Григорий.* Из поездки в Киев // Пермские епархиальные ведомости. Отд. неофициальный. 1886. № 14. С. 270–276; № 15. С. 293–302; № 16. С. 318–322; № 17. С. 341–350; № 18. С. 363–367; № 19. С. 371–375; № 20. С. 380–384.

От Волги до Великого океана. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге с описанием Шилко-Амурского водного пути и Манчжурии / Сост. А.И. Дмитриев-Мамонов. СПб., 1900.

Отчет инспекции императорских поездов / Министерство путей сообщения. Т. 1–25. СПб., 1895–1915.

Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Вып. 1. СПб., 1897.

Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений / Министерство путей сообщения; Под ред. Н.Л. Брюля. Летнее движение, 1904 г. СПб., 1904.

Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельность по 1892 г., составленный и изданный по поручению Русского Отдела постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII-м отделом Императорского Русского Технического Общества. Альбом чертежей. СПб., 1896.

Паломничество воспитанниц Одесского епархиального женского училища чрез Киев в Москву и Троице-Сергиеву лавру. Одесса, 1910.

*Панаев В.А.* Кому строить железные дороги — правительству или компаниям? // День. 1863. 16 февр. № 7. С. 8–11.

Переписка императора Александра II с великим князем Константином Николаевичем. Дневник Константина Николаевича / Изд. Л.Г. Захарова и Л.И. Тютюнник. М., 1994.

Переселение в степной край в 1907 г. Справочная книжка о переселении в области Тургайскую, Уральскую, Акмолинскую и Семипалатинскую / Переселенческое управление. СПб., 1907.

Переселение крестьян Харьковской губернии. Т. 1: 1898–1907 / Харьковская губернская земская управа. Харьков, 1908.

Переселения из Полтавской губернии с 1861 по 1 июля 1900 года / Сост. по поручению Полтавской губернской земской управы. Т. 1: 1861–1893. Полтава, 1900.

Переселения и поселения в связи с постройкой Сибирской железной дороги. СПб., 1891.

*Перль, Людвиг Иванович.* По вопросу о реформе пассажирских тарифов. СПб., 1892.

*Перотт, Гилларий.* О постройке сети железных дорог в России. СПб., 1862 (первоначально опубл.: Акционер. 1862. № 7–9).

*Петров.* Практическое руководство для унтер-офицеров жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону 19 мая 1871 года. СПб., 1878.

*Подосенов Н.* Из путевых впечатлений // Пермские епархиальные ведомости. 1880. № 28. С. 279–283.

По Екатерининской железной дороге / Управление Екатерининской железной дороги. Екатеринослав, 1903.

Полный карманный путеводитель для железнодорожных, пароходных и почтовых прямых сообщений. Вып. 6: Зима и весна 1882–83 г. СПб., 1882.

Положение об императорских поездах [24.04.1892] / Министерство путей сообщения. СПб., 1892.

Положение о движении по С. Петербурго-Московской железной дороге // Северная пчела. 1851. 5 нояб. № 247. С. 985–987.

Положение о перевозке арестантов по С.-Петербурго-Московской железной дороге [16.07.1853] / Главное управление путей сообщения и публичных зданий. СПб., 1853.

Положение о перевозке башкирских 4-го и 3-го полков по С.-Петербурго-Московской железной дороге из Москвы в С.-Петербург в январе 1855 года [22.11.1854] / Главное управление путей сообщения и публичных зданий. СПб., 1854.

Положение о сигналах сторожевых будок С. Петербурго-Московской и С. Петербурго-Варшавской железных дорог. СПб., 1853.

Положение о составе Управления С. Петербурго-Московской железной дороги // Северная пчела. 1851. 12 окт. № 227. С. 905–906.

*Пономарёв, Николай Викторович.* О передвижении сельскохозяйственных рабочих, направляющихся в новороссийские губернии. СПб., 1895.

*Пономарёв, Николай Викторович.* О передвижении сельскохозяйственных рабочих, направляющихся в юговосточные местности России. СПб., 1896.

Попутчик по русским железным дорогам. Вып. 1 / Ред. Антон Флорианович Адамович. [СПб.], 1898.

*Порай-Кошиц, Владимир Игнатьевич.* Железные дороги в судебно-медицинском и гигиеническом отношениях // Архив судебной медицины и общественной гигиены. Т. 6. 1870. № 1. С. 122–148; № 2. С. 62–140; № 3. С. 48–84; Т. 7. 1871. № 1. С. 59–81; № 2. С. 78–99.

По России. Путеводитель по всей России. Спутник и справочник / Изд. Н.И. Игнатова. СПб., 1901.

*Поселянин Е. [Погожев, Евгений Николаевич.]* Ясные дни. 17 октября. 29 апреля. 28 октября. М., 1892.

Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей. В 3 частях / Издан от почтового департамента. СПб., 1824.

*Правдин, Аврор.* О железных и торцовых дорогах в России. М., 1838.

Правила движения по железным дорогам открытым для общественного пользования / Министерство путей сообщения. М., 1874.

*Практик.* Скорость перевозки пассажиров первых трех классов по русским железным дорогам // Железнодорожное дело. Т. 9. 1890. № 37–38. С. 337–338.

*Практик.* Скорость перевозки пассажиров первых трех классов по русским железным дорогам летом 1900 и 1890 годов // Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 17. С. 149–151.

*Прибылева-Корба А.П., Фигнер В.Н.* Народоволец Александр Дмитриевич Михайлов. Л.; М., 1925.

Проект Общего Устава Российских Железных дорог и Замечания сделанные на этот проект XVIII Общим съездом представителей русских железных дорог, созванным для рассмотрения означенного проекта по предложению Министра Путей Сообщения в 1882 году [СПб., б.г.] // РНБ. Россия. Государственный Совет. Материалы. Т. 157. 1885. (РНБ. 135/286.157).

*Луговин К.Т.* Воспоминания из путешествия по России и за границу в письмах. СПб., 1863.

*Пузанов, Николай Дмитриевич.* Дневник путешественника в Валаамскую обитель в 1901 г. М., 1902.

Путешествие Государя Наследника Цесаревича в 1861 году. СПб., 1861 (перепечатано из газеты *Северная пчела*).

Путешествие Государя Наследника Цесаревича и Государыни Цесаревны в 1869 году. М., 1869.

Путешествие по России и за границей их Императорских Величеств Государя Императора Николая Александровича и Государыни Императрицы Александры Федоровны 13 августа — 19 октября 1896 г. СПб., 1896.

Путешествие студентов казанской духовной академии в летние каникулы 1902 года. Казань, 1902.

Путеводитель для желающих совершить путешествие по Финляндии и Эстляндскому побережью в прямом сообщении по железным дорогам, на пароходах и в дилижансах. С приложением росписания отхода и прихода поездов, пароходов и дилижансов, таблицы кратчайших сроков путешествия и таксы законтрактованных гостиниц. СПб., 1874.

Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно, сообщаящий исторические, статистические и другие сведения о замечательных городах, местах и предметах находящихся по дороге между обеими столицами / Составил и издал Н.Д. 2-е изд. М., 1847.

Путеводитель по Александровской железной дороге (Москва–Брест), составлен к 100-летней годовщине Отечественной войны 1812 г. М., 1912.

Путеводитель по Балтийской и Псково-Рижской железной дороге. Спутник и справочник. С картой и иллюстрациями / Изд. Н.И. Игнатова. СПб., 1900. (По России).

Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге / Министерство путей сообщения; Сост. А.И. Дмитриев-Мамонов, А.Ф. Здзярский. СПб., 1900.

Путеводитель по железной дороге от Москвы до ст. Крюковский в г. Воскресенск, и по Новому Иерусалиму 1853 года. М., 1853.

Путеводитель по Московской окружной железной дороге. М., 1909.

Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. М., 1905.

Путеводитель по Николаевской железной дороге от С.-Петербурга до Москвы и обратно. СПб., 1858.

Путеводитель по России. Ч. 1: Железные дороги / Изд. картографического заведения А. Ильина. СПб., 1867 (2-е изд.: 1868; 3-е изд.: 1870).

Путеводитель по России и за границу. Железные дороги, пароходы, почта, телеграф, метрология, объявления и проч. С картой железных дорог Российской империи. 20-е изд. СПб., 1872.

Путеводитель по России. Карманное издание. Составлен по официальным сведениям. Полное содержание железнодорожных и пароходных сообщений по всей России. С приложением железнодорожной карты со всеми необходимыми сведениями / Изд. Тилли. 6-е изд. М., 1893.

Путеводитель по российским железным дорогам и пароходным сообщениям. 14-е изд. [Б.м.], 1885.

Путеводитель по российским железным дорогам, с приложением карты железнодорожных сообщений. М., 1872.

Путеводитель по Ташкентской железной дороге с очерком Ферганской нефти / Сост. А.И. Дмитриев-Мамонов. СПб., 1907.

Путеводитель по Туркестану и Средне-Азиатской железной дороге с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской военной железной дороги и очерком сооружения Оренбург-Ташкентской железной дороги / Сост. А.И. Дмитриев-Мамонов. СПб., 1903.

Путеводитель-Справочник по Оренбургу и Ташкентской железной дороге с расположенными на ней городами / Сост. Н.И. Бодровым-Повираевым. Оренбург, 1908.

Путевые заметки паломников-студентов казанской духовной академии. Экскурсия по ближнему Востоку летом 1907 года. Казань, 1909.

Путевые очерки 1893–4. Познань, Бреславль, Вена / А. С.-в.-р.-в. Варшава, 1896.

Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге // Саратовские епархиальные ведомости. 1879. № 44. С. 376–378.

Революция 1906–07 гг. на Украине. Т. 1. Киев, 1955.

*Розанов, Василий Васильевич.* Пограничные запахи // Он же. Иная земля, иное небо... Полное собрание путевых очерков, 1899–1913. М., 1994. С. 447–449.

Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995.

Россия на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. СПб., 1900.

*Роткирх, Василий Алексеевич.* Воспоминания Теобальда. Т. 5. Вильна, 1890.

*Рыльке, Станислав Данилович.* Первый меридиан и всеобщее время. СПб., 1884.

С\*\*. Железная дорога между Петербургом и Москвою. Физиологические заметки // Современник. Т. 54. 1855. № 1, ч. 5. С. 43–71.

*Савинков, Борис.* Воспоминания террориста. М., 2006.

*Салтыков-Щедрин, Михаил Евграфович.* За рубежом (1880–1881) // Он же. Соч. Т. 4. М.; Л., 1927. С. 137–358.

Санкт-Петербургско-Московская железная дорога. Чертежи сооружений. СПб., 1847.

*Сафонов, Александр.* Об устройстве в России железных дорог // Сын отечества. Т. 9. 1839. Отд. 2. С. 138–151.

Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства Путей Сообщения по железным дорогам. Т. 1–3. СПб., 1874, 1877, 1888.

Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867 год. Отдел 1 и 2 / Изд. департаментом железных дорог. СПб., 1867.

Сборник сведений о железных дорогах в России, 1867. Отдел 3: Высочайшие повеления, указы правительствующего сената и министерские постановления / Изд. Министерство путей сообщения, департамент железных дорог. СПб., 1867.

Сборник сведений о железных дорогах в России. 1868 год. Отдел 1 и 3 / Изд. департаментом железных дорог. СПб., 1869.

Свод законов Российской империи. Изд. 1857 г. Т. 14. СПб., 1857.

Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Исторический очерк / Сост. С.В. Саблер, И.В. Сосновский; Под ред. А.Н. Куломзина. СПб., 1903.



Сибирские переселения. Т. 1: Документы и материалы; Т. 2: Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений. Сборник документов / Под ред. М.В. Шиловского. Новосибирск, 2003.

Сибирское переселение. Что нужно знать каждому ходоку. Прилагается дорожная карта Сибири / Переселенческое управление МВД. СПб., 1899.

Сибирь и великая сибирская железная дорога / В.И. Ковалевский, П.П. Семёнов. СПб., 1893.

Сидоров, Василий Михайлович. Окольной дорогой. Путевые заметки и впечатления. СПб., 1891.

Силин Л. О возможности соорудить в России повсеместную сеть железных дорог в 10 лет до 18.750 верст, в 20 лет до 73.650 верст, в 30 лет до 206.950 верст. С расчетом, как невыгодно сооружать их на иностранные капиталы, так что по 1-му, составитися государственная и народная польза до 1.338.669.000.000 Р., а по 2-му, убыток до 1.238.069.000.000 Р. СПб., 1864.

Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством / Ред. Николай Л. Брюль. Т. 1: с 1760 г. по 1 июня 1889 г. СПб., 1889.

Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени. Т. 1: с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно. СПб., 1900; Т. 2: с 1 июня 1898 г. по 30 июня 1899 г. включительно. СПб., 1901; Т. 3: с 1 июля 1899 г. по 31 декабря 1902 г. включительно. СПб., 1904.

Скальковский, Константин Аполлонович. Новые путевые впечатления. СПб., 1889.

Скворцов В.М. Добрые советы переселенцу. СПб., 1911.

Снарский, Антон Теофилович. На Дальний Восток и обратно: Путевые очерки // Он же. Мои досуги. Путевые очерки и рассказы. СПб., 1907. С. 90–113.

[Сосновский И.В.] Отдел Комитета Сибирской железной дороги на Всемирной Выставке 1900 г. в Париже: Отчет. СПб., 1901.

Сполитак М.А. От Харбина до Холма: Беглые путевые наброски // Офицерская жизнь. 1908. № 131/32. С. 444–445; № 133/34. С. 470–471; № 136. С. 508–510; № 138. С. 534–536; № 143. С. 612–614; № 145. С. 642–644; № 147; С. 679–680.

Справочная книжка для ходоков и переселенцев на 1909 год с путевой картой Азиатской России / Переселенческое управление. СПб., 1909.

Справочная книжка о переселении за Урал в 1906 год. Сведения необходимые каждому хозяину, задумавшему переселение в Сибирь, и каждому ходоку / Переселенческое управление. СПб., 1907.

Спутник от Москвы до Санкт Петербурга. Спутник от Санкт Петербурга до Москвы. М., 1841.

Спутник по главным городам и лечебным местностям России. 2-е изд. СПб., 1884.

Спутник по Московско-Виндавской железной дороге. Исторические, географические и экономические сведения. М., 1909.

Спутник по России с описанием городов / С.В. Козочкин. М., 1896.

Спутник по России — Coursbuch für Russland. 1888 / Hrsg. von Th. Schlüter (F.Ch. Sijuter). November–April. Riga, 1888.

Спутник по России — Kursbuch für Russland / Verlag N. Kymmel. Riga, 1908.

Спутник по российским железным дорогам. Район 1–20. СПб., 1891.

*Сребрянский, Митрофан Васильевич.* Дневник из времен русско-японской войны. 2-е изд. М., 1912.

*Станкевич А.* Вопрос о южной железной дороге с стратегической точки зрения // Современная летопись. Воскресные прибавления к «Московским ведомостям». 1865. Янв. № 2. С. 1–3.

*Станюкович, Константин Михайлович.* В далекие края [1886] // Он же. Полн. собр. соч. 2-е изд. Т. 5. СПб., 1907. С. 387–476.

Статистический временник Российской империи. Сер. III. Вып. 8: Сборник сведений по России за 1883 год / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1886.

Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей / Под ред. И.Ф. Борковского (по поручению статистического отдела Министерства путей сообщения для Всемирной выставки в Чикаго). СПб., 1893.

Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России / Отдел статистики и картографии Министерства путей сообщения. В 2 т. СПб., 1900.

Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 1. СПб., 1877; Вып. 15. 1887; Вып. 46. 1897; Вып. 57. 1899; Вып. 61. 1900; Вып. 65. 1901; Вып. 81. 1905; Вып. 89. 1907; Вып. 109. 1911; Вып. 113. 1912. Т. 1–2; Вып. 131. Пг., 1915. Т. 2–3.

*Стебницкий, Иероним Иванович.* Отчет о занятиях Международной конференции по вопросу о первом меридиане и универсальном времени (чит. в общем собрании ИРГО 7 ноября 1884 г.). СПб., 1885.

*Степняк-Кравчинский, Сергей.* Подпольная Россия. М., 1960.

*Стржижевский М.А.* Добрые советы начальникам железнодорожных станций и лицам изучающим их обязанности. СПб., 1901.

*Струве, Отто Васильевич.* О решениях, принятых на Вашингтонской конференции относительно первого меридиана и вселенского времени. СПб., 1885.

*Сумкин М.* В Сибирь за землю: Из Калужской губернии в Семипалатинскую область. Записки ходока. М., 1908.

*Сухомлинов, Владимир Александрович.* Воспоминания. Мемуары. Минск, 2005.

*Сытенко Н.А.* О великом Сибирском пути в связи с правительственными изысканиями. Доклад и беседа в VIII Отделе ИРГО, 31-го марта 1888 // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 22–24. С. 169–198.

*Таубе, Михаил А.* Зарницы. Воспоминания о трагической судьбе предреволюционной России (1900–1917). М., 2006.

*Теплоухов, Константин Николаевич.* Челябинские хроники, 1899–1924. Челябинск, 2001.

*Тимофеев, Леонид Александрович.* Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог по жандармско-полицейской части. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. СПб., 1908.

*Тимофеев, Леонид Александрович.* Справочная книга для чинов жандармско-полицейских управлений железных дорог. Охрана императорских поездов. СПб., 1908.

*Тимофеев, Леонид Александрович.* Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. 2-е изд. СПб., 1912.

*Толстой, Лев Николаевич.* Анна Каренина // Он же. Собр. соч.: В 22 т. М., 1982. Т. 9.

*Толстой, Лев Николаевич.* Крейцеровна соната // Он же. Собр. соч.: В 22 т. Т. 12: Повести и рассказы. 1885–1902. М., 1982. С. 123–210.

Трехсотлетний юбилей присоединения Сибири // Русская мысль. 1883. Кн. 1. С. 119–121.

Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т. 1, ч. 1–2. СПб., 1879.

Труды междудеятельственной комиссии по введению в России поясного времени. Вып. 1: Исторический очерк и журналы заседаний комиссии за 1918, 1919 и 1920 гг. / В.В. Ахматов. Пг., 1921.

Условия перевозки пассажиров, багажа, собак, животных, экипажей и товаров в поездах большой и малой скорости / Рязско-Вяземская железная дорога. СПб., 1874.

Условия перевозки пассажиров, багажа, животных, экипажей и товаров. Классификация и тариф. № 1 / Привислинская железная дорога. Варшава, 1877.

*Успенский, Глеб Иванович.* Письма // Он же. Полн. собр. соч. Т. 13. М., 1951.

Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями. Изд. 1855 года / Изд. Н.С. Таганцевым. 21-е изд. СПб., 1913.

*Ухтомский, Эспер Эсперович.* Путешествие на Восток Его Императорского Высочества Государя Наследника Цесаревича (Николая II). 1890–1891. В 3 т. СПб.; Лейпциг, 1893–1897.

*Фёдоров, Григорий Федорович.* Рассказ депутата Фёдорова. СПб., 1907.

*Фёдоров, Сергей Иванович.* Справочная книжка для нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. 2-е изд. СПб., 1903.

*Фигнер, Вера.* Полн. собр. соч.: В 6 т. Т. 1. М., 1928.

*Фирсов, Андрей Иванович.* В вагоне и на пароходе. Из летних скитаний. Тула, 1897.

*Фроленко, Михаил.* Начало народовольчества // Каторга и ссылка. М., 1926. № 3 (24). С. 17–26.

*Хомяков, Алексей Степанович.* Письмо в Петербург // Московитянин. 1845. 1 февр. № 2. С. 71–86.

*Циммерман, Эдуард Романович.* По великой Сибирской дороге // Вестник Европы. Т. 38. 1903. № 1. С. 107–137; № 2. С. 486–512.

*Чаплин К.А.* О необходимости счета часов до 24-х в железнодорожных расписаниях, депешах, распоряжениях и проч. М., 1902.

[*Чичерин, Борис Николаевич.*] Воспоминания Б.Н. Чичерина. Москва 1840-х годов. М., 1929.

*Шаховской Н.В.* Земледельческий отход крестьян / Высочайшее учрежденное Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. СПб., 1903.

*Штукенберг А.И.* Из истории железно-дорожного дела в России // Русская старина. Т. 48, ч. 16. 1885. С. 309–322; Т. 49, ч. 17. 1886. С. 97–128.

*Щеглов, Николай Прокофьевич.* О железных дорогах и преимуществе их над обыкновенными дорогами и каналами. СПб., 1830 (первые напечатано: Северный муравей. Газета промышленности. 1830. № 1. С. 4–5; № 2. С. 14–15).

*Щербакова, Екатерина Игоревна.* (Ред.) Политическая полиция и политический терроризм в России. Вторая половина XIX — начало XX вв.: Сб. док-тов. М., 2001.

*Щербакова, Екатерина Игоревна.* (Ред.) Агентурная работа политической полиции Российской империи. Сб. док-тов, 1880–1917. М.; СПб., 2006.

*Щ-ской, Михаил.* Путевые заметки // Россия. Журнал художественно-литературный. 1884. № 7. С. 7–10; № 12. С. 7–8.

*Яворский Н.* Политическое право. Повторительный курс. СПб., 1909.

*Albrecht, Max.* Russisch Centralasien. Reisebilder aus Transcaspien, Buchara und Turkestan. Hamburg, 1896.

*Alejchem, Scholem.* Eisenbahngeschichten / Hrsg. und aus dem Jiddischen übersetzt von Gernot Jonas. 2. Aufl. Frankfurt a.M., 1996.

Das allgemeine russische Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885 // Archiv für Eisenbahnwesen. Bd. 8. 1885. S. 643–670.

*Antin, Mary.* The Promised Land. Boston; N.Y., 1912.

Aus den Reisetagebüchern des Graf Georg Kankrin ehemaligen Kaiserlich Russischen Finanz-Ministers, aus den Jahren 1840–1845. Mit einer Lebensskizze Kankrin's nebst zwei Beilagen / Hrsg. von Alexander Graf Keyserling. Braunschweig, 1865.

*Baedeker, Karl.* West- und Mittel-Russland. Handbuch für Reisende. Leipzig, 1883.

*Baedeker, Karl.* Russland, nebst Teheran, Port Arthur, Peking. Handbuch für Reisende. 7. Aufl. Leipzig, 1912.

*Baring, Maurice.* A Year in Russia. N.Y.; Westport, 1917 (перп.: 1981).

*Bates, Lindon Wallace.* The Russian Road to China. Houghton, 1910.

Bradshaw's railway companion: containing the times of departure, fares, &c. of the railways in England, and also hackney coach fares from the principal railway stations, Manchester, 1841 // <<http://galenet.galegroup.com/servlet/MOME?af=RN&ae=U107214637&srcht=a&ste=14>> (2.08.2013).

*Chevalier, Michel.* Die Eisenbahnen im Vergleich mit den Wasserstraßen. Stuttgart, 1838.

*Curzon, George.* Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question. London, 1889 (перпнт: Britain and Russia in Central Asia, 1880–1907 / Ed. Martin Ewans. Vol. 4. 2008).

*Deutsch, Leo.* Sechzehn Jahre in Sibirien. Erinnerungen eines russischen Revolutionars. Stuttgart, 1913.

*De Windt, Harry.* Siberia as it is. London, 1892.

*Digby, Basset; Wright, Richardson Little.* Through Siberia: An Empire in the Making. N.Y., 1913.

*Dmitriev-Mamonov A.* Guide to the Trans-Siberian Railway. St. Petersburg, 1900.

*Dos Passos, John.* Orient-Express [1927]. München, 2013.

*Dostojevskaja A.G.* Tagebücher. Die Reise in den Westen / Aus dem Russischen von Barbara Conrad. Königstein, 1985.

*Dostojevskij, Fedor.* Der Idiot [*Idiot*]. Roman. Aus dem Russischen / Übersetzt von Svetlana Geier. 5. Aufl. Frankfurt a.M., 2003.

*Dostojevskij, Fedor.* Winterliche Aufzeichnungen über sommerliche Eindrücke. Reinbek, 1962.

*Doukhovskoy, Barbara* [*Духовская, Варвара*]. The Diary of a Russian Lady. London, 1917.

*Figner, Vera.* Memoirs of a Revolutionist. DeKalb (Ill.), 1991.

*Figner, Wera.* Nacht über Russland. Berlin, 1928.

*Fleming, Sandford.* The Adoption of a Prime Meridian to be Common to all Nations. The Establishment of Standard Meridians for the Regulation of Time. Read Before the International Geographical Congress at Venice September 1881. London, 1881.

Frooms Railway Guide — Указатель «Фрум». Путешествие по России по прямым железнодорожным и пароходным сообщениям. Карта железнодорожных и пароходных сообщений. Адресы Правлений железных дорог, банков и страховых обществ в С.-Петербурге и Москве. Тариф почт и телеграфов. Т. 11, № 82. 1875. Июль.

*Gerstner, Franz Anton von.* Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, deren Ausführung durch eine Aktiengesellschaft mit Allerhöchstem Privilegium Seiner Kaiserlichen Majestät statt findet. Sankt Petersburg, 1836.

Die Große Sibirische Eisenbahn. Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 / Hrsg. von der Kanzlei des Ministerkomitees. St. Petersburg, 1900.

*Gerrare, Wirt.* Greater Russia. The Continental Empire of the Old World. N.Y., 1903.

*Guthrie, Katharine Blanche.* Through Russia. Vol. 1. London, 1874.

*Hahn C. von.* Die transkaspische Eisenbahn // Globus. Illustrierte Zeitschrift für Lander- und Volkerkunde. Bd. 73. 1898. № 9. S. 140–144.

*Jadrinzew N.* Sibirien. Geographische, ethnographische und historische Studien, nach dem Russischen bearbeitet und vervollständigt von Dr. Ed. Petri. Jena, 1886.

*Jakubovic, Petr Filipovic.* Im Lande der Verworfenen. Tagebuchblätter eines sibirischen Straflings. Bd. 1. Leipzig, 1884 (репринт.: München, 1987).

*Jefferson, Robert L.* Roughing it in Siberia. With Some Account of the Trans-Siberian Railway, and the Gold- Mining Industry of Asiatic Russia. London, 1897.

*Kennan, George.* Siberia and the Exile System. 2 vol. N.Y., 1891.

*Kennan, George.* ...und der Zar ist weit. Sibirien 1885. 3 Aufl. Berlin, 1981.

*Krahmer G.* Sibirien und die große sibirische Eisenbahn. 2. Aufl. Leipzig, 1900. (Russland in Asien; Bd. 3).

*Kuropatkin, General.* Memoiren. Die Lehren des Russisch-Japanischen Krieges. Berlin, 1909.

*Legras, Jules.* En Sibirie. Paris, 1899.

The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie. Being the Confidential Correspondence Between Nicholas II, Last of the Tsars, and his Mother, Dowager Empress Maria Feodorovna / Ed. by Edward J. Bing. London, 1937.

*List, Friedrich.* Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden [1833] // Idem. Werke. Bd. 3: Schriften zum Verkehrswesen. Teil 1: Einleitung und Text / Hrsg. Erwin von Beckerath und Otto Stühler. Berlin, 1929. S. 155–195.

*Meakin, Annette M.B.* A Ribbon of Iron. Westminster, 1901 (репринт: N.Y., 1970).

[*Moltke, Helmuth Graf von.*] Feldmarschall Graf Moltke's Briefe aus Russland. 4. Aufl. Berlin, 1893 (1-е изд.: 1877).

*Morand, Paul.* 1900 [Dix-neuf cent]. Paris, 1931.

*Nabokov, Nicolas.* Zwei rechte Schuhe im Gepäck. Erinnerungen eines russischen Weltbürgers. München, 1975.

*Odojewski, Wladimir.* Das Jahr 4338 // Erzählungen der russischen Romantik. Stuttgart, 1990. S. 292–328.

Orientreise Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten-Thronfolgers Nicolaus Alexandrowitsch von Russland 1890–91. Im Auftrag Seiner Kaiserlichen Hoheit verfasst von Esper Uchtomskij / Aus dem Russischen übersetzt von Herm. Brunnhofer. 2 Bde. Leipzig, 1894–1899.

*Paquet, Alfons.* Im zaristischen Russland [1910] // Idem. Gesammelte Werke. Bd. 3: Reisen. Stuttgart, 1970. S. 29–59.

*Pfeil und Klein-Ellguth, Richard von.* Das Ende Kaisers Alexander II. Meine Erlebnisse in russischen Diensten 1878–1881. Berlin, 1901.

*Pfeil und Klein-Ellguth, Richard von.* Neun Jahre in russischen Diensten unter Kaiser Alexander III. Leipzig, 1907.

*Poenitz, Karl Eduard.* Die Eisenbahnen und ihre Benutzung als militärische Operationslinien. 2. Aufl. Adorf, 1853.

*Pogodin, Michail.* Politische Briefe aus Russland. Leipzig, 1860.

*Propper, Stanislas M. von.* Was nicht in die Zeitung kam. Erinnerungen des Chefredakteurs der «Birschewyja Wedomosti». Frankfurt a.M., 1929.

*Reutern, Michael von.* Denkschrift über die finanzielle und wirtschaftliche Lage des Staats. 16.9.1866 // Reutern W., Graf; Nolcken, Baron. (Hrsg.) Die finanzielle Sanierung Rußlands nach der Katastrophe des Krimkrieges 1862–1878 durch den Finanzminister Michael von Reutern. Berlin, 1914. S. 16–96.

[*Schweinitz, Hans-Lothar von.*] Denkwürdigkeiten des Botschafters Generals von Schweinitz. 2 Bde. Berlin, 1927.

*Shoemaker, Michael Myers.* The Great Siberian Railway. From St. Petersburg to Peking. New York; London, 1903.

Siberia and the great Siberian railway / Transl. and ed. by John M. Crawford. St. Petersburg, 1893. (The industries of Russia. For the World's Columbian Exposition at Chicago; Bd. 5).

*Stepniak[-Kravcinskij], Sergei.* Underground Russia. Revolutionary Profiles and Sketches from Life. London, 1883.

*Taft, Marcus Lorenzo.* Strange Siberia. Along the Trans-Siberian Railway. A journey from the Great Wall of China to the Skyscrapers of Manhattan. N.Y., 1911.

[*Tolstaja, Sof'ja Andreevna.*] Kurze Autobiographie der Gräfin Sofja Andrejewna Tolstaja (dt. v. Ursula Keller) // Sofja Andrejewna Tolstaja: Eine Frage der Schuld. Roman. Zurich, 2008. S. 215–286.

*Tolstoj, Lev Nikolaevic.* Anna Karenina / Dt. von Gisela Drohla. 3 Bde. Frankfurt a.M., 1984.

*Tolstoj, Lev Nikolaevic.* Die Kreuzersonate / Dt. von Arthur Luther. Frankfurt a.M., 2003.

The Transcasipan Railway. Russia's Great Strategic Line in Central Asia // Frank Leslie's Popular Monthly. Vol. 23. 1887. № 3. P. 299 (цит. по: American Periodicals Series Online).

*Turner, Samuel.* Siberia. A Record of Travel, Climbing and Exploration. 2nd ed. London, 1911.

*Vambery, Arminius.* The Transcasipian Railway // Fortnightly Review. 1887. February. P. 294–311 (перезд. в: Britain and Russia in Central Asia, 1880–1907 / Ed. by Martin Ewans. Vol. 1: Documents. London, 2008. P. 97–115).

Wegweiser auf der Großen Sibirischen Eisenbahn / Hrsg. von Ministerium der Wege-Kommunikation, Red. A.I. Dmitrijew-Mamonov. Sankt Petersburg, 1901.

*Witte, Sergej Ju.* Die russischen Hafen und die Eisenbahntarife. Wien, 1886.

[*Witte, Sergej Ju.*] Vorlesungen über Volks- und Staatswirtschaft. 2 Bde. Stuttgart, 1913.



[Witte, Sergej Ju.] Erinnerungen / Mit einer Einleitung von Prof. Otto Hoetzsch. Berlin, 1923.

Wittenheim, Otto von. Beiträge zur Kenntniss der Verbindungen durch Eisenbahnen in Russland im Allgemeinen u. besonders über die projectirte Dunaburg-Rigaer Bahn. Leipzig, 1852.

Zabel, Eugen. Transsibirien. Mit der Bahn durch Rußland und China, 1903 / Hrsg. von Bodo Thons. Darmstadt, 2003.

#### 1.4. КАРТЫ И СХЕМЫ

Европейская Россия / Картографическое заведение А. Ильина. [СПб., б.г.]. (Приложение к: Путеводитель по России. 2-е изд. Ч. 1: Железные дороги. СПб., 1868).

Карта железнодорожных, почтовых и пароходных сообщений Российской Империи / Картографическое заведение А. Ильина. СПб., 1897. (Приложение ко всеобщему календарю на 1897 г.). (BSB. Mapp. XV, 7d).

Карта Российских железных дорог. 1872. (Приложение к: Путеводитель по российским железным дорогам, с приложением карты железнодорожных сообщений. М., 1872).

План Санкт Петербурга (за 1901 г.). Репринтное изд. СПб., 1991 (впервые в приложении к адресной книге *Весь Петербург*).

План частей рельсового пути и подвижного состава на месте крушения поезда чрезвычайной важности 17-го октября 1888 г. // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 42. Приложение.

Схема российских железных дорог / Изд. И.Ф. Зауера (По поручению 1-го очередного Общего Съезда Представителей русских железных дорог по тарифным вопросам), ноябрь 1890 г. (РНБ. К 3-Росс/362 6).

Eisenbahn- und Post-Routen Karte zu Henschel's Telegraph (Übersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphenverbindungen Deutschlands und der angrenzenden Länder, bearbeitet von U. Henschel). Frankfurt a.M., 1856 (репринт: 1976).

Europäisches Russland / Entworfen von F. Handtke, Carl Flemming. Glogau, [c. 1910]. (Beilage der St. Petersburger Zeitung). (BSB. Mapp. XV, 18n).

Ovenden, Mark. Great Railway Maps of the World. London, 2011.

Post- und Eisenbahnkarte vom Europäischen Russland und den kaukasischen Ländern, nach russischem Original bearbeitet von A.M. Hammer. Nürnberg, [c. 1865]. (BSB. Mapp. XV, 18d).

R.A. Schulz's neue praktische Reisekarte mit Angaben der Distanzen, Verlag Artaria & Co. Wien, 1846. (BSB. Mapp. II, 72 dl).

### 1.5. АРХИТЕКТУРНЫЕ ЧЕРТЕЖИ И ПЛАНЫ РОССИЙСКИХ ВОКЗАЛОВ, ЧЕРТЕЖИ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

Альбом гражданских сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. [Б.м.], 1908.

Альбом планов пассажирских вагонов на Николаевской железной дороге. 1903.

Альбом чертежей подвижного состава железных дорог, экспон. на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде в 1896 г. В 2 т. СПб., 1898.

Альбом чертежей сооружений всех Российских железных дорог / Под ред. И. Волгунова. Сер. 2: Пассажирские здания. М., 1872.

*Бржозовский, Станислав А.* Петербургский вокзал Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги // Строитель. 1903. № 19–24. Стб. 739–750.

Из отзыва жюри по конкурсу проектов фасада и разрезов пассажирского здания на ст. Петербург Санкт Петербург-Витебской линии // Зодчий. Т. 30. 1901. № 5–6. Илл. 24, 28–30.

Императорский поезд заграничной и российской колеи постройки Александровского механического завода Николаевской железной дороги. 1891–1894 гг. (Альбом чертежей) / Под ред. Н.Л. Щукина. В 2 т. СПб., 1907.

*Муро, Степан; Франк, Роберт фон.* Карманный альбом подвижного состава общества российских железных дорог. СПб., 1867.

Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержание и деятельность по 1892 г. составленный и изданный по поручению Русского Отдела постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII-м отделом Императорского Русского Технического Общества. Альбом чертежей. СПб., 1896.

Петербургская станция Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги // Зодчий. Т. 31. 1902. № 51. С. 583–586.

*Подгурский С.* Новая станция Казатин Юго-Западных железных дорог. Киев, 1896 (впервые напечатано в: Инженер. 1896).

Санкт-Петербургско-Московская железная дорога. Чертежи сооружений. СПб., 1847.

### 1.6. ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Боже, Царя Храни! Провидение Божие Спасает Государя и Его Семейство. Лубок / Хромолиитография М.С. Соловьёва; Одобрена цензурой 16 ноября 1888 г. М., 1888 (РНБ. Э л-ир-485,1 / 7-3).

Вид Святогорского Спасова Скита и храма на месте крушения Императорского поезда 17 октября 1888 года. Лубок / Хромолиитография

Е.И. Фесенко, одобрено цензурой 20 июля 1904. Одесса, 1904 (РНБ. Э лт 63 м/с 259; Э134654).

*Добрынин, Петр Семенович.* Кошмар // Леший. 1906. № 1 (воспроизведено в: Революция 1905–07 годов и изобразительное искусство. Серия альбомов под общ. науч. ред. В.В. Шлеева. Т. 1: Петербург. М., 1978. Илл. 106).

*Иванов, Сергей Васильевич.* В вагоне 4-го класса [1888/89] // Грановский, Илья. Сергей Васильевич Иванов. Жизнь и творчество. М., 1962. Илл. 65.

*Иванов, Сергей Васильевич.* Переселенка в вагоне [1886] // Сергей Васильевич Иванов. М., 1964. Илл. 14.

Отбытие воинского сибирского поезда в Маньчжурию. По фотографии, снятой в Омске // Нива. 1904. 21 февр. № 8. С. 157.

Рекламный плакат пива «Калинкин»: Хромофотография / [Неизв. мастер;] Калинкинское пиво-медоваренное товарищество в Санкт-Петербурге. СПб., 1903 (из коллекции автора).

Сибирский мотив / [Неизв. мастер] // Овод. Красноярск, 1906. № 5 (воспроизведено в: Революция 1905–07 годов и изобразительное искусство. Серия альбомов под общ. науч. ред. В.В. Шлеева. Т. 2: Москва и Российская провинция. М., 1978. Илл. 88).

*Табурина В.А.* Отправка на Дальний Восток мичманов, новоприведенных ранее срока в морском кадетском корпусе. На вокзале Николаевской железной дороги в Петербурге // Нива. 1904. 21 февр. № 8. С. 153.

## 2. ЛИТЕРАТУРА

*Аблова Н.Е.* Россия и русские в Маньчжурии в конце XIX — начала XX вв. // Айрапетов О.П. (Ред.) Русско-японская война 1904–1905 гг. Взгляд через столетие. М., 2004. С. 183–213.

*Алексеев, Михаил Павлович.* Пушкин. Сравнительно-исторические исследования. Л., 1972.

*Альтман М.С.* Железная дорога в творчестве Л.Н. Толстого // Slavia. Vol. 34. 1965. P. 251–259.

*Алянский, Юрий Лазаревич.* Веселящийся Петербург: По материалам собр. Г.А. Иванова. СПб., 1994. Т. 3.

*Ананьич, Борис Васильевич.* Из истории законодательства о крестьянах // Мавродин В.В. и др. (Ред.) Вопросы истории России XIX — начала XX века. Л., 1983. С. 34–45.

*Ананьич, Борис Васильевич; Ганелин Рафаил Шоломович.* Сергей Юльевич Витте и его время. СПб., 1999.

*Ананьич, Борис; Правилова, Екатерина.* Имперский фактор в экономическом развитии России, 1700–1914 // Миллер А.И. (Ред.) Российская империя в сравнительной перспективе. М., 2004. С. 230–260.

*Архитектура и история московских вокзалов.* Фотоальбом-путеводитель. М., 2007.

*Ауст, Мартин; Вульпиус, Рикарда; Миллер, Алексей.* (Ред.) Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917). М., 2010.

*Ахмеджанова, Зайнаб Кадыровна.* К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880–1917). Ташкент, 1965.

*Ахмеджанова, Зайнаб Кадыровна.* Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. Конец XIX — начало XX в. Ташкент, 1984.

*Батырев, Вадим Михайлович.* Вокзалы. М., 1988.

*Безродный, Михаил.* Россия на рельсах (из книги «Закрото на переучет») // Солнечное сплетение. №9. 1999 (<<http://old.russ.ru/ssylka/99-11-22.htm>> [2.08.2013]).

*Беспалов Н.Г., Елисеева И.И.* Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики. СПб., 2008.

*Богданов, Игорь Алексеевич.* Вокзалы Петербурга. СПб., 2004.

*Борзунов, Валентин Федорович.* Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. В 2 т. М., 2001.

*Боханов, Александр.* Императрица Мария. Историческое жизнеописание. М., 2008.

*Бочанова Г.А.* Из истории панорамы П.Я. Пясецкого «Великий Сибирский Путь» // Покровский Н.Н. (Ред.) Сибирь в XVI–XX веках: Экономика, общественно-политическая жизнь и культура. Новосибирск, 1997. С. 155–169.

*Васильев, Евгений Васильевич; Щетинин, Николай Николаевич.* Архитектура железнодорожных вокзалов. М., 1967.

*Великин Б.* Петербург–Москва. Из истории Октябрьской железной дороги. Л., 1934.

*Верховский, Владимир Михайлович.* Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. В 2 т. М., 1898–1901.

*Виленская, Эмилия Самойловна.* Революционное подполье в России, 60-е годы XIX в. М., 1965.

*Виргинский, Виктор Семенович.* Возникновение железных дорог в России до 40-х годов XIX века. М., 1949.

*Виргинский, Виктор Семенович.* Борьба вокруг подготовки русской железно-дорожной магистрали Петербург–Москва // Исторические записки. Т. 32. 1950. С. 67–95.

*Виргинский, Виктор Семенович.* Первая железная дорога в России // Вопросы истории естествознания и техники. 1987. № 4. С. 125–133.

*Волк, Степан Степанович.* Народная воля. 1879–1882. М.; Л., 1966.

*Воронин, Михаил Иванович, и др.* П.П. Мельников. Инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003.

*Воронин, Михаил Иванович; Воронина, Маргарита Михайловна.* Павел Петрович Мельников, 1804–1880. Л., 1977.

*Воронин, Михаил Иванович; Воронина, Маргарита Михайловна.* Франц Антон Герстнер, 1793–1840. СПб., 1994.

*Вульфов, Алексей Борисович.* Повседневная жизнь российских железных дорог. М., 2007.

*Гаккаев Дж. (Ред.)* Северный Кавказ в составе Российской империи. М., 2007. (Окраины Российской империи).

*Герасимов, Илья, и др. (Ред.)* Новая имперская история постсоветского пространства. Казань, 2004.

*Гиндин, Иосиф Фролович.* К вопросу об экономической политике царского правительства в 60–80-х годах XIX в. // ВИ. 1959. № 5. С. 63–82.

*Гиндин, Иосиф Фролович.* Государственный банк и экономическая политика царского правительства. 1861–1892 годы. М., 1960.

*Гиндин, Иосиф Фролович.* Воль железнодорожного строительства в индустриализации России и железнодорожная политика С.Ю. Витте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 2. М., 2006. С. 583–622.

*Гинцбург А.* Эмиграция евреев из России // Еврейская энциклопедия. Т. 16. СПб., [ок. 1912/13]. Стб. 264–268.

*Головачёв, Алексей Адрианович.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881.

*Горизонтов, Леонид.* Внутренняя Россия и ее символическое воплощение // Карпачёв М.Д., Долбилов М.Д., Минаков А.Ю. (Ред.) Российская империя: Стратегии стабилизации и опыты обновления. Воронеж, 2004. С. 63–88.

*Гриффитс Д.М.* Екатерина II открывает Крым // Он же. Екатерина II и ее мир: Статьи разных лет / Пер. с англ. Е. Леменовой и А. Митрофанова; Ред.-сост. М. Лавринович, И. Федюкин. М., 2013. С. 369–385.

*Гусаров, Борис.* Железнодорожники России в революции 1905–1907 годов. М., 1994.

*Давыдов, Михаил Абрамович.* Всероссийский рынок в конце XIX — начале XX веков и железнодорожная статистика. СПб., 2010.

*Давыдова, Людмила Анатольевна.* (Ред.) От Царскосельской до Октябрьской: История. Развитие. Перспективы: Альбом. 2-е изд. СПб., 2007.

*Дамешек, Лев Михайлович; Ремнёв, Анатолий Викторович.* (Ред.) Сибирь в составе Российской империи. М., 2007. (Окраины Российской империи).

*Долбилов, Михаил; Миллер, Алексей.* (Ред.) Западные окраины Российской империи. М., 2006. (Окраины Российской империи).

*Долженко, Геннадий Петрович.* История туризма в дореволюционной России и СССР. Ростов н/Д., 1988.

*Елютин, Олег Николаевич.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // ВИ. 2004. № 2. С. 47–57.

*Жук, Арон Петрович.* Развитие общественно-медицинской мысли в России в 60–70 гг. XIX века. М., 1963.

*Заблудовский, Павел Ефимович.* Медицина в России в период капитализма. Развитие гигиены — Вопросы общественной медицины. Лекции VIII и IX. М., 1956.

*Зайончковский, Петр Андреевич.* Военные реформы 1860–1870 годов в России. М., 1952.

*Закревская, Галина.* Экспонаты всемирной парижской выставки 1900 года в фондах ЦМЖТ МПС // Железнодорожное дело. 1998. № 6. С. 13–15.

*Зарин, Андрей Ефимович.* Любимые местопребывания Русских Государей. М., 1913.

*Зарин, Андрей Ефимович.* Царские развлечения и забавы за 300 лет. Л., 1991 (1-е изд.: 1913).

*Захарин, Дмитрий.* Антропология и генеалогия интимности // Grigoreva, Nadezda; Schahadat, Schamma; Smirnov, Igor'. (Hrsg.) Nahe schaffen, Abstand halten. Zur Geschichte der Intimitat in der russischen Kultur. Wien, 2005. (Wiener Slawistischer Almanach; Sonderband 62). S. 61–84.

*Зимин, Игорь Викторович.* Царская работа. XIX — начало XX в. Повседневная жизнь Российского императорского двора. М., 2011.

*Зорин, Андрей Леонидович.* Идеология «православия — самодержавия — народности»: опыт реконструкции // Новое литературное обозрение. 1997. № 26. С. 71–104.

*Зорин, Андрей Леонидович.* Кормя двуглавого орла. Литература и государственная идеология в России в последней трети XVIII — первой трети XIX века. М., 2001.

*Ильин, Сергей.* Витте. М., 2006. (Жизнь замечательных людей).

*Ильин Ю.Л.* (Ред.) Создание великого сибирского пути: В 2 т. СПб., 2005.

*Ионцев, Владимир Алексеевич, и др.* Эмиграция и репатриация в России. М., 2001.

*Кабузан, Владимир Максимович.* Эмиграция и реэмиграция в России в XVIII — начале XX века. М., 1998.

*Кантелер, Андреас.* Россия — многонациональная империя. Возникновение. История. Распад / Пер. с нем. С. Червонной. М., 1997.

*Кауфман, Александр Аркадьевич.* Переселение и колонизация. СПб., 1905.

*Кириченко, Евгения Ивановна.* (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 1: Общая характеристика и теоретические проблемы; Т. 2: Города и новые типы поселений. М., 2001–2003.

*Кирьянова Е.Г.* Пути сообщения и тверское книжное дело (последняя четверть XVIII–XIX вв.) // Государева дорога и ее дворцы. Мат-лы межрегиональной науч. конф., 19–21 ноября 2002 года. Тверь, 2003. С. 67–80.

*Кислинский Н.А.* (Ред.) Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: Исторический очерк / Под ред. А.Н. Куломзина. Т. 1–4. СПб., 1901–1902.

*Китанина Т.М., Фигуровская Н.К.* Тарифная реформа на железнодорожном транспорте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 2. М., 2006. С. 7–20.

*Коптелов, Владислав Тимофеевич.* Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II. Исторический очерк. Тюмень, 2003.

*Корелин, Авенир Павлович.* (Ред.) Первая революция в России. Взгляд через столетие. М., 2005.

*Костяшов, Юрий Владимирович; Кретинин, Геннадий Викторович.* Россияне в Восточной Пруссии. Ч. 2: Дневники, письма, записки, воспоминания. Калининград, 2001.

*Красковский Е.Я., Уздин М.М.* (Ред.) История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917. СПб., 1994.

*Краснов, Платон Николаевич.* Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902.

*Левинг, Юрий.* Вокзал — Гараж — Ангар. Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма. СПб., 2004.

*Лефевр, Анри.* Производство пространства / Пер. с фр. И. Стаф. М., 2015.

*Лотова, Елена Ивановна.* Русская интеллигенция и вопросы общественной гигиены. М., 1962.

Лукоянов И.В. Великая Сибирская железная дорога и КВЖД // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 123–158.

Лукоянов И.В. Сооружение железных дорог в Средней Азии и Персии // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. В 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России, кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 413–417.

Малинова-Тзиафета, Ольга. Из города на дачу. Социокультурные факторы освоения дачного пространства вокруг Петербурга (1860–1914). СПб., 2013.

Миллер, Алексей Ильич. «Украинский вопрос» в политике властей и русском общественном мнении (вторая половина XIX в.). СПб., 2000.

Миллер, Алексей Ильич. (Ред.) Российская империя в сравнительной перспективе: Сб. ст. М., 2004.

Милованов, Владимир Николаевич. Поясное время в пределах СССР. М., 1925.

Миронов, Борис Николаевич. Социальная история России периода империи (XVIII — начало XX в.). Т. 1–2. СПб., 2000.

Митина М.Э. Императорское Русское Географическое Общество и вопросы железнодорожного строительства в 60-е — начале 80-х годов XIX в. // Изв. Всесоюзного географического общества. Т. 123. 1991. № 4. С. 360–364.

Михальчев, Евгений Владимирович. Эволюция пассажирских перевозок на железных дорогах в довоенное время. М., 1926.

Михаляк, Ярослав. Прощание у «могильного камня надежды»: Уральская граница в воспоминаниях поляков, сосланных в Сибирь // Сибирь в истории и культуре польского народа. М., 2002. С. 108–113.

Могильнер, Марина Борисовна. Homo imperii. История физической антропологии в России (конец XIX — начало XX в.). М., 2008.

Муфель И.Б., Шпудейко С.Т. Брестский железнодорожный вокзал — западные ворота страны. Минск, 2005.

Набоков, Владимир Владимирович. Лекции по русской литературе: Чехов, Достоевский, Гоголь, Горький, Толстой, Тургенев / Пер. с англ. М., 1996.

Найт, Натаниэль. Панславизм. Империя напоказ. Всероссийская этнографическая выставка 1867 года // Новое литературное обозрение. 2001. № 5. С. 111–131.

Перегудова, Зинаида Ивановна. Политический сыск России (1880–1917 гг.). М., 2000.



*Петри, Эдуард Ю.* О народонаселении Сибири и о Великой Восточной железной дороге // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 33–34. С. 267–283.

*Петухова, Нина.* Площадь трех вокзалов. Архитектурная биография. СПб., 2005.

*Погребинский А.П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы XIX в.) // Исторические записки. Т. 47. 1954. С. 149–180.

*Пономарёва, Татьяна.* «Этот день был слишком страшен и слишком чудесен» // <<http://www.pravoslavie.ru/archiv/28077.htm>> (2.08.2013).

*Порудоминский В.И.* С тех пор как я сел в вагон. Железная дорога в творческом сознании Л.Н. Толстого // Человек. 1995. № 5. С. 145–159.

*Правилова, Екатерина Анатольевна.* Финансы империи. Деньги и власть в политике России на национальных окраинах, 1801–1917. М., 2006.

*Привалихин, Валерий.* Достоянная Сибири. История самой длинной акварельной панорамы // <<http://www.stm.ru/archive/07-12/06.html>> (2.08.2013).

*Пушкарёва, Ирина Михайловна.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975.

*Реент, Юрий Арсенович.* Общая и политическая полиция Россия (1900–1917). Рязань, 2001.

*Ремнёв, Анатолий Викторович.* Участие комитета сибирской железной дороги в всемирной выставке 1900 года в Париже // Хозяйственное освоение Сибири. История, историография, источники. Вып. 1. Томск, 1991. С. 167–176.

*Ремнёв, Анатолий Викторович.* Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // Карпачёв М.Д., Долбилов М.Д., Минаюков А.Ю. (Ред.) Российская империя: стратегии стабилизации и опыты обновления. Воронеж, 2004. С. 112–146.

*Ремнёв, Анатолий Викторович.* Россия и Сибирь в меняющемся пространстве империи (XIX — начало XX в.) // Миллер А.И. (Ред.) Российская империя в сравнительной перспективе: Сб. ст. М., 2004. С. 286–319.

*Ремнёв, Анатолий Викторович.* 300-летие присоединения Сибири к России. В ожидании «Нового исторического периода» // Культурологические исследования в Сибири. Омск, 2007. № 1 (21). С. 34–50.

*Ремнёв, Анатолий Викторович.* Российская власть в Сибири и на Дальнем Востоке: Колониализм без Министерства колоний — русский «Sonderweg»? // Ауст, Мартин; Вульпиус, Рикарда; Миллер,

Алексей. (Ред.) *Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917)*. М., 2010. С. 150–181.

*Рибер, Альфред. Железные дороги и экономическое развитие: истоки системы Рейтерна // Панях В.М. (Ред.) Страницы российской истории. Сб. ст. в честь Б.В. Ананьича. СПб., 2003. С. 150–179.*

*Сагратян, Аристакеc Татевосович. История железных дорог Закавказья, 1856–1921. Ереван, 1970.*

*Салов, Василий Васильевич. Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909.*

*Сандерленд, Виллард. Министерство Азиатской России: Никогда не существовавшее, но имевшее для этого все шансы колониальное ведомство // Ауст, Мартин; Вульпиус, Рикарда; Миллер, Алексей. (Ред.) *Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917)*. М., 2010. С. 105–149.*

*Санкт-Петербург–Москва. Путешествие по железным дорогам во времени и пространстве. СПб., 2001.*

*Сернокрыл, Сергей Михайлович. Подвиг перед казнью. Л., 1971.*

*Серто, Мишель де. Изобретение повседневности. Искусство делать / Пер. с фр. Д. Калугина, Н. Мовниной. СПб., 2013.*

*Силаев Н.Ю. «Кавказ не станет... Владикавказская железная дорога: несколько незамеченных сюжетов // Кавказский сборник. Т. 1 (33). 2004. С. 110–128.*

*Славина, Татьяна Андреевна. Константин Тон. Л., 1989.*

*Смирнов С.С., Смирнова В.Е. Переселенческий пункт в Челябинске // Челябинск: Энциклопедия (<<http://www.book-chel.ru/ind.php?what=card&id=2135>> [1.08.2013]).*

*Смирнова С. (Ред.) Центральная Азия в составе Российской империи. М., 2008. (Окраины Российской империи).*

*Соловьёва, Аида Михайловна. Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX в. М., 1975.*

*Соловьёва, Аида Михайловна. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990.*

*Струк Н.К. Железные дороги Восточной Сибири в русско-японскую войну 1904–1905 гг. // Сибирский исторический сборник. Вып. 1. 1973. С. 21–41.*

*Татищев, Сергей Спиридонович. Император Александр Второй. Его жизнь и царствование. В 2 т. М., 1996.*

*Твардовская, Валентина Александровна. Идеология пореформенного самодержавия. М.Н. Катков и его издания. М., 1978.*

*Токарева И.Г.* Проектирование и строительство петербургских вокзалов // Архитектура Петербурга: Мат-лы и исслед. Ч. 2. СПб., 1992. С. 71–79.

*Тольц, Вера.* Российские востоковеды и общеевропейские тенденции в размышлениях об империях конца XIX — начала XX века // Ауст, Мартин; Вульпиус, Рикарда; Миллер, Алексей. (Ред.) Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917). М., 2010. С. 266–307.

*Троицкий Николай Алексеевич.* Народная воля перед царским судом, 1880–1881 гг. Саратов, 1971.

*Туган-Барановский М.И.* Русская фабрика в прошлом и настоящем. СПб., 1898 (переизд.: М., 1997).

*Тюкавкин, Виктор Григорьевич.* Великорусское крестьянство и Столыпинская аграрная реформа. М., 2001.

*Уварова, Елизавета Дмитриевна.* Вокзалы, сады, парки // Развлекательная культура России XVIII–XIX вв.: Очерки истории и теории. СПб., 2001. С. 317–349.

*Уортман, Ричард.* Сценарии власти. Мифы и церемонии русской монархии / Пер. с англ. яз. С.В. Житомирской; Под ред. И.А. Пильщикова, Т.Н. Эйдельман. Т. 1: От Петра Великого до смерти Николая I; Т. 2: От Александра II до отречения Николая II. М., 2002–2004.

*Уродков, Савватий Александрович.* Петербурго-Московская железная дорога. Л., 1951.

*Ушаков К.* Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928.

*Финдейзен, Николай Федорович.* Павловский музыкальный вокзал. Исторический очерк (1837–1912). СПб., 2005.

*Фролов, Александр Иванович.* Вокзалы Санкт-Петербурга. СПб., 2003.

*Хобсбаум, Эрик.* Эпоха крайностей. Короткий XX век. 1914–1991. М., 2004.

*Холл [Hall], Карл.* «Расовые признаки коренятся глубже в природе человеческого организма»: неуловимое понятие расы в Российской империи // Миллер, Алексей, и др. (Ред.) Понятия о России. К исторической семантике имперского периода. Т. 2. М., 2012. С. 194–258.

*Чернуха, Валентина Григорьевна.* Паспорт в Российской империи. Наблюдения над законодательством // Исторические записки. Т. 4 (122). 2001. С. 91–131.

*Чернуха, Валентина Григорьевна.* Паспорт в России, 1719–1917. СПб., 2007.

*Чуркин, Михаил Константинович.* Переселения крестьян черноземного центра Европейской России в Западную Сибирь во второй

половине XIX — начале XX вв. Детерминирующие факторы миграционной мобильности и адаптации. Омск, 2006.

Шадур, Леонид Абрамович. Развитие отечественного вагонного парка. М., 1988.

Шенк, Фритцъф Бенъямин. Ментальные карты: конструирование географического пространства в Европе от эпохи Просвещения до наших дней. Обзор литературы // Новое литературное обозрение. Т. 52. 2001. № 1. С. 42–61.

Шенк, Фритцъф Бенъямин. Александр Невский в русской культурной памяти: Святой, правитель, национальный герой (1263–2000) / Пер. с нем. Е. Земсковой, М. Лавринович. М., 2007.

Шенк, Фритцъф Бенъямин. Imperial Inter-Rail: Влияние межнационального и межимперского восприятия и соперничества на политику железнодорожного строительства в царской России // Ауст, Мартин; Вульпиус, Рикарда; Миллер, Алексей. (Ред.) Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917). М., 2010. С. 354–380.

Шенк, Фритцъф Бенъямин. Универсальное время *versus* локальные времена: Железные дороги и споры о времяисчислении в России (1870–1910-е годы) // Вишленкова, Елена А.; Сдвижков, Денис А. (Ред.) Изобретение века. Проблемы и модели времени в России и Европе XIX столетия. М., 2013. С. 131–147.

Шиловский М.В. Система льгот для переселяющихся в Сибирь (конец XIX — начало XX вв.) // Ламин А. (Ред.) Этнокультурные взаимодействия в Сибири (XVII–XX вв.): Тезисы докл. и сообщ. междунар. науч. конф. Новосибирск, 2003. С. 81–85.

Шлэгель, Карл. Эйдкунен, или Рождение «железного занавеса» // Он же. Берлин, Восточный вокзал. Русская эмиграция в Германии между двумя войнами (1918–1945). М., 2004. С. 71–101.

Щеболева Е.Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Кириченко, Евгения Ивановна. (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений. М., 2003. С. 470–505.

Эткинд, Александр. Толкование путешествий. Россия и Америка в травелогах и интертекстах. М., 2001.

Эткинд, Александр. Бремя бритого человека // Ab Imperio. 2002. № 1. С. 265–299.

Эткинд, Александр. Русская литература, XIX век: Роман внутренней колонизации // Новое литературное обозрение. 2003. № 59. С. 103–124.

*Ackeret, Markus.* In der Welt der Katonga. Die Zwangsarbeitsstrafe für politische Delinquenten im ausgehenden Zarenreich (Ostsibirien und Sachalin), München 2007. (Mitteilungen des Osteuropa-Instituts München; № 56).

*Alpern Engel, Barbara.* Between the Fields and the City: Women, Work, and Family in Russia, 1861–1914. Cambridge, 1996.

*Alpern Engel, Barbara.* Women in Russia. 1700–2000. Cambridge, 2004.

*Anderson, Barbara A.* Internal Migration during Modernization in Late Nineteenth-Century Russia. Princeton (N.J.), 1980.

*Argenbright, Robert Thomas.* 'The Russian Railroad System and the Founding of the Communist State, 1917–1922: Ph.D. Diss. / Univ. of California. Berkeley (Cal.), 1990.

*Aronson, Michael.* Geographical and Socioeconomic Factors in the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia // *The Russian Review*. Vol. 39. 1980. P. 18–31.

*Aronson, Michael.* Troubled Waters. The Origins of the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia. Pittsburgh (Pa.), 1990.

*Avrutin, Eugene.* The Politics of Jewish Legibility: Documentation Practices and Reform During the Reign of Nicholas I // *Jewish Social Studies*. Vol. 11. 2005. № 2. P. 136–169.

*Avrutin, Eugene.* Racial Categories and the Politics of (Jewish) Difference in Late Imperial Russia // *Kritika*. Vol. 8. 2007. P. 13–40.

*Baberowski, Jorg.* Auf der Suche nach Eindeutigkeit: Kolonialismus und zivilisatorische Mission im Zarenreich und in der Sowjetunion // *JGO*. Bd. 47. 1999. S. 482–504.

*Baberowski, Jorg.* Diktaturen der Eindeutigkeit. Ambivalenz und Gewalt im Zarenreich und in der frühen Sowjetunion // *Idem.* (Hrsg.) *Moderne Zeiten. Krieg, Revolution und Gewalt im 20. Jahrhundert*. Göttingen, 2006. S. 37–59.

*Baberowski, Jorg.* Vertrauen durch Anwesenheit. Vormoderne Herrschaft im späten Zarenreich // *Idem.*; Feest, David; Gumb, Christoph. (Hrsg.) *Imperiale Herrschaft in der Provinz. Repräsentation politischer Macht im späten Zarenreich*. Frankfurt a.M., 2008. S. 17–37.

*Bachmann-Medick, Doris.* Spatial Turn // *Eadem.* *Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*. Reinbek, 2009. S. 284–328.

*Badenoch, Alexander.* Myths of the European Network: Construction of Cohesion in Infrastructure Maps // *Idem.*; Fickers Andreas. (Hrsg.) *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*. N.Y., 2010. P. 47–77.

*Baehr, Stephen L.* The Troika and the Train. Dialogues Between Tradition and Technology in Nineteenth-Century Russian Literature // Clayton, Douglas. (Ed.) *Issues in Russian Literature Before 1917. Selected Papers of*

the Third World Congress for Soviet and East European Studies. Columbus, 1989. P. 85–106.

*Baehr, Stephen L.* The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in «The Cherry Orchard» // *Slavic and East European Journal*. Vol. 43. 1999. № 1. P. 99–121.

*Bakich, Olga.* Origins of the Russian Community on the Chinese Eastern Railway // *Canadian Slavonic Papers*. Vol. 27. 1985. P. 1–14.

*Baly, Christopher A.* Die Geburt der modernen Welt. Eine Globalgeschichte. Frankfurt a.M., 2006.

*Barnett, Vincent.* The Revolutionary Russian Economy, 1890–1940. Ideas, Debates, and Alternatives. London; N.Y., 2004.

*Baron, Nick.* New Spatial Histories of Twentieth Century Russia and the Soviet Union: Surveying the Landscape // *JGO*. Bd. 55. 2007. S. 374–400.

*Baron, Nick.* New Spatial Histories of 20th Century Russia and the Soviet Union. Exploring the Terrain // *Kritika*. Vol. 9. 2008. P. 433–447.

*Barthes, Roland.* Mythen des Alltags. Frankfurt a.M., 1964.

*Bartky, Ian R.* The Adoption of Standard Time // *Technology and Culture*. Vol. 30. 1989. P. 25–56.

*Bassin, Mark.* Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geographical Space // *Slavic Review*. Vol. 50. 1991. № 1. P. 1–17.

*Bassin, Mark.* Imperial Visions. Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East, 1840–1865. Cambridge, 1999.

*Bassin, Mark.* Imperialier Raum/Nationaler Raum. Sibirien auf der kognitiven Landkarte Rußlands im 19. Jahrhundert // *Geschichte und Gesellschaft*. Bd. 28. 2002. S. 378–403.

*Bassin, Mark.* Geographies of Imperial Identity // *The Cambridge History of Russia*. Vol. 2 / Ed. Dominic Lieven. Cambridge, 2006. P. 45–63.

*Bassin, Mark; Ely, Christopher; Stockdale, Melissa K.* (Ed.) Space, Place, and Power in Modern Russia. Essays in the New Spatial History. DeKalb (Ill.), 2010.

*Bauman, Zygmunt.* Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit. Hamburg, 2005.

*Baumgart, Winfried.* Eisenbahn und Kriegsführung in der Geschichte // *Technikgeschichte*. Bd. 38. 1971. S. 191–219.

*Beaumont, Matthew.* Railway Mania. The Train Compartment as the Scene of a Crime // *Idem., Freeman, Michael.* (Ed.) *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*. Oxford, 2007. P. 125–153.

*Beaumont, Matthew; Freeman, Michael.* Introduction: Tracks to Modernity // *Idem.* (Ed.) *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*. Oxford, 2007. P. 13–43.

*Becker, Seymour.* Russia's Central Asian Empire // Rywkin, Michael. (Ed.) Russian Colonial Expansion to 1917. London; N.Y., 1988. P. 235–256.

*Becker, Seymour.* Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924. London; N.Y., 2004.

*Bekasova, Alexandra V.* The Making of Passengers in the Russian Empire: Coach-Transport Companies, Guidebooks, and National Identity in Russia, 1820–1860 // Randolph, John; Avrutin Eugene M. (Ed.) Russia in Motion. Cultures of Human Mobility since 1850. Urbana (Ill.); Chicago, 2012. P. 199–217.

*Berrol, Selma.* East Side / East End. Eastern European Jews in London and New York, 1870–1920. London, 1994.

*Bethea, David M.* The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction. Princeton (N.J.), 1989.

*Bethea, David M.* The Idiot: Historicism Arrives at the Station // Knapp, Liza. (Ed.) Dostoevsky's Idiot: A Critical Companion. Evanston, 1998. P. 130–190.

*Beyrau, Dietrich; Hildermeier, Manfred.* Von der Leibeigenschaft zur fruhindustriellen Gesellschaft (1856–1890) // Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3/1 / Hrsg. von Gottfried Schramm. Stuttgart, 1983. S. 5–202.

*Beyrer, Klaus.* Die Postkutschenreise. Tübingen, 1985.

*Blackwell, William L.* The Beginnings of Russian Industrialization 1800–1860. Princeton (N.J.), 1968.

*Blackwell, William L.* The Industrialization of Russia. A Historical Perspective. 3rd ed. Arlington Heights (Ill.), 1994.

*Blaise, Clark.* Die Zähmung der Zeit: Sir Sandford Fleming und die Erfindung der Weltzeit. Frankfurt a.M., 2001.

*Bochanov A.* Probleme der industriellen Modernisierung Russlands (Sergej Witte und Friedrich List) // Beyrau, Dietrich, etc. (Hrsg.) Reformen im Russland des 19. und 20. Jahrhunderts: Westliche Modelle und russische Erfahrungen. Frankfurt a.M., 1996. S. 139–149.

*Bodeker, Hans Erich; Bauerkamper, Arnd; Struck, Bernhard.* Einleitung: Reisen als kulturelle Praxis // Idem. (Ed.) Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute. Frankfurt a.M., 2004. S. 9–30.

*Boden, Dieter.* Das Amerikabild im russischen Schrifttum bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Hamburg, 1968.

*Boniece, Sally A.* The Spiridonova Case, 1906: Terror, Myth, and Martyrdom // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 4. 2003. P. 571–606.

*Borcke, Astrid von.* Gewalt und Terror im revolutionären Narodnicestvo: Die Partei «Narodnaja Volja» (1879–1883) // Mommsen, Wolfgang; Hirschfeld, Gerhard. (Hrsg.) Sozialprotest, Gewalt, Terror. Gewaltanwendung durch politische und gesellschaftliche Randgruppen im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart, 1982. S. 64–79.

*Borscheid, Peter.* Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung. Frankfurt a.M., 2004.

*Bradley, Joseph.* Voluntary Associations in Tsarist Russia. Science, Patriotism, and Civil Society. Cambridge, 2009.

*Braunsperger, Gudrun.* Sergej Neceav und Dostoevskijs Dämonen. Die Geburt eines Romans aus dem Geist des Terrorismus. Frankfurt a.M., 2002.

*Bremm, Klaus-Jürgen.* Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866. München, 2005 (Militärhistorische Studien. Bd. 40).

*Brenner, Peter J.* Die Erfahrung des Fremden. Zur Entwicklung einer Wahrnehmungsform in der Geschichte des Reiseberichts // Idem. (Hrsg.) Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur. Frankfurt a.M., 1989. S. 14–49.

*Breyfogle, Nicholas B.; Schrader, Abby; Sunderland, Willard.* (Ed.) Peopling the Russian Periphery. Borderland Colonization in Eurasian History. London; N.Y., 2007.

*Brower, Daniel R.* The Russian City between Tradition and Modernity 1850–1900. Los Angeles; Oxford, 1990.

*Brower, Daniel R.* Islam and Ethnicity: Russian Colonial Policy in Turkestan // Idem.; Lazzarini, Edward J. (Ed.) Russia's Orient. Imperial Borderlands and Peoples, 1700–1917. Bloomington, 1997. P. 115–137.

*Brower, Daniel R.* Turkestan and the Fate of the Russian Empire. London; N.Y., 2003.

*Browning, Gary L.* The Death of Anna Karenina: Anna's Share of the Blame // Slavic and East European Journal. Vol. 30. 1986. № 3. P. 327–339.

*Burbank, Jane, etc.* Russian Empire. Space, People, Power, 1700–1930. Bloomington, 2007.

*Burds, Jeffrey.* Peasant Dreams and Market Politics. Labor Migration and the Russian Village, 1861–1905. Pittsburgh, 1998.

*Burri, Monika, etc.* (Hrsg.) Die Internationalität der Eisenbahn. 1850–1970. Zürich, 2003.

*Bushnell, John.* Mutiny and Repression. Russian Soldiers in the Revolution of 1905–1906. Bloomington, 1985.

*Bushnell, John.* The Specter of Mutinous Reserves. How the War Produced the October Manifesto // Steinberg, John W., etc. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Leiden, 2005. P. 333–348.

*Canning, Kathleen.* Problematische Dichotomien. Erfahrung zwischen Narrativität und Materialität // Historische Anthropologie. Bd. 10. 2002. S. 163–182.



*Caplan, Eric.* 'Trains and Trauma in the American Gilded Age // Micale, Mark; Lerner, Paul. (Ed.) *Traumatic Pasts. History and Trauma in the Modern Age.* Cambridge, 2001. P. 57–77.

*Cars, Jean de; Caracalla, Jean-Paul.* *Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt.* Zurich, 1987 (1-е изд.: Paris, 1986).

*Carter, Ian.* *Railways and Culture in Britain. The Epitome of Modernity.* Manchester, 2001.

*Certeau, Michel de.* *Die Kunst des Handelns.* Berlin, 1988.

*Chwalba, Andzej.* *Polacy w służbie Moskali.* Warszawa, 1999.

*Collins, David N.* *Plans for Railway Development in Siberia, 1857–1890. An Aspect of Tsarist Colonialism? // Siberie II. Questions siberiennes. Histoire, cultures, litterature.* Paris, 1999. P. 149–164.

*Coquin, François-Xavier.* *La Siberie. Peuplement et immigration pay-sanne aux XIXe siecle.* Paris, 1969.

*Corfield, Penelope J.* *Time and the Shape of History.* New Haven, 2007.

*Croft, Lee B.* *Nikolai Ivanovich Kibalchich: Terrorist Rocket Pioneer.* Tempe (Ar.), 2006.

*Cvetkovski, Roland.* *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilitat im Zarenreich.* Frankfurt a.M., 2006.

*Cvetkovski, Roland.* *Russlands Wegelosigkeit. Semiotiken einer Abwesenheit // Schlogel, Karl. (Hrsg.) Mastering Russian Spaces. Raum und Raumbewaltigung als Probleme der russischen Geschichte.* München, 2011. S. 91–107.

*Dahlmann, Dittmar.* *Die gescheiterte Revolution — Russland 1905 bis 1907 // Kreiner, Josef. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05).* Gottingen, 2005. S. 117–135.

*Damir-Geilsdorf, Sabine; Hartmann, Angelika; Hendrich, Beatrice.* (Hrsg.) *Mental Maps — Raum — Erinnerung. Kulturwissenschaftliche Zugänge zum Verhältnis von Raum und Erinnerung.* Munster, 2005.

*Daniel, Ute.* *Erfahrung — (k)ein Thema der Geschichtstheorie? // L'Homme.* T. 11. 2000. P. 120–123.

*Davis, Clarence B.; Wilburn Kenneth E.* (Ed.) *Railway Imperialism.* N.Y., 1991.

*Dethier, Jean.* *Die Welt der Bahnhöfe. Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou Paris: Ausstellung des Centre George Pompidou (CCI), Paris vom 1. Sept. bis 5. Okt. 1980.* Berlin, 1980.

*Dickinson, Sara.* *Breaking Ground. Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin.* Amsterdam, 2006.

*Dietze, Carola; Schenk, Frithjof Benjamin.* *Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr. Soldatisch-aristokratische Tugendhaftigkeit und das Konzept*

der Sicherheit im späten 19. Jahrhundert // Geschichte und Gesellschaft. Bd. 35. 2009. Heft 3. S. 368–401.

*Dikovitskaia, Margaret.* Central Asia in Early Photographs: Russian Colonial Attitudes and Visual Culture // Tomohiko Uyama. (Ed.) Empire, Islam, and Politics in Central Eurasia, Slavic Eurasian Studies. № 14. Sapporo, 2007. P. 99–136 (<[http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no14\\_ses/contents.html](http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no14_ses/contents.html)> [2.08.2013]).

*Diment, Galya; Slezkine, Yuri.* (Ed.) Between Heaven and Hell. The Myth of Siberia in Russian Culture. N.Y., 1993.

*Dinhobl, Günter.* (Hrsg.) Eisenbahn/Kultur — Railway/Culture. Wien, 2004. (Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs; Sonderband 7).

*Dinhobl, Günter.* «...die Kultur wird gehoben und verbreitet». Eisenbahnbau und Geopolitik in «Kakanien» // Hars, Endre; Müller-Funk, Wolfgang, etc. (Hrsg.) Zentren, Peripherien und kollektive Identitäten in Österreich-Ungarn. Tübingen, 2006. S. 77–96.

*Divall, Colin.* Railway Imperialisms. Railway Nationalisms // Burri M. (Hrsg.) Die Internationalität der Eisenbahn. 1850–1970. Zurich, 2003. S. 195–209.

*Divall, Colin; Dienel, Hans-Liudger.* Changing Histories of Transport and Mobility in Europe // Roth, Ralf; Schlogel, Karl. (Hrsg.) Neue Wege in ein Neues Europa. Frankfurt a.M., 2009. S. 65–84.

*Dohrn-van Rossum, Gerhard.* Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnung. München; Wien, 1992.

*Dolbilov, Michail.* «We are at one with our tsar who serves the Fatherland as we do». The Civic Identity of Russifying Officials in the Empire's North-western Region after 1863: [Unpublished paper]. 2004.

*Doring, Jorg; Thielmann, Tristan.* Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen // Iidem. (Hrsg.) Spatial turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld, 2008. S. 7–45.

*Doring, Jorg; Thielmann, Tristan.* (Hrsg.) Spatial turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld, 2008.

*Drummond, Diane.* The Impact of the Railway on the Lives of Women in the Nineteenth-Century City // Roth, Ralf; Polino, Marie-Noelle. (Ed.) The City and the Railway in Europe. Aldershot, 2003. P. 237–255.

*Dubnow, Semen M.* History of the Jews in Russia and Poland: From the Earliest Times until the Present Day. Vol. 2: From the Death of Alexander I until the Death of Alexander III (1825–1894). Philadelphia, 1918.

*Dwyer, Anne Elizabeth.* Improvising Empire: Literary Accounts from the Russian and Austrian Borderlands, 1862–1923: Ph.D. Diss. / Univ. of California. Berkeley (Cal.), 2007.

*Dwyer, Anne Elizabeth.* Of Hats and Trains: Cultural Traffic in Leskovs and Dostoevskiis Westward Journeys // *Slavic Review*. Vol. 70. 2011. № 1. P. 67–93.

*Eisenstadt, Shmuel N.* Multiple Modernities // *Daedalus*. Vol. 129. 2000. P. 1–29.

*Eisenstadt, Shmuel N.* Multiple modernities: Analyserahmen und Problemstellung // *Bonacker, Thorsten; Reckwitz, Andreas.* (Hrsg.) *Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart*. Frankfurt a.M., 2007. S. 19–45.

*Ely, Christopher.* This Meager Nature. Landscape and National Identity in Imperial Russia. DeKalb (Ill.), 2002.

*Ely, Christopher.* The Origins of Russian Scenery: Volga River Tourism and Russian Landscape Aesthetics // *Slavic Review*. Vol. 62. 2003. № 4. P. 666–682.

*Engels, Jens I.; Obertreis, Julia.* Infrastrukturen in der Moderne. Einfuhrung in ein junges Forschungsfeld // *Saeculum*. Bd. 58. 2007. S. 1–12.

*Engelstein, Laura.* The Keys to Happiness. Sex and the Search for Modernity in Fin de Siecle Russia. Ithaca (N.Y.), 1992.

*Enzensberger, Hans Magnus.* Letzter Halt Internet. Das Kursbuch der Bahn // *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. 2008. 15. Juli. (<<http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/buecher/das-kursbuch-der-bahn-letzter-halt-internet-1668445.html>> [30.07.2013]).

*Ericson, Steven J.* Riding the Rails. The Japanese Railways Meet the Challenges of War // *Wolff, David, etc.* (Ed.) *The Russo-Japanese War in Global Perspective*. World War Zero. Vol. 2. Leiden, 2007. P. 225–249.

*Etkind, Alexander.* Internal Colonization. Russia's Imperial Experience. Cambridge, 2011.

*Fahrmeir, Andreas.* Passport and the Status of Aliens // *Geyer, Martin H.; Paulmann, Johannes.* (Ed.) *The Mechanics of Internationalism. Culture, Society, and Politics from the 1840s to the First World War*. London, 2001. P. 93–119.

*Faith, Nicholas.* The World the Railways Made. London, 1990.

*Faust, Wolfgang.* Rußlands Goldener Boden. Der sibirische Regionalismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Köln, 1980.

*Feest, David; Rittersporn, Gabor T.* Antiamerikanismus und Amerikanophilie im Zarenreich und in der Sowjetunion der Vorkriegszeit // *Behrens, Jan C.; Klimo, Árpád von; Poutrus, Patrice G.* (Hrsg.) *Antiamerikanismus im 20. Jahrhundert. Studien zu Ost- und Westeuropa*. Bonn, 2005. S. 72–87.

*Fischer, Wolfram.* Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1850–1914 // *Idem.* (Hrsg.) *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. Bd. 5: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg. Stuttgart, 1985. S. 1–207.

*Fisher, David C.* Exhibiting Russia at the World's Fairs, 1851–1900: Ph.D. Diss. / Indiana Univ. 2003.

*Fox, Michael-David.* Multiple Modernities vs. Neo Traditionalism: On Recent Debates in Russian and Soviet History // JGO. Bd. 54. 2006. S. 535–555.

*Frank, Susi K.* Sibirien: Peripherie und Anderes der russischen Kultur // Hansen-Love, Aage. (Hrsg.) Mein Russland. München, 1997 (Wiener Slawistischer Almanach; Sonderband 44). S. 357–383.

*Frank, Susi K.* Reisen nach Sibirien. Zwischen Heterotopie und Topographie // Kea: Zeitschrift für Kulturwissenschaften. Bd. 12. 1999. S. 113–136.

*Frank, Susi K.* «Innere Kolonisation» und *frontier*-Mythos. Raumlische Deutungskonzepte in Russland und den USA // Osteuropa. Bd. 53. 2003. Heft 11. S. 1658–1675.

*Frank, Susi K.* Anthropologie als Instrument imperialer Identitätsstiftung: Russisch-sibirische Rassentheorien zwischen 1860 und 1890 // Pietrow-Ennker, Bianka. (Hrsg.) Kultur in der Geschichte Russlands. Göttingen, 2007. S. 203–223.

*Freeman, Michael.* The Railway as a Cultural Metaphor. «What Kind of Railway History?» Revisited // The Journal of Transport History. Vol. 20. 1999. P. 160–167.

*Freeman, Michael.* Railways and the Victorian Imagination. New Haven (Conn.); London, 1999.

*Freeze, Gregory.* Subversive Piety. Religion and the Political Crisis in Late Imperial Russia // The Journal of Modern History. Vol. 68. 1996. P. 308–350.

*Fuller, William C.* Strategy and Power in Russia. 1600–1914. N.Y., 1992.

*Gall, Caroline von.* Die Konzepte «staatliche Einheit» und «einheitliche Macht» in der russischen Theorie von Staat und Recht. Der Einfluss des Gemeinschaftsideals auf die russische Verfassungsentwicklung. Berlin, 2010.

*Gall, Lothar.* Europa auf dem Weg in die Moderne. 1850–1890. München, 2004.

*Garbutt, Paul Elford.* The Russian Railways. London, 1949.

*Garlicki, Andrzej.* Jozef Pilsudski, 1867–1935. Warszawa, 1990.

*Garrett, Leah.* Trains and Train Travel in Modern Yiddish Literature // Jewish Social Studies. N.S. Vol. 7. 2001. № 2. P. 67–88.

*Garrett, Leah.* Journeys beyond the Pale. Yiddish Travel Writing in the Modern World. Madison (Wisc.), 2003.

*Gatrell, Peter.* The Tsarist Economy, 1850–1917. London, 1986.

*Geertz, Clifford.* Centers, Kings, and Charisma. Reflections on the Symbolics of Power // Idem. Local Knowledge. Further Essays in Interpretive Anthropology. N.Y., 1983. P. 121–146.

*Geifman, Anna.* Thou Shalt Kill. Revolutionary Terrorism in Russia, 1894–1917. Princeton (N.J.), 1993.

*Geifman, Anna.* Terrorism // Millar, James R. (Ed.) Encyclopedia of Russian History. Vol. 4. N.Y., 2004. P. 1534 f.

*Geistbeck, Michael.* Weltverkehr. Die Entwicklung von Schifffahrt, Eisenbahn, Post und Telegraphie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Freiburg, 1895 (репринт: Hildesheim, 1986).

*Geisthovel, Alexa; Knoch, Habbo.* (Hrsg.) Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt a.M., 2005.

*Gerasimov, Ilya, etc.* New Imperial History and the Challenges of Empire // Idem etc. (Ed.) Empire Speaks Out: Languages of Rationalization and Self-Description in the Russian Empire. Leiden, 2009. P. 3–32.

*Gesemann, Wolfgang.* Zur Rezeption der Eisenbahn durch die russische Literatur // Koschmieder, Erwin. (Hrsg.) Slavistische Studien zum VI. Internationalen Slavistenkongress in Prag, 1968. München, 1968. S. 349–371.

*Geyer, Dietrich.* Der Russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860–1914. Gottingen, 1977.

*Geyer, Dietrich.* Russland an der Jahrhundertwende. Zeitdiagnosen und Zukunftsprojektionen aus östlicher Perspektive // Frevert, Ute. (Hrsg.) Das neue Jahrhundert: Europäische Zeitdiagnosen und Zukunftsentwürfe um 1900. Gottingen, 2000. S. 244–264.

*Geyer, Martin H.* One Language of the World: The Metric System, International Coinage, Gold Standard, and the Rise of Internationalism, 1850–1900 // Paulmann, Johannes. (Ed.) The Mechanics of Internationalism. Culture, Society, and Politics from the 1840s to the First World War. London, 2001. P. 55–92.

*Geyer, Martin H.* Prime Meridians, National Time, and the Symbolic Authority of Capitals in the Nineteenth Century // Daum, Andreas W.; Mauch, Christoph. (Ed.) Berlin–Washington, 1800–2000. Capital Cities, Cultural Representation, and National Identities. Cambridge, 2005. P. 79–100.

*Glatfelter, Edward R.* Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway // Davis, Clarence B.; Wilburn, Kenneth E. (Hrsg.) Railway Imperialism. N.Y., 1991. P. 137–154.

*Goehrke, Carsten.* Russischer Alltag. Eine Geschichte in neun Zeitbildern vom Frühmittelalter bis zur Gegenwart. Bd. 2: Auf dem Weg in die Moderne. Zurich, 2003.

*Gordin, Michael D.* Measure of All the Russias. Metrology and Governance in the Russian Empire // Kritika. Vol. 4. 2003. № 4. P. 783–815.

*Gorizontov, Leonid.* The «Great Circle» of Interior Russia: Representations of the Imperial Center in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries //

Burbank, Jane; Hagen, Mark von; Remnev, Anatolyi. (Ed.) Russian Empire. Space, People, Power, 1700–1930. Bloomington, 2007. P. 67–93.

Goryushkin, Leonid M. Late Nineteenth- and Early Twentieth-Century Siberian Regionalists' Views on the Economic Independence of Siberia // *Siberica. Journal of Siberian Studies*. Vol. 1. 1990–1991. P. 152–168.

Goryushkin, Leonid M. Migration, Settlement and the Rural Economy of Siberia, 1861–1914 // Wood, Alan. (Ed.) *The History of Siberia. From Russian Conquest to Revolution*. London, 1991. P. 140–157.

Gottwaldt, Alfred. Der Bahnhof // Geisthovel, Alexa; Knoch, Habbo. (Hrsg.) *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*. Frankfurt a.M., 2005. S. 17–26.

Gras, Alain. Grandeur et dependence. Sociologie des macro-systemes techniques. Paris, 1993.

Greenhalgh, Paul. Ephemeral Vistas. The expositions universelles. Great Exhibitions and World's Fairs, 1851–1939. Manchester, 1988.

Gregory, Alexis. Bon Voyage. Die Goldene Zeit des Reisens 1850–1950. München, 1991.

Gregory, Paul. Before Command. An Economic History of Russia. From Emancipation to the First Five-Year Plan. Princeton (N.J.), 1994.

Griffiths D.M. Catherine II Discovers the Crimea // *JGO*. Bd. 56. 2008. Heft 3. S. 339–348.

Grob, Thomas. Eroberung und Repräsentation. 'Orientalismus' in der russischen Romantik // Kissel, Wolfgang. (Hrsg.) *Der Osten des Ostens: Orientalismen in slavischen Kulturen und Literaturen*. Frankfurt a.M., 2012. S. 45–70.

Groys, Boris; Weibel, Peter. (Hrsg.) *Bilder eines Reiches. Leben im vorrevolutionären Russland*. Karlsruhe, 2012.

Grüner, Frank. Der Russisch-Japanische Krieg in der zeitgenössischen Presse Russlands // Sprotte Maik H. etc. (Hrsg.) *Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit?* Wiesbaden, 2007. S. 173–201.

Gumbrecht, Hans Ulrich. Modern, Modernität, Moderne // *Geschichtliche Grundbegriffe*. Bd. 4. Stuttgart, 1987. S. 93–131.

Günzel, Stephan. *Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Stuttgart, 2010.

Hachtmann, Rudiger. *Tourismus-Geschichte*. Göttingen, 2007.

Häfner, Lutz. Von der frontier zum Binnenraum. Visionen und Repräsentationen Sibiriens als innerussländischer Grenzraum // Duhamelle, Christophe; Kossert, Andreas; Struck, Bernhard. (Hrsg.) *Grenzregionen. Ein europäischer Vergleich vom 18. Bis 20. Jahrhundert*. Frankfurt a.M., 2007. S. 25–50.

Häfner, Lutz. Russland und die Welt: Das Zarenreich in der Migrationsgeschichte des langen 19. Jahrhunderts // Aust, Martin. (Hrsg.) *Globalisierung*

imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851–1991. Frankfurt a.M., 2013. S. 64–83.

*Haimson, Leopold.* The Making of Three Russian Revolutionaries. Voices from the Menshevik Past. Cambridge, 1987.

Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 5: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg / Hrsg. von Wolfram Fischer. Stuttgart, 1985.

*Harcave, Sidney.* Count Sergei Witte and the Twilight of Imperial Russia. A Biography. Armonk (N.Y.); London, 2004.

*Harrington, Ralph.* The Railway Journey and the Neuroses of Modernity // Wrigley, Richard; Revill, George. (Ed.) Pathologies of Travel. Amsterdam, 2000. P. 229–259.

*Harrington, Ralph.* The Railway Accident: Trains, Trauma and Technological Crisis in Nineteenth-century Britain // Micalle, Mark; Lerner, Paul. (Ed.) Traumatic Pasts. History and Trauma in the Modern Age. Cambridge, 2001. S. 31–56.

*Hausmann, Guido.* Ускоренное время и историческая память в путеводителях по Волге 19-го и начала 20-го веков: [Неопубл. рукопись]. 2007, июнь.

*Hausmann, Guido.* Mutterchen Wolga. Ein Fluss als Erinnerungsort vom 16. bis ins frühe 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M., 2009.

*Haywood, Richard M.* The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835–1842. Durham (N.C.), 1969.

*Haywood, Richard M.* The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836–1860 // Slavic Review. Vol. 28, 1969. № 1. P. 72–80.

*Haywood, Richard M.* The 'Ruler Legend': Tsar Nicholas I and the Route of the St. Petersburg — Moscow Railway, 1842–1843 // Slavic Review. Vol. 37, 1978. № 4. P. 640–650.

*Haywood, Richard M.* Russia Enters the Railway Age, 1845–1855. N.Y., 1998.

*Headrick, Daniel R.* The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940. N.Y., 1988.

*Headrick, Daniel R.* The Invisible Weapon: Telecommunications and International Politics, 1851–1945. N.Y., 1991.

*Helmedach, Andreas.* Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter. München, 2002.

*Helmedach, Andreas.* Integration durch Verkehr. Das Habsburger Reich // Osteuropa. Bd. 55, 2005. № 3. S. 18–31.

*Helmersen Gr. von.* Beitrag zur Kenntniss der geologischen und physiko-geographischen Verhältnisse der Aralo-Kaspischen Niederung // Mitteilungen der Kaiserlich-Königlich Geographischen Gesellschaft Wien. Bd. 22. 1879. S. 531–535.

*Hennig, Christoph.* But never Mr. Baedeker! Eine kleine Geschichte des Reiseführers // NZZ Folio. 1996. Juni (<<http://folio.nzz.ch/1996/juni/never-mr-baedeker>> [30.07.2013]).

*Herbert, Ulrich.* Europe in High Modernity. Reflections on a Theory of the 20th Century // Journal of Modern European History. Vol. 5. 2007. P. 5–20.

*Heßler, Martina.* Kulturgeschichte der Technik. Frankfurt a.M., 2012.

*Heyfelder, Oscar.* Transkaspien und seine Eisenbahn. Nach Akten des Erbauers General Lieutenant M. Annenkov. 2. Aufl. Hannover, 1888.

*Heywood, Anthony.* «The Most Catastrophic Question»: Railway Development and Military Strategy in Late Imperial Russia // Otte, T.G.; Neilson, Keith. (Ed.) Railways & International Politics. Paths of Empire, 1848–1945. London, 2006. P. 45–67.

*Hight, Eleanor M.; Sampson, Gary D.* (Ed.) Colonialist Photography. Imag(in)ing Race and Place. London, 2002.

*Hildermeier, Manfred.* Die jüdische Frage im Zarenreich. Zum Problem der unterbliebenen Emanzipation // JGO. Bd. 32. 1984. S. 321–357.

*Hildermeier, Manfred.* Das Privileg der Rückständigkeit. Anmerkungen zum Wandel einer Interpretationsfigur der neueren russischen Geschichte // Historische Zeitschrift. Bd. 244. 1987. S. 557–603.

*Hildermeier, Manfred.* Geschichte Russlands. Vom Mittelalter bis zur Oktoberrevolution. München, 2013.

*Hirsch, Francine.* Empire of Nations. Ethnographic Knowledge and the Making of the Soviet Union. Ithaca (N.Y.), 2005.

*Hoffmann, David L.; Kotsonis, Yanni.* (Ed.) Russian Modernity. Politics, Knowledge, Practices. N.Y., 2000.

*Hoffmann, Peter.* Messen und Wiegen // Handbuch der Geschichte Russlands. Bd. 6: Einführung in Literatur, Quellen und Hilfsmittel. Stuttgart, 2004. S. 199–212.

*Hoffmann, Peter.* Zeitrechnung und Kalender // Handbuch der Geschichte Russlands. Bd. 6: Einführung in Literatur, Quellen und Hilfsmittel. Stuttgart, 2004. S. 185–197.

*Holquist, Peter.* To Count, to Extract, and to Exterminate. Population Statistics and Population Politics in Late Imperial and Soviet Russia // Suny, Ronald G.; Martin, Terry. (Ed.) A State of Nations. Empire and Nation-Making in the Age of Lenin and Stalin. Oxford; N.Y., 2001. P. 111–144.



*Holquist, Peter.* Violent Russia, Deadly Marxism? Russia in the Epoch of Violence // *Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History*. Vol. 4. 2003. № 3. P. 627–652.

*Honold, Alexander.* Flüsse, Berge, Eisenbahnen. Szenen geografischer Bemächtigung // *Idem; Scherpe, Klaus R. (Hg.) Das Fremde. Reiseerfahrungen, Schreibformen und kulturelles Wissen, Zeitschrift für Germanistik*. N.F. Beiheft 2. 1999. S. 149–174.

*Ingold, Felix.* Russische Wege. Geschichte, Kultur, Weltbild. München, 2007.

*Ipsen, Detlev.* Raumbilder // *Informationen zur Raumentwicklung*. Bd. 11/12. 1986. S. 921–931.

*Ivaskevicius, Marius.* Die Zivilisation Wershbolowo. Virbalis/Litauen // *Raabe, Katharina; Sznajderman, Monika. (Ed.) Last & Lost. Ein Atlas des verschwindenden Europas*. Frankfurt a.M., 2006. S. 44–61.

*Jackson, Robert Louis.* The Night Journey: Anna Kareninas Return to Saint Petersburg // *Knapp, Liza; Mandelker, Amy. (Ed.) Approaches to Teaching Tolstoy's Anna Karenina*. N.Y., 2003. P. 150–160.

*Jahn, Gary R.* The Image of the Railroad in Anna Karenina // *The Slavic and East European Journal*. Vol. 25. 1981. № 2. P. 1–10.

*Jersild, Austin.* Orientalism and Empire. North Caucasus Mountain Peoples and the Georgian Frontier, 1845–1917. Montreal, 2002.

*Jobst, Kerstin.* Die Perle des Imperiums. Der russische Krim-Diskurs im Zarenreich. Konstanz, 2007.

*Johnson, Emily D.* How St. Petersburg Learned to Study Itself. The Russian Idea of Kraevedenie. University Park (Pen.), 2006.

*Judge, Edward H.* Plehve. Repression and Reform in Imperial Russia, 1902–1904. Syracuse (N.Y.), 1983.

*Judge, Edward H.* Peasant Resettlement and Social Control in Late Imperial Russia // *Idem; Simms, James Y. (Ed.) Modernization and Revolution: Dilemmas of Progress in Late Imperial Russia*. N.Y., 1992. P. 75–94.

*Just, Michael.* Ost- und südosteuropäische Amerikawanderung. 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und Aufnahme in den Vereinigten Staaten. Stuttgart, 1988.

*Kahan, Arcadius.* Kongreßpolen // *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. Bd. 5. Stuttgart, 1985. S. 584–600.

*Kahan, Arcadius.* Russian Economic History: The Nineteenth Century. Chicago, 1989.

*Kappeler, Andreas.* Russland als Vielvölkerreich: Entstehung — Geschichte — Zerfall. 2. Aufl. München, 2008.

*Kaschuba, Wolfgang.* Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt a.M., 2004.

*Kastl, Jorg.* Am straffen Zügel. Bismarcks Botschafter in Russland, 1871–1892. Munchen, 1994.

*Kaufmann, Alexander A.* [Кауфман, Александр Аркадьевич]. Das russische Übersiedlungs- und Kolonisationsgesetz vom 6./19. Juni 1904 und die Aussichten der inneren Kolonisation in Rußland // Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. N.F. Bd. 22. 1906. S. 371–423.

*Kaufmann, Alexander A.* [Кауфман, Александр Аркадьевич]. The History and the Development of the Official Russian Statistics // Koren, John (Ed.) The History of Statistics. Their development and Progress in Many Countries. N.Y., 1918. P. 467–534.

*Kern, Stephen.* The Culture of Time and Space, 1880–1918. 7th ed. Cambridge (Mass.), 1994.

*Kessl, Fabian; Reutlinger, Christian.* (Sozial)Raum — ein Bestimmungsversuch // Reutlinger, Christian. (Hrsg.) Sozialraum. Eine Einführung. Wiesbaden, 2007. S. 19–35.

*Killen, Andreas.* Berlin Electropolis. Shock, Nerves, and German Modernity. Berkeley, 2006.

*Kipp, Jacob W.* Strategic Railroads and the Dilemmas of Modernization // Schimmelpenninck van der Oye, David; Menning, Bruce W. (Ed.) Reforming the Tsar's Army. Military Innovation in Imperial Russia from Peter the Great to the Revolution. Cambridge, 2004. P. 82–103.

*Kleinmann, Yvonne.* Neue Orte, neue Menschen. Jüdische Lebensformen in St. Petersburg und Moskau im 19. Jahrhundert. Göttingen, 2006.

*Kleinmann, Yvonne.* Wissenschaft imperial — Wissenschaft national. Entwurf einer Geschichte der Ethnographie im Russländischen Reich // Hausmann, Guido; Rustemeyer, Angela. (Hrsg.) Imperienvergleich. Beispiele und Ansätze aus osteuropäischer Perspektive: Festschrift für Andreas Kappeler. Wiesbaden, 2009. (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte; Bd. 75). S. 77–103.

*Klenner, Markus.* Eisenbahn und Politik. 1758–1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen. Wien, 2002.

*Klier, John D.* What Exactly Was a Shtetl? // Estraiikh, Gennady; Krutikov, Mikhail. (Ed.) The Shtetl: Image and Reality. Oxford, 2000. P. 23–35.

*Knight, Amy.* Female Terrorists in the Russian Socialist Revolutionary Party // Russian Review. Vol. 38. 1979. P. 139–159.

*Knight, Nathaniel.* Science, Empire, and Nationality. Ethnography in the Russian Geographical Society, 1845–1855 // Burbank, Jane; Ransel, David L. Imperial Russia. New Histories for the Empire. Bloomington, 1998. P. 108–141.

*Knight, Nathaniel.* Ethnicity, Nationalism and the Masses. *Narodnost' and Modernity in Imperial Russia* // Hoffmann, David L.; Kotsonis, Yanni. (Ed.) *Russian Modernity. Politics, Knowledge, Practices.* N.Y., 2000. P. 41–64.

*Knoll, Gabriele M.* Reisen als Geschäft. Die Anfänge des organisierten Tourismus // Bausinger, Hermann; Beyrer, Klaus; Korff, Gottfried. (Hrsg.) *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus.* München, 1991. S. 336–343.

*Koenker, Diane.* Travel to Work, Travel to Play: On Russian Tourism, Travel, and Leisure // *Slavic Review.* Vol. 62. 2003. P. 657–665.

*Kollmann, Nancy S.* Pilgrimage, Procession and Symbolic Space in Sixteenth-Century Russian Politics // Flier, Michael S.; Rowland, Daniel. (Ed.) *Medieval Russian Culture.* Berkeley (Cal.), 1994. P. 163–181.

*Koselleck, Reinhard.* (Hrsg.) *Studien zum Beginn der modernen Welt.* Stuttgart, 1977.

*Koshar, Rudy.* «What Ought to be seen». Tourist Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe // *Journal of Contemporary History.* Vol. 33. 1998. № 3. P. 323–340.

*Krajewski, Markus.* Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900. Frankfurt a.M., 2006.

*Kretschmer, Winfried.* Geschichte der Weltausstellungen. Frankfurt a.M., 1999.

*Krings, Ulrich.* Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. München, 1985.

*Kroning, Ole Christian.* Züge der russischen Literatur. Zum Motiv der Eisenbahn in der russischen Literatur von der Mitte des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts: (Unveröffentlichte) Magisterarbeit / Humboldt-Universität zu Berlin. Berlin, 2007.

*Kuchenbuch, Thomas.* Die Welt um 1900. Unterhaltungs- und Technik-kultur. Stuttgart, 1992.

*Kuhn, Norbert.* Sozialwissenschaftliche Raumkonzeptionen. Der Beitrag der raumtheoretischen Ansätze in den Theorien von Simmel, Lefebvre und Giddens für eine sozialwissenschaftliche Theoretisierung des Raumes: Diss. / Universität Saarbrücken. Saarbrücken, 1994.

*Kulczycki, Ludwig.* Geschichte der russischen Revolution. Bd. 2. Gotha, 1911.

*Kulstein, David.* Napoleon III and the Working Class. A Study of Government Propaganda Under the Second Empire. Los Angeles, 1969.

*Kusber, Jan.* Siegeserwartungen und Schuldzuweisungen. Die Autokratie und das Militär im Russisch-Japanischen Krieg 1904/05 // Kreiner, Josef. (Hrsg.) *Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05).* Göttingen, 2005. S. 99–116.

*Lambroza, Shlomo.* The Pogroms of 1903–1906 // Klier, John D.; Lambroza, Shlomo. (Ed.) Pogroms. Anti-Jewish Violence in Modern Russian History. Cambridge, 1992. P. 195–247.

*Lamin V.A.* The «Moving Frontier»: The Trans-Siberian Railroad // Stolberg, Eva-Maria. (Ed.) The Siberian Saga. A History of Russia's Wild East. Frankfurt a.M. etc., 2005. P. 109–118.

*Lapple, Dieter.* Essay über den Raum // Hausermann, Hartmut, etc. (Hrsg.) Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler, 1991. S. 157–207.

*Laue, Theodore H. von.* Sergei Witte and the Industrialization of Russia. Columbia, 1963.

*Lauterbach, Burkhardt.* Baedeker und andere Reiseführer. Eine Problemskizze // Zeitschrift für Volkskunde. Bd. 85. 1989. S. 206–236.

*Lazersons, Maksis.* The American Impact on Russia, Diplomatic and Ideological, 1784–1917 N.Y., 1950.

*Lee, Robert.* Railways and imperialism // Institute of Railway Studies — Working Papers. 1999.

*Lee, Robert.* Railways, Space and Imperialism // Dinshobl, Gunter. (Hrsg.) Eisenbahn/Kultur. Railway/Culture. Wien, 2004. (Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs; Sonderband 7). S. 91–106.

*Lefebvre, Henri.* The Production of Space. Malden (Mass.), 1991 (франц. изд.: 1974).

*Leonhard, Jorn; von Hirschhausen, Ulrike.* Empires und Nationalstaaten im 19. Jahrhundert. Gottingen, 2009.

*Leroy-Beaulieu, Pierre.* La Renovation de l'Asie. Siberie — Chine — Japon 2nd ed. Paris, 1900.

*Lohr, Eric.* Population Policy and Emigration Policy in Imperial Russia: [unveroff. Manuskript]. Herbst, 2007.

*Lohr, Eric.* Russian Citizenship. From Empire to Soviet Union. Cambridge (Mass.), 2012.

*Loskutova, Marina.* A Motherland with a Radius of 300 Miles: Regional Identity in Russian Secondary and Post-Elementary Education from Early Nineteenth Century to the War and Revolution // European Review of History — Revue européenne d'histoire. Vol. 9. 2002. № 1. P. 7–22.

*Lounsbury, Anne.* Dostoevskii's Geography: Centers, Peripheries, and Networks in «Demons» // Slavic Review. Vol. 66. 2007. P. 211–229.

*Löw, Martina.* Raumsoziologie. Frankfurt a.M., 2001.

*Löw, Martina.* Epilog // Rau, Susanne; Schwerhoff, Gerd. (Hrsg.) Zwischen Gotteshaus und Taverne. Öffentliche Räume in Spätmittelalter und Früher Neuzeit. Köln; Weimar; Wien, 2004. S. 463–468.

*Low, Martina; Steets, Silke; Stoetzer, Sergej.* Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. Opladen, 2007.

*Lowe, Heinz-Dietrich.* Die Arbeiter und die revolutionäre Bewegung in den Städten // Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3/1 / Hrsg. von Gottfried Schramm. Stuttgart, 1983. S. 351–364.

*Lowe, Heinz-Dietrich.* Von der Industrialisierung zur ersten Revolution 1890 bis 1904 // Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3/1 / Hrsg. von Gottfried Schramm. Stuttgart, 1983. S. 203–335.

*Lowe, Heinz-Dietrich.* Der Russisch-Japanische Krieg und die russische Innenpolitik: Vom «kleinen erfolgreichen Krieg» in die erste Revolution von 1905 // Sprotte, Maik H., etc. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit? Wiesbaden, 2007. S. 147–171.

*Luxemburg, Rosa.* Die industrielle Entwicklung Polens. Leipzig, 1898.

*Maier, Charles S.* Consigning the Twentieth Century to History: Alternative Narratives for the Modern Era // The American Historical Review. Vol. 105. 2000. P. 807–831.

*Maier, Charles S.* Transformations of Territoriality. 1600–2000 // Budde, Gunilla, etc. (Hrsg.) Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen, Theorien. Göttingen, 2006. S. 32–55.

*March, G. Patrick.* Eastern Destiny. Russia in Asia and the North Pacific. London, 1996.

*Marcus, Laura.* Psychoanalytic Training: Freud and the Railways // Beaumont, Matthew; Freeman, Michael. (Ed.) The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble. Oxford, 2007. P. 155–175.

*Marks, Steven G.* Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca (N.Y.), 1991.

*Marks, Steven G.* Conquering the Great East: Kulomzin, Peasant Resettlement, and the Creation of Modern Siberia // Kotkin, Stephen; Wolff, David. (Ed.) Rediscovering Russia in Asia. Armonk (N.Y.), 1995. P. 23–39.

*Marks, Steven G.* How Russia Shaped the Modern World. Princeton (N.J.), 2003.

*Marsden, Ben; Smith, Crosbie.* Engineering Empires. A Cultural History of Technology in Nineteenth-Century Britain. Houndmills, 2005.

*Martner, Camille.* Emploi des chemins de fer pendant la Guerre D'Orient. 1876–1878. Paris, 1878.

*Masoero, Alberto.* Territorial Colonization in Late Imperial Russia. Stages of Development of a Concept // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 14. 2013. № 1. P. 59–91.

*Mattelart, Armand.* Mapping World Communications. War, Progress, Culture. Minneapolis, 1994.

- Mattelart, Armand.* L'invention de la communication. 2me ed. Paris, 1997.
- Matthews, Mervyn.* The Passport Society. Controlling Movement in Russia and the USSR. Boulder, 1993.
- Maurer, Michael.* Der Reisebericht // Aufriß der Historischen Wissenschaften. Bd. 4: Quellen. Stuttgart, 2002. S. 325–348.
- Masoero, Alberto.* Territorial Colonization in Late Imperial Russia. Stages in the Development of a Concept // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 14. 2013. № 1. P. 59–91.
- McMurray, Jonathan S.* Distant Ties. Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway. Westport, 2001.
- McNeal, Robert H.* Tsar and Cossack. 1855–1914. N.Y., 1987.
- McReynolds, Louise.* The News Under Russia's Old Regime. The Development of a Mass Circulation Press. Princeton (N.J.), 1991.
- McReynolds, Louise.* Russia at Play. Leisure Activities at the End of the Tsarist Era. Ithaca (N.Y.), 2003.
- McReynolds, Louise.* The Prerevolutionary Russian Tourist: Commercialization in the Nineteenth Century // Gorsuch, Anne E.; Koenker, Diane P. (Ed.) Turizm. The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism. Ithaca (N.Y.), 2006. P. 17–42.
- Meeks, Carrol L. V.* The Railroad Station. An Architectural History. New Haven (Con.), 1956.
- Meinig, Donald W.* The Shaping of America. Bd. 3. New Haven (Con.), 1998.
- Mellor, Jane.* Modernization Theory and Count Witte's Russia in the 1890s // Slovo: An interdisciplinary Journal of Contemporary Russian and East European Affairs. Vol. 1. 1988. № 2. P. 8–34.
- Melville, Ralph.* Bevölkerungsentwicklung und demographischer Strukturwandel bis zum Ersten Weltkrieg // Handbuch der Geschichte Russlands. Bd. 3/2 / Hrsg. Gottfried Schramm. Stuttgart, 1992. S. 1010–1071.
- Menager, Bernard.* Les Napoleon du people. Paris, 1988.
- Menning, Bruce W.* Bayonets Bevor Bullets. The Imperial Russian Army, 1861–1914. Bloomington, 1992.
- Menning, Bruce W.* Neither Mahan nor Moltke: Strategy in the Russo-Japanese War // Steinberg, John W., etc. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Vol. 1. Leiden, 2005. P. 128–156.
- Mergel, Thomas.* Geht es weiterhin voran? Die Modernisierungstheorie auf dem Weg zu einer Theorie der Moderne // Idem; Welskopp, Thomas. (Hrsg.) Geschichte zwischen Kultur und Gesellschaft. Beiträge zur Theorie-Debatte. München, 1997. S. 203–232.
- Merki Christoph, Maria.* Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart, 2008.

Miller, Alexei. (Ed.) *The Romanov Empire and the Russian Nation* // Berger, Stefan; Miller, Alexei. (Ed.) *Nation Building in the Core of European Empires* (forthcoming).

Miller, Alexei; Rieber, Alfred J. (Ed.) *Imperial Rule*. Budapest; N.Y., 2004.

Mitchell, Allan. *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry, 1815–1914*. N.Y., 2000.

Mogilner, Marina B. *Russian Physical Anthropology of the Nineteenth-Early Twentieth Centuries: Imperial Race, Colonial Other, Degenerate Types, and the Russian Racial Body* // Gerasimov, Ilya, etc. (Ed.) *Empire Speaks Out: Languages of Rationalization and Self-Description in the Russian Empire*. Leiden, 2009. P. 155–189.

Mosse, Werner E. *An Economic History of Russia, 1856–1914*. London, 1996.

Mühl, Albert; Klein, Jurgen. *Reisen in Luxuszügen. Die internationale Schlafwagengesellschaft. Die großen Expresszüge und Hotels. Geschichte und Plakate*. 2. Aufl. Freiburg, 2006.

Müller, Susanne. *Die Welt des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers. 1830–1945*. Frankfurt a.M., 2012.

Mumenthaler, Rudolf. *Über Stock und Stauden. Reiseumstände in Rußland nach den Berichten aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts* // Boskovska, Nada; Goehrke, Carsten, etc. (Hrsg.) *Zwischen Adria und Jenissei. Reisen in die Vergangenheit*. Werner Zimmermann zum 70. Geburtstag, Zurich, 1995. S. 225–273.

Nabokov, Vladimir. *Leo Tolstoj, Anna Karenina* // Idem. *Die Kunst des Lesens. Meisterwerke der russischen Literatur*. Frankfurt a.M., 1984. S. 201–315.

Naimark, Norman. *Terrorism and the Fall of Imperial Russia* // *Terrorism and Political Violence*. Vol. 2. 1990. P. 171–192.

Neutatz, Dietmar. *Der Traum von der Transsib: Visionen, Wünsche, Präsentationen und Wahrnehmungen 1857–1914* // *Sibirienbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften*. Irkutsk, 2005. S. 179–203.

Neutsch, Cornelius. *Die Kunst, seine Reisen wohl einzurichten. Gelehrte und Enzyklopadisten* // Bausinger, Hermann; Beyrer, Klaus; Korff, Gottfried. (Hrsg.) *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München, 1991. S. 146–152.

Nevezgodine, Ivan V. *The Impact of the Trans-Siberian Railway on the Architecture and Urban Planning of Siberian Cities* // Roth, Ralf; Polino, Marie-Noëlle. (Ed.) *The City and the Railway in Europe*. Aldershot, 2003. P. 79–103.

Nickell, William. *The Death of Tolstoy. Russia on the Eve, Astapovo Station, 1910*. Ithaca (N.Y.), 2010.

*Nish, Ian.* 'The Origins of the Russo-Japanese War. London, 1985.

*Nish, Ian.* 'The Russo-Japanese War: Planning, Performance and Peace-Making // Kreiner, Josef. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05). Gottingen, 2005. S. 11–25.

*Nish, Ian.* 'Stretching Out for the Yalu: A Contested Frontier, 1900–1903 // Steinberg, John W., etc. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Leiden, 2005. P. 45–64.

*Notzold, Jurgen.* Agrarfrage und Industrialisierung am Vorabend des Ersten Weltkrieges // Geyer, Dietrich. (Hrsg.) Wirtschaft und Gesellschaft im vorrevolutionären Russland. Köln, 1975. S. 228–251.

*Nolte, Hans-Heinrich.* Technologietransfer in Rußland vor 1914. Möglichkeiten und Grenzen nachholender Industrialisierung // Technikgeschichte. Bd. 51. 1984. S. 319–334.

*Norris, Stephen M.* A War of Images. Russian Popular Prints, Wartime Culture, and National Identity, 1812–1945. DeKalb (Ill.), 2006.

*Ory, Pascal.* Les expositions universelles de Paris. Ramsay, 1982.

*Osterhammel, Jurgen.* Die Wiederkehr des Raumes: Geopolitik, Geohistoire und historische Geographie // Neue Politische Literatur. Bd. 43. 1998. S. 374–397.

*Osterhammel, Jurgen.* Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen. 3. Aufl. München, 2003.

*Osterhammel, Jurgen.* 'The Great Work of Uplifting Mankind'. Zivilisierungsmissionen und Moderne // Barth, Boris; Osterhammel, Jurgen. (Hrsg.) Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert. Konstanz, 2005. S. 363–425.

*Osterhammel, Jurgen.* Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München, 2009.

*Osterhammel, Jurgen; Petersson, Niels P.* Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen. München, 2003.

*Owen, Thomas C.* Dilemmas of Russian Capitalism. Fedor Chizhov and Corporate Enterprise in the Railroad Age. Cambridge (Mass.) etc., 2005.

*Paech, Joachim.* Die Ankunft des Zuges // epd Film. Bd. 6/84. S. 16–23.

*Paine, Sarah C.M.* Imperial Rivals: China, Russia, and Their Disputed Frontier. Armonk, 1996.

*Palmowski, Jan.* Travels with Baedeker. The Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian Britain // Koshar, Rudy. (Ed.) Histories of Leisure. Oxford, 2002. P. 105–130.

*Parejo Vadillo, Ana; Plunkett, John.* The Railway Passenger, or the Training of the Eye // Beaumont, Matthew; Freeman, Michael. (Ed.) 'The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble. Oxford, 2007. P. 45–67.



*Patrikeeff, Felix; Shukman, Harold.* Railways and the Russo-Japanese War. Transporting War. London, 2007

*Paulmann, Johannes.* Monarchenbegegnungen in Europa zwischen Ancien Regime und Erstem Weltkrieg. Paderborn, 2000.

*Pereira N.G.O.* The Idea of Siberian Regionalism in Late Imperial and Revolutionary Russia // Russian History — Histoire Russe. Vol. 20. 1993. P. 163–178.

*Peri, Alexis; Evans, Christine.* Visions of Terror. The Death of Plehve Through the Eyes of Savinkov // <[http://stpetersburg.berkeley.edu/alexis/alexis\\_front.html](http://stpetersburg.berkeley.edu/alexis/alexis_front.html)> (2.08.2013).

*Pethybridge, Roger.* The Spread of the Russian Revolution. Essays on 1917. London, 1972.

*Pierce, Richard A.* Russian Central Asia. 1867–1917. Berkeley (Cal.), 1960.

*Pinter, Walter McKenzie.* Russian Economic Policy under Nicholas I. Ithaca (N.Y.), 1967.

*Pipes, Richard.* The Degaev Affair. Terror and Treason in Tsarist Russia. New Haven (Con.), 2003.

*Plessen, Marie-Louise von.* (Hrsg.) Sehnsucht. Das Panorama als Massenunterhaltung des 19. Jahrhunderts. Basel, 1993.

*Polvinen, Tuomo.* Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Russlands vor dem ersten Weltkrieg. Helsinki, 1962. (Studia Historica; № 4).

*Pomper, Philipp.* Nechaev and 'Tsaricide: The Conspiracy within the Conspiracy // Russian Review. Vol. 33. 1974. P. 123–138.

*Pomper, Philipp.* Sergei Nechaev. New Brunswick, 1979.

*Pobog-Malinowski, Władysław.* Akcja bojowa pod Bezdunami 26 wrzesnia 1908. Warszawa, 1933.

*Portal, Roger.* The Industrialization of Russia // The Cambridge Economic History of Europe. Vol. 6/2. Cambridge, 1965.

*Poulsen, John; Kuranow, W., etc.* Die Transsibirische Eisenbahn. Die langste Eisenbahn der Welt. Malmo, 1986.

*Pratt, Edwin A.* The Rise of Rail-Power in War and Conquest, 1833–1914. London, 1915.

*Pritsak, Omeljan.* Pogroms of 1881 // Harvard Ukrainian Studies. Vol. 11. 1987. P. 8–41.

*Randolph, John W.* The Singing Coachman or, the Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times // Journal of Early Modern History. Vol. 11. 2007. P. 33–62.

*Randolph, John W.* Russian Route — 'The Politics of the Petersburg-Moscow Road. 1700–1800 // Bassin, Mark; Ely, Christopher; Stockdale,

Melissa K. (Ed.) *Space, Place, and Power in Modern Russia. Essays in the New Spatial History*. DeKalb (Ill.), 2010. P. 81–99.

*Randolph, John; Avrutin, Eugene M.* (Ed.) *Russia in Motion. Cultures of Human Mobility since 1850*. Urbana (Ill.); Chicago, 2012.

*Raphael, Lutz.* Ordnungsmuster der «Hochmoderne»? Die Theorie der Moderne und die Geschichte der europäischen Gesellschaften im 20. Jahrhundert // *Idem, Ute Schneider.* (Hrsg.) *Dimensionen der Moderne* (Festschrift für Christof Dipper). Frankfurt a.M., 2008. S. 73–91.

*Razvozaeva, Elena.* L'Histoire du tourisme russe en France // *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*. № 25. 2007 (<<http://www.univ-paris1.fr/autres-structures-de-recherche/ipr/les-revues/bulletin/tous-les-bulletins/bulletin-n-25/lhistoire-du-tourisme-russe-en-france/>> [1.08.2013]).

*Reichman Henry F.* *Railwaymen and Revolution. Russia 1905*. Berkeley (Cal.), 1987.

*Reichman Henry F.* The 1905 Revolution on the Siberian Railroad // *Russian Review*. Vol. 47. 1988. P. 25–48.

*Rich, David Alan.* *The Tsar's Colonels: Professionalism, Strategy, and Subversion in Late Imperial Russia*. Cambridge (Mass.), 1998.

*Richards, Jeffrey; MacKenzie, John M.* *The Railway Station: A Social history*. Oxford, 1986.

*Rieber, Alfred.* The Formation of «La Grande Societe des Chemins de Fer Russes» // *JGO*. Bd. 21. 1973. S. 375–391.

*Rieber, Alfred.* The Rise of Engineers in Russia // *Cahiers du Monde Russe et Sovietique*. T. 31. 1990. № 4. P. 539–568.

*Rieber, Alfred.* Interest-Group Politics in the Era of the Great Reforms // *Eklöf, Ben, etc.* (Ed.) *Russia's Great Reforms, 1855–1881*. Bloomington (Ind.), 1994. P. 58–83.

*Rieber, Alfred.* The Debate over the Southern Line: Economic Integration or National Security // *Plokhyy, Serhii; Sysyn, Frank.* (Ed.) *Synopsis. A collection of Essays in Honour of Zenon E. Kohut*. Toronto, 2005. S. 371–397.

*Rieber, Alfred.* Nationalizing Imperial Armies. A Comparative and Transnational Study of Three Empires // *Berger, Stefan; Miller, Alexei.* (Ed.) *Nation Building in the Core of European Empires* (forthcoming).

*Robbins, Michael.* *The Railway Age*. Manchester, 1998 (1-е изд.: 1962).

*Rolf, Malte.* Der Zar an der Weichsel: Repräsentation von Herrschaft und Imperium im *fin de siècle* // *Baberowski, Jorg; Feest, David; Gumb, Christoph.* (Hrsg.) *Imperiale Herrschaft in der Provinz. Repräsentation politischer Macht im späten Zarenreich*. Frankfurt a.M., 2008. S. 145–171.

*Roth, Ralf.* *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*. Ostfildern, 2005.

*Roth, Ralf; Polino, Marie-Noelle.* (Ed.) *The City and the Railway in Europe.* Aldershot, 2003.

*Roth, Ralf; Schlogel, Karl.* (Hrsg.) *Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert.* Frankfurt a.M., 2009.

*Rumjanzewa, Marina.* *Die Verschlechterung der Welt. Über die russischen Wurzeln des Terrorismus als Nihilismus // Neue Zürcher Zeitung.* 2001. 26. Nov. (<<http://www.nzz.ch/2001/11/26/fe/article7SEVE.html>> [2.08.2013]).

*Rutkowski, Ernst R.* *Die revolutionäre Bewegung und die inneren Verhältnisse des Zarenreiches von 1877 bis 1884 im Urteil österreichisch-ungarischer Diplomaten // Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs.* Bd. 9. 1956. S. 348–483.

*Sahadeo, Jeff.* *Russian Colonial Society in Tashkent, 1865–1923.* Bloomington, 2007.

*Sandl, Marcus.* *Geschichtswissenschaft // Günzel, Stephan.* (Hrsg.) *Raumwissenschaften.* Frankfurt a.M., 2009. S. 159–174.

*Saunders, David.* *Russia in the Age of Reaction and Reform. 1801–1881.* London, 1992.

*Schattenberg, Susanne.* *Die korrupte Provinz. Russische Beamte im 19. Jahrhundert.* Frankfurt a.M., 2008.

*Scheidegger, Gabriele.* *Das Eigene im Bild vom Anderen. Quellenkritische Überlegungen zur russisch-abendlandischen Begegnung im 16. und 17. Jahrhundert // JGO. N.F. Bd. 35.* 1987. S. 339–355.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* *Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung. Literaturbericht // Geschichte und Gesellschaft.* Bd. 28. 2002. S. 493–514.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* *Aleksandr Nevskij. Heiliger — Fürst — Nationalheld. Eine Erinnerungsfürst im russischen kulturellen Gedächtnis (1263–2000).* Köln, 2004.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* *Imperiale Raumerschließung. Beherrschung der russischen Weite // Osteuropa.* Bd. 3. 2005. S. 33–45.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* *Russlands «stahlerne Band»: Die Transsibirische Eisenbahn // Ost-West. Europäische Perspektiven.* Bd. 7. 2006. Heft 3. S. 219–226.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* *Bahnhöfe. Stadttore der Moderne // Schlogel, Karl; Schenk, Frithjof Benjamin; Ackeret, Markus.* (Hrsg.) *Saint Petersburg. Schauplätze einer Stadtgeschichte.* Frankfurt a.M., 2007. S. 141–157.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* *Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn in Krieg und Revolution // Aust, Martin; Steindorff, Ludwig.* (Hrsg.) *Russland 1905 — Perspektiven auf die erste Revolution im Zarenreich.* Frankfurt a.M., 2007. S. 47–67.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich // Roth, Ralf; Schlogel, Karl. (Hrsg.) Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M., 2009. S. 197–221.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Reisen in die Vergangenheit: Eisenbahn und Erinnerung im späten Zarenreich // Buchinger, Kirstin; Gantet, Claire; Vogel, Jakob. (Hrsg.) Europäische Erinnerungsraume [Festschrift für Etienne François]. Frankfurt a.M., 2009. S. 58–71.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Attacking the Empires Achilles Heels: Railroads and Terrorism in Tsarist Russia // JGO. Bd. 58. 2010. S. 232–253.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Mastering Imperial Space? The Ambivalent Impact of Railway Building in Tsarist Russia // Leonard, Jörn; Hirschhausen, Ulrike von. (Hrsg.) Comparing Empires. Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century. Göttingen, 2011. S. 60–77.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Die Produktion des imperialen Raumes: Konzeptionelle Überlegungen zu einer Sozial- und Kulturgeschichte der russischen Eisenbahn im 19. Jahrhundert // Schlogel, Karl. (Hrsg.) Mastering Russian Spaces. Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte. München, 2011. S. 109–127.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Der musikalische Bahnhof. Eine Episode aus der Klanggeschichte der technischen Moderne im späten Zarenreich // Kunkel, Michael, etc. (Hrsg.) Dreizehn 13. Basels Badischer Bahnhof in Geschichte, Architektur und Musik Ein multidisziplinäres Projekt zur Vergangenheit und Gegenwart eines Stadtmonuments. Saarbrücken, 2012. P. 13–21.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* «This new means of transportation will make unstable people even more unstable»: Railways and geographical mobility in Tsarist Russia // Randolph, John; Avrutin, Eugene. (Hrsg.) Russia in Motion. Cultures of Human Mobility Since 1850. Urbana (Ill.); Chicago, 2012. P. 218–234.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Mental Maps: Die kognitive Kartierung des Kontinents als Forschungsgegenstand der europäischen Geschichte // Europäische Geschichte Online (EGO) / Hrsg. vom Leibniz-Institut für Europäische Geschichte (IEG). Mainz, 2013. 5. Juni (<<http://www.ieg-ego.eu/schenkf-2013-de>>; URN: urn:nbn:de:0159-2013052237 [18.06.2013]).

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Travel, Railroads, and Identity Formation in the Russian Empire // Weitz, Eric; Bartov, Omer. (Ed.) Shatterzone of Empires. Coexistence and Violence in the German, Habsburg, Russian, and Ottoman Borderlands. Boonington, 2013. P. 136–151.

*Schenk, Frithjof Benjamin.* Das Zarenreich als Transitraum zwischen Europa und Asien. Russische Visionen und westliche Perzeptionen um die Jahrhundertwende // Aust, Martin. (Hrsg.) Globalisierung imperial

und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851–1991. Frankfurt a.M., 2013. S. 41–63.

*Schimmelpenninck van der Oye, David.* Toward the Rising Sun. Russian Ideologies of Empire and the Path to War with Japan. DeKalb (Ill.), 2001.

*Schimmelpenninck van der Oye, David.* The Immediate Origins of the War // Steinberg, John W., etc. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Leiden, 2005. P. 23–44.

*Schivelbusch, Wolfgang.* Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit. 2. Aufl. Frankfurt a.M., 2002.

*Schlögel, Karl.* Moskau lesen. Berlin, 1984.

*Schlögel, Karl.* Jenseits des Großen Oktober. Das Laboratorium der Moderne. Petersburg 1909–1921. Berlin, 1988.

*Schlögel, Karl.* Berlin. Ostbahnhof Europas. Russen und Deutsche in ihrem Jahrhundert. Berlin, 1998.

*Schlögel, Karl.* Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München, 2003.

*Schlögel, Karl.* (Hrsg.) Mastering Russian Spaces. Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte. München, 2011.

*Schmidt, Christoph.* Standerecht und Standeswechsel in Rußland 1851–1897. Wiesbaden, 1994.

*Schnell, Felix.* Ordnungshüter auf Abwegen? Herrschaft und illegitime polizeiliche Gewalt in Moskau, 1905–1914. Wiesbaden, 2006. (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte; Bd. 67).

*Schroer, Markus.* Raum, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums. Frankfurt a.M., 2006.

*Schroder, Iris; Hohler, Sabine.* Welt-Räume: Annäherungen an eine Geschichte der Globalität im 20. Jahrhundert // Eadem. (Hrsg.) Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900. Frankfurt a.M., 2005. S. 9–47.

*Schultz, Hans-Dietrich.* Räume sind nicht, Räume werden gemacht. Zur Genese «Mitteleuropas» in der deutschen Geographie // Europa Regional. Bd. 5, 1997. S. 2–14.

*Schulz-Forberg, Hagen.* European Travel and Travel Writing. Cultural Practice and the Idea of Europe // Idem. (Ed.) Unravelling Civilisation. European Travel and Travel Writing. Brussels, 2005. P. 13–42.

*Schulze, Winfried.* Ende der Moderne? Zur Korrektur unseres Begriffs der Moderne aus historischer Sicht // Meier, Heinrich. (Hrsg.) Zur Diagnose der Moderne. München, 1990. P. 69–97.

*Schulze Wessel, Martin.* Russlands Blick auf Preußen. Die polnische Frage in der Diplomatie und der politischen Öffentlichkeit des Zarenreiches und des Sowjetstaates. 1697–1947. Stuttgart, 1995.

*Searight, Sarah.* Russian Railway Penetration of Central Asia // Asian Affairs. Bd. 23. 1992. S. 171–180.

*Shanin, Teodor.* Russia, 1905–1907. Revolution as a Moment of Truth. Houndmills, 1986.

*Siegelbaum, Lewis.* Those Elusive Scouts. Pioneering Peasants and the Russian State, 1870s–1950s // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 14. 2013. № 1. P. 31–58.

*Siegelbaum, Lewis H.; Moch Leslie P.* Broad is my Native Land. Repertoires and Regimes of Migration in Russia's Twentieth Century. Ithaca (N.Y.), 2014.

*Simmel, Georg.* Der Raum und die raumliche Ordnung der Gesellschaft [1908] // Idem. Gesamtausgabe. Bd. 11 / Hrsg. von Otthein Rammstedt. Frankfurt a.M., 1995. S. 687–790.

*Simmel, Georg.* Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung // Idem. Gesamtausgabe. Bd. 11 / Hrsg. von Otthein Rammstedt. Frankfurt a.M., 1995. S. 13–62.

*Simmons, Jack.* The Victorian Railway. London, 1991.

*Slezkine, Yurii.* Das jüdische Jahrhundert. Göttingen, 2006.

*Smith, Jeremy.* (Ed.) Beyond the Limits. The Concept of Space in Russian History and Culture. Helsinki, 1999.

*Speich, Daniel.* Rechts und Links der Eisenbahn. Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt // Burri, Monika, etc. (Hrsg.) Die Internationalität der Eisenbahn. 1850–1970. Zurich, 2003. S. 91–109.

*Sperling, Walter.* Die «Schicksalsfrage» der Kleinstadt: Eisenbahn, Raum und Industrialisierung in der russischen Provinz, 1850–1914 // Idem. (Hrsg.) Jenseits der Zarenmacht. Dimensionen des Politischen im Russischen Reich, 1800–1917. Frankfurt a.M., 2008. S. 127–161.

*Sperling, Walter.* Der Aufbruch in die Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich. Frankfurt a.M., 2011.

*Spring, Derek W.* Railways and Economic Development in Turkestan before 1917 // Symons, Leslie; White, Colin. (Ed.) Russian Transport. A Historical and Geographical Survey. London, 1975. P. 46–74.

*Stadelbauer, Jorg.* Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien. Einflüsse der Eisenbahn auf Raumstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsintegration in einem Grenzgebiet des russischen Machtbereichs. Berlin, 1973.

*Stadelbauer, Jorg.* Russische Eisenbahnen in Turkestan. Pionierleistung oder Hemmnis für eine autochthone Raumentwicklung? // Hutteroth, Wolf-Dieter, etc. (Hrsg.) Frühe Eisenbahnbauten als Pionierleistungen. Neustadt an der Aisch, 1993. S. 69–91.

*Steinberg, John W.* All the Tsar's Men. Russia's General Staff and the Fate of the Empire, 1898–1914. Baltimore, 2010.

*Steinberg, John W.; Wolff, David, etc.* (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. World War Zero. Vol. 1–2. Leiden, 2005–2007.

*Steinwedel, Charles.* Making Social Groups, One Person at a Time: The Identification of Individuals by Estate, Religious Confession, and Ethnicity in Late Imperial Russia // Caplan, Jane; Torpey, John. (Ed.) Documenting Individual Identity. The Development of State Practices in the Modern World. Princeton (N.J.), 2001. P. 67–82.

*Steinwedel, Charles.* Resettling People, Unsettling the Empire. Migration and the Challenge of Governance, 1861–1917 // Breyfolge, Nicholas B.; Schrader, Abby; Sunderland, Willard. (Ed.) Peopling the Russian Periphery. Borderland Colonization in Eurasian History. London; N.Y., 2007. P. 128–147.

*Stenbock-Fermor, Elisabeth.* The Architecture of Anna Karenina. A History of its Writing, Structure, and Message. Lisse, 1975.

*Stilgoe, John R.* Metropolitan Corridor. Railroads and the American Scene. New Haven (Con.); London, 1983.

*Stolberg, Eva-Maria.* Sibirien: Russlands «Wilder Osten». Mythos und soziale Realität im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart, 2009.

*Sturm, Gabriele.* Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften. Opladen, 2000.

*Sunderland, Willard.* The «Colonization Question»: Visions of Colonization in Late Imperial Russia // JGO. Bd. 48. 2000. S. 210–232.

*Sunderland, Willard.* Peasant Pioneering: Russian Peasant Settlers Describe Colonization and the Eastern Frontier, 1880s–1910s // Journal of Social History. Vol. 34. 2001. № 4. P. 895–922.

*Sunderland, Willard.* Empire without Imperialism? Ambiguities of Colonization in Tsarist Russia // Ab Imperio. 2003. № 2. C. 101–114.

*Sunderland, Willard.* Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe. Ithaca (N.Y.); London, 2004.

*Surh, Gerald D.* 1905 in St. Petersburg. Labor, Society, and Revolution. Stanford, 1989.

*Szporluk, Roman.* Communism and Nationalism. Karl Marx versus Friedrich List. N.Y. etc., 1988.

*Tagirova, Nailya.* Mapping the Empires Economic Regions from the Nineteenth to the Early Twentieth Century // Burbank, Jane; Hagen, Mark von; Remnev, Anatolyi. (Ed.) Russian Empire. Space, People, Power, 1700–1930. Bloomington, 2007. P. 125–138.

*Thons, Bodo.* Die Transsibirische Eisenbahn. Die frühen Jahre 1900 bis 1916. Erfurt, 2004.

*Tomaszewski, Fiona K.* A Great Russia. Russia and the Triple Entente, 1905–1914. Westport (Con.), 2002.

*Torpey, John.* The Invention of the Passport. Surveillance, Citizenship and the State. Cambridge, 2000.

*Treadgold, Donald W.* The Great Siberian Migration. Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War. Princeton (N.J.), 1957.

*Trischler, Helmuth.* [Rez.] // Sehepunkte. Bd. 5. 2005. 15. Okt. № 10 (<<http://www.sehepunkte.de/2005/10/8960.html>> [2.08.2013]). — [Rez. von:] *Wobring, Michael.* Die Globalisierung der Telekommunikation im 19. Jahrhundert. Plane, Projekte und Kapazitätsausbauten zwischen Wirtschaft und Politik. Bern, 2005.

*Truesdell, Matthew.* Spectacular Politics. Louis-Napoleon Bonaparte and the Fete Imperiale, 1849–1870. N.Y., 1997.

*Tugan-Baranovsky, Michail Ivanovic.* Geschichte der russischen Fabrik // Bauer, Stephan; Hartmann, Ludo Moritz. (Hrsg.) Sozialgeschichtliche Forschungen. Ergänzungshefte zur Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Hefte 5/6. Berlin, 1900.

*Tupper, Harmon.* To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway. Boston, 1965.

*Ulam, Adam Bruno.* In the Name of the People. Prophets and Conspirators in Pre-Revolutionary Russia with a New Introduction by the Author (1977). New Brunswick, 1998.

*Urbansky, Soren.* Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn. Frankfurt a.M., 2008.

*Utz, Raphael.* Die Orientreise Nikolaus II. und die Rolle des Fernen Ostens im russischen Nationalismus // Sprotte, Maik H., etc. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit? Wiesbaden, 2007. S. 113–145.

*van der Vleuten, Erik.* Infrastructures and Societal Change. A View from the Large Technical Systems Field // Technology Analysis & Strategic Management. Vol. 16. 2004. P. 395–414.

*van der Vleuten, Erik; Kaijser, Arne.* Networking Europe // History and Technology. Vol. 21. 2005. P. 21–48.

*van Laak, Dirk.* Infra-Strukturgeschichte // Geschichte und Gesellschaft. Bd. 27. 2001. S. 367–393.

*van Laak, Dirk.* Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880–1960. Paderborn, 2004.

*Venturi, Franco.* Roots of Revolution. A History of the Populist and Socialist Movements in 19th Century Russia. London, 2001.



*Verhoeven, Claudia.* The Odd Man Karakozov. Imperial Russia, Modernity, and the Birth of Terrorism. Ithaca (N.Y.), 2009.

*Voerkelius, Mirjam.* Russland und die Sowjetunion auf den Weltausstellungen // Aust, Martin. (Hrsg.) Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte, 1851–1991. Frankfurt a.M., 2013. S. 207–224.

*Vogel, Jakob.* Mythos Moderne. Die Technik in der nationalen Selbstdarstellung in Europa // Altenburg, Detlef, etc. (Hrsg.) Im Herzen Europas. Nationale Identitäten und Erinnerungskulturen. Köln, 2008. S. 105–120.

*Vorsteher, Dieter.* Bildungsreisen unter Dampf // Bausinger, Hermann; Beyrer, Klaus; Korff, Gottfried. (Hrsg.) Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München, 1991. P. 304–311.

*Vulpius, Ricarda.* Das Imperium als Thema der Russischen Geschichte // Zeitenblicke. Bd. 6. 2007. 24. Dez. № 2 (<<http://www.zeitenblicke.de/2007/2/vulpius/index.html>> [2.08.2013]).

*Watrous, Stephen D.* The Regionalist Conception of Siberia, 1860–1920 // Diment, Galya; Slezkine, Yuri. (Ed.) Between Heaven and Hell: The Myth of Siberia in Russian Culture. N.Y., 1993. P. 113–132.

*Wcislo, Frank.* Sergei Witte and His Times. A Historiographical Note // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 5. 2004. № 4. P. 749–758.

*Wcislo, Frank.* Rereading Old Texts: Sergei Witte and the Industrialization of Russia // McCaffray, Susan P.; Melancon, Michael. (Ed.) Russia in the European Context, 1789–1914. A Member of the Family. N.Y., 2005. P. 71–83.

*Wcislo, Frank.* Tales of Imperial Russia. The Life and Times of Sergei Witte, 1849–1915. N.Y., 2011.

*Weber, Wolfhard.* Verkürzung von Zeit und Raum. Techniken ohne Balance zwischen 1840 und 1880 // König, Wolfgang. (Hrsg.) Propylaen Technikgeschichte. Bd. 4: Netzwerke, Stahl und Strom 1840–1914. Berlin, 1990. S. 11–261.

*Weeks, Theodore.* Nation and State in Late Imperial Russia. Nationalism and Russification on the Western Frontier, 1863–1914. De Kalb (Ill.), 1996.

*Wehler, Hans-Ulrich.* Modernisierungstheorie und Geschichte. Göttingen, 1975.

*Weiß, Claudia.* Representing the Empire: The Meaning of Siberia for Russian Imperial Identity // Nationalities Papers. Vol. 35. 2007. P. 439–456.

*Weiß, Claudia.* Wie Sibirien «unser» wurde. Die Russische Geographische Gesellschaft und ihr Einfluss auf die Bilder und Vorstellungen von Sibirien im 19. Jahrhundert. Göttingen, 2007.

*Welke, Barbara Young.* Recasting American liberty. Gender, Race, Law, and the Railroad Revolution, 1865–1920. Cambridge, 2001.

*Wendler, Eugen.* Friedrich List. Politische Wirkungsgeschichte des Vordenkers der europäischen Integration. München, 1989.

*Wernecke, [Regierungsrat].* Die Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen in Mitteleuropa // Archiv für das Eisenbahnwesen. 1912. Heft 4. S. 930–958.

*Wertheimer, Jack.* Unwelcome Strangers. East European Jews in Imperial Germany. N.Y., 1987.

*Westwood, John Norton.* Geschichte der russischen Eisenbahnen. Zürich, 1966.

*Westwood, John Norton.* The Vladikavkaz Railway: A Case of Enterprising Private Enterprise // Slavic Review. Vol. 25. 1966. № 4. P. 669–675.

*Westwood, John Norton.* Railways at War. London, 1980.

*Westwood, John Norton.* Russia Against Japan, 1904–05. A New Look at the Russo-Japanese War. N.Y., 1986.

*Wheeler W.E.* The Control of Land Routes: Russian Railways in Central Asia // Journal of the Royal Central Asian Society. Vol. 21. 1934. P. 585–608.

*White Richard.* Railroaded. The Transcontinentals and the Making of Modern America. N.Y., 2011.

*Wiener, Michael.* Ikonographie des Wilden. Menschen-Bilder in Ethnographie und Photographie zwischen 1850 und 1918. München, 1990.

*Wirth, Albrecht.* Der Weltverkehr. Frankfurt a.M., 1906.

*Wittschewsky, Valentin.* Rußlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik von Peter dem Großen bis auf die Gegenwart. Berlin, 1905.

*Wortman, Richard.* Moscow and Petersburg. The Problem of Political Center in Tsarist Russia. 1881–1914 // Wilentz, Sean. (Hrsg.) Rites of Power. Symbolism, and Politics Since the Middle Ages. Philadelphia, 1985. P. 244–271.

*Wortman, Richard.* Rule by Sentiment. Alexander II's Journeys Through the Russian Empire // American Historical Review. Vol. 95. 1990. P. 745–771.

*Wortman, Richard.* Scenarios of Power. Myth and Ceremony in Russian Monarchy. Vol. 1: From Peter the Great to the Death of Nicholas I; Vol. 2: From Alexander II to the Abdication of Nicholas II. Princeton (N.J.), 1995–2000.

*Wortman, Richard.* The «Russian Style» in Church Architecture as Imperial Symbol after 1881 // Crafaft, James; Rowland, Daniel. (Ed.) Architectures of Russian Identity. 1500 to the Present. Ithaca (N.Y.); London, 2003. P. 101–116.

*Wortman, Richard.* Scenarios of Power. Myth and Ceremony in Russian Monarchy. From Peter the Great to the Abdication of Nicholas II. Abridged one-volume paperback version. Princeton (N.J.), 2006.

*Wortman, Richard.* The «Integrity» (*Tselost'*) of the State in Imperial Russian Representation // Ab Imperio. 2011. № 2. С. 20–45.

*Yoshifuru, Tsuchiya.* Unsuccessful National Unity: The Russian Home Front in 1904 // Wolff, David, etc. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. World War Zero. Bd. 2. Leiden, 2007. P. 325–353.

*Zerubavel, Eviatar* The Standardization of Time: A Socio-historical Perspective // American Journal of Sociology. Vol. 88. 1982. № 1. P. 1–23.

*Zoreva, Lioubov*. Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum. Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der LMU Munchen. München, 2009/2012 // <[http://edoc.ub.uni-muenchen.de/14222/1/Zoreva\\_Lioubov.pdf](http://edoc.ub.uni-muenchen.de/14222/1/Zoreva_Lioubov.pdf)> (urn:nbn:de:bvb:19-142228).

*Zorn, Wolfgang*. Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs als Beitrag zur Entwicklung der «modernen Welt» // Koselleck, Reinhard. (Hrsg.) Studien zum Beginn der modernen Welt. Stuttgart, 1977. S. 115–134.

*Zweynert, Joachim*. Eine Geschichte des ökonomischen Denkens in Russland. 1805–1905. Marburg, 2002.

### 3. СПРАВОЧНЫЕ И БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ

Большая советская энциклопедия. 2-е изд. Т. 34. М.; Л., 1955.

*Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.* (Изд.) Энциклопедический словарь. Т. 6, 11, 12, 22. СПб., 1892–1897.

Деятели революционного движения в России: Биобиблиографический словарь. От предшественников декабристов до падения царизма. В 5 т. М., 1927–1934 // <<http://slovari.yandex.ru/dict/revoluc/>> (2.08.2013).

*Зайончковский, Петр Андреевич.* (Ред.) История дореволюционной России в дневниках и воспоминаниях. Аннотированный указатель книг и публикаций в журналах. Т. 2–4. М.; Л., 1977–1986.

*Раскин, Давид Иосифович.* (Ред.) Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917. Т. 1–4. СПб., 1998–2004.

Русские официальные и ведомственные издания XIX — нач. XX в.: Каталог / Российский государственный исторический архив. Научно-справочная библиотека. Т. 1–4. СПб., 1996.

Русские писатели. 1800–1917. Т. 3. М., 1994.

Управленческая элита Российской Империи. История министерств. 1802–1917. СПб., 2008.

*Шилов, Денис Николаевич.* Государственные деятели Российской Империи. Главы Высших и Центральных учреждений. 1802–1917. Биобиблиографический справочник. СПб., 2001.

*Bauer, Erich* (Hrsg.) Worterburch zur Geschichte. Begriffe und Fachausdrücke. Stuttgart, 1960.

*Roll, Freiherr von.* Enzyklopadie des Eisenbahnwesens. Bd. 4, 7, 9. Berlin; Wien, 1913–1921.

Staatslexikon. Recht, Wirtschaft, Gesellschaft. In 5 Bde. / Hrsg. von der Gorres-Gesellschaft. 7. Aufl. Bd. 3. Freiburg, 1987.

## СПИСОК ПРИНЯТЫХ СОКРАЩЕНИЙ

БСЭ — Большая советская энциклопедия

ВИ — Вопросы истории. М.

ГАРФ — Государственный архив Российской Федерации (Москва)

ИВЭО — Императорское Вольное экономическое общество

ИОЛЕАЭ — Императорское общество любителей естествознания, антропологии и этнографии

ИРГО — Императорское российское географическое общество

ИРТО — Императорское российское техническое общество

КСЖД — Комитет Сибирской железной дороги

ПСЗ — Полное собрание законов Российской империи. СПб.

РГИА — Российский государственный исторический архив (Санкт-Петербург)

РНБ — Российская национальная библиотека (Санкт-Петербург)

СС МПС — Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.; Пг.

ЦГИА СПб. — Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга

BSB — Bayerische Staatsbibliothek (München)

CIWL — Compagnie International des Wagons-Lits (Международное общество спальных вагонов)

JGO — Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Wiesbaden.

# РОССИЙСКИЕ ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ МЕРЫ

## МЕРЫ ДЛИНЫ:

|        |                    |
|--------|--------------------|
| Дюйм   | 1 дюйм = 2,54 см   |
| Вершок | 1 вершок = 4,44 см |
| Фут    | 1 фут = 30,48 см   |
| Аршин  | 1 аршин = 0,71 м   |
| Сажень | 1 сажень = 2,13 м  |
| Верста | 1 верста = 1,07 км |

## МЕРЫ ПЛОЩАДИ:

|                     |   |
|---------------------|---|
| Дюйм <sup>2</sup>   | 1 дюйм <sup>2</sup> = 6,45 см <sup>2</sup>                        |
| Фут <sup>2</sup>    | 1 фут <sup>2</sup> = 929,03 см <sup>2</sup> = 0,09 м <sup>2</sup> |
| Аршин <sup>2</sup>  | 1 аршин <sup>2</sup> = 5058,05 см <sup>2</sup>                    |
| Сажень <sup>2</sup> | 1 сажень <sup>2</sup> ≈ 4,55 м <sup>2</sup>                       |
| Десятина            | 1 десятина = 10925 м <sup>2</sup> ≈ 1,1 га                        |
| Верста <sup>2</sup> | 1 верста <sup>2</sup> ≈ 1,14 км <sup>2</sup>                      |

## МЕРЫ ОБЪЕМА:

|                  |   |
|------------------|---|
| Фут <sup>3</sup> | 1 фут <sup>3</sup> = 28.316,84 см <sup>3</sup> ≈ 28 л ≈ 0,03 м <sup>3</sup> |
|------------------|---|

## МЕРЫ ВЕСА:

|     |                  |
|-----|------------------|
| Пуд | 1 пуд = 16,38 кг |
|-----|------------------|

## ИСТОЧНИКИ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Илл. 1: *Die Große Sibirische Eisenbahn. Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 / Hrsg. von der Kanzlei des Ministerkomitees. St. Petersburg, 1900*

Илл. 2: *Кириченко Е.И. (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений. М., 2003. С. 472*

Илл. 3: *Thons B. Die Transsibirische Eisenbahn. Die frühen Jahre 1900 bis 1916. Erfurt, 2004. S. 26*

Илл. 4: Путеводитель по российским железным дорогам, с приложением карты железнодорожных сообщений. М., 1872

Илл. 5: Путеводитель по России. Ч. 1: Железные дороги / Изд. картографического заведения А. Ильина. 2-е изд. СПб., 1868

Илл. 6: Рекламный плакат пива «Калинкин»: Хромолитография. СПб., 1903 (из коллекции автора)

Илл. 7 и 8: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге / Министерство путей сообщения; Сост. А.И. Дмитриев-Мамонов, А.Ф. Здзярский. СПб., 1900. С. 50, 91

Илл. 9: Спутник по Московско-Виндавской железной дороге. Исторические, географические и экономические сведения. М., 1909. С. 272

Илл. 10: Новая станция Казатин. Альбом / Юго-Западные железные дороги. [Б.м., б.г.]

Илл. 11: *Карейша С.Д. Железнодорожные станции: надлежащее их устройство, оборудование, обслуживание и проектирование. Т. 1. Пг., 1917. Илл. 208*

Илл. 12: Литография (по фотографии) Рашевского (Нива. 1888. 12 ноя. № 46. С. 1157)

Илл. 13: Литография (по фотографии) Шюблера (Нива. 1888. 12 ноя. № 46. С. 1156)

Илл. 14: Вид Святогорского Спасова Скита и храма на месте крушения Императорского поезда 17 октября 1888 года. Лубок / Хромо-литография Е.И. Фесенко, одобрено цензурой 20 июля 1904. Одесса, 1904 (РНБ. Э лт 63 м/с 259; Э134654)

Илл. 15: Боже, Царя Храни! Провидение Божие Спасает Государя и Его Семейство. Лубок / Хромо-литография М.С. Соловьёва; Одобрена цензурой 16 ноября 1888 г. М., 1888 (РНБ. Э л-ир-485,1 / 7-3)

Илл. 16: *Кириченко Е.И.* (Ред.) Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Т. 2: Города и новые типы поселений. М., 2003. С. 486

Илл. 17: <[http://dic.academic.ru/pictures/enc\\_pictures/587-7.jpg](http://dic.academic.ru/pictures/enc_pictures/587-7.jpg)>

Илл. 18: Революция 1905–07 годов и изобразительное искусство. Серия альбомов под общ. науч. ред. В.В. Шлеева. Т. 2: Москва и Российская провинция. М., 1978. Илл. 88.

Илл. 19: Революция 1905–07 годов и изобразительное искусство. Серия альбомов под общ. науч. ред. В.В. Шлеева. Т. 1: Петербург. М., 1978. Илл. 106

Илл. 20: Нива. 1904. 24 апр. № 17. С. 336

Илл. 21: Государь Император в местах расположения войск, вступающих на Дальний Восток. Прибытие Его Императорского Величества в Сувалки. Прием депутаций / Фотография К. Ганн и Ко // Нива. 1904. 20 ноя. № 47. С. 933

Илл. 22: Отправка на Дальний Восток мичманов, новопроизведенных ранее срока в морском кадетском корпусе. На вокзале Николаевской железной дороги в Петербурге / Рисунок В.А. Тарубина // Нива. 1904. 21 февр. № 8. С. 153

Илл. 23: Отбытие воинского сибирского поезда в Маньчжурию // Нива. 1904. 21 февр. № 8. С. 157

Илл. 24: <<http://www.artsait.ru/>>

# ОГЛАВЛЕНИЕ

|   |     |
|---|-----|
| Предисловие к русскому изданию.....   | 5   |
| <b>Введение</b> .....   | 9   |
| Постановка проблемы.....  | 9   |
| Предварительные теоретические соображения: социальное пространство в процессе исторической трансформации..... | 14  |
| Структура и источники работы.....   | 19  |
| Историография проблемы и перспективы исследования.....  | 23  |
| Примечания .....  | 28  |
| <b>Глава 1. Репрезентации пространства</b>  |     |
| <b>в российском дискурсе о железных дорогах</b> .....   | 42  |
| 1.1. Сокращение политического пространства.....   | 44  |
| 1.2. Управление товаропотоками.....   | 54  |
| 1.3. Консолидация национального пространства .....  | 59  |
| 1.4. Территория под угрозой.....  | 61  |
| 1.5. Создание индустриализованного пространства.....  | 72  |
| 1.6. Консолидация имперского пространства.....  | 78  |
| 1.6.1. Кавказ и Закавказье.....   | 79  |
| 1.6.2. Центральная Азия .....   | 81  |
| 1.6.3. Сибирь .....   | 87  |
| <i>Зарождение Великого Сибирского пути</i> .....  | 90  |
| <i>Презентация Сибирской железной дороги на Всемирных выставках</i> .....                                     | 95  |
| 1.7. Железнодорожный империализм:<br>экспансия имперского пространства.....                                   | 103 |
| Примечания .....  | 106 |
| <b>Глава 2. Технический ансамбль</b>  |     |
| <b>и структурирование пространства</b> .....  | 155 |
| 2.1. Трансформация ландшафта .....  | 156 |
| 2.2. Временные пространства, временные дискурсы.....  | 164 |
| <i>Экскурс: Россия и «мировое время»</i> .....  | 168 |



|   |            |
|---|------------|
| 2.3. Пространство и ускорение .....   | 177        |
| 2.4. Репрезентации пространства и ментальные карты .....  | 183        |
| 2.4.1. Первые российские путеводители по железным дорогам .....   | 185        |
| 2.4.2. Железнодорожные справочники и указатели .....  | 193        |
| 2.4.3. Карты железнодорожной сети .....   | 196        |
| 2.4.4. Расписания .....   | 199        |
| 2.4.5. Воздействие образов пространства<br>эпохи железных дорог .....                                       | 201        |
| 2.4.6. Первые железнодорожные путеводители<br>по всей Российской империи .....                              | 204        |
| 2.4.7. Интегрированное пространство<br>и этнографическое многообразие .....                                 | 207        |
| 2.5. Упорядочивание путешественников: вокзалы и поезда .....  | 214        |
| 2.5.1. Вокзал как проекционная поверхность:<br>планы упорядочения общества .....                            | 215        |
| 2.5.2. «Классовое общество» и его места .....   | 219        |
| 2.5.3. Альтернативные модели упорядочения общества<br>в местах, относившихся к системе железных дорог ..... | 223        |
| Примечания .....  | 232        |
| <b>Глава 3. Мобильность и восприятие пространства .....</b>   | <b>281</b> |
| 3.1. Пространственная мобильность: параграфы и числа .....  | 282        |
| 3.1.1. Паспортный режим в Российской империи .....  | 283        |
| 3.1.2. Изменение численности пассажиров .....   | 288        |
| 3.2. Пассажиры в поездках .....   | 291        |
| 3.2.1. Путешествие по железной дороге<br>как новое восприятие пространства .....                            | 294        |
| <i>Пространство, время, скорость</i> .....  | 295        |
| <i>Урегулированное общество и его классы</i> .....  | 297        |
| <i>Поезда и вокзалы как места встреч</i> .....  | 302        |
| <i>Пространства мужские, пространства женские</i> .....   | 305        |
| 3.2.2. Раскрытие имперского пространства .....  | 307        |
| 1. Путешествия по западным регионам империи .....   | 311        |
| 2. Путешествия в Сибирь .....   | 319        |
| <i>Образы пространства между интеграцией<br/>                и фрагментированием</i> .....                  | 328        |
| 3.3. Мобильность «народа» .....   | 330        |
| Примечания .....  | 341        |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Глава 4. Рельсы власти</b> .....   | 375 |
| 4.1. Путешествующий царь и империя .....  | 377 |
| 4.1.1. Путешествия как властная практика .....  | 378 |
| 4.1.2. Структуры восприятия пространства.....   | 385 |
| 4.1.3. Безопасность царя в век технического модерна .....                                     | 391 |
| 4.1.4. «Чудо в Борках» .....  | 395 |
| <i>Реконструкция события</i> .....  | 396 |
| <i>Конструирование «чуда»</i> .....   | 399 |
| 4.2. Борьба с внутренними беспорядками .....  | 407 |
| 4.2.1. Железные дороги во время<br>Январского восстания 1863 года .....                       | 407 |
| <i>Краткая история железнодорожной жандармерии</i> .....                                      | 409 |
| 4.2.2. Революционная пропаганда и терроризм.....  | 411 |
| <i>Возникновение железнодорожного терроризма<br/>      в царской империи</i> .....            | 412 |
| 4.2.3. Железные дороги во время революции 1905–1907 годов ....                                | 425 |
| 4.3. Преступность и насилие .....   | 432 |
| 4.4. Железные дороги и современная война .....  | 437 |
| 4.4.1. Железные дороги в Русско-турецкой<br>и Русско-японской войнах.....                     | 438 |
| 4.4.2. Вокзал и проводы на войну.....   | 441 |
| Примечания .....  | 445 |
| <b>Заключительные наблюдения:</b>   |     |
| <b>Россия прибывает в современность</b> .....   | 486 |
| Примечания .....  | 499 |
| <b>Источники и литература</b> .....   | 500 |
| 1. Источники .....  | 500 |
| 1.1. Архивные источники .....   | 500 |
| 1.2. Периодика .....  | 501 |
| 1.3. Опубликованные источники и сборники документов .....                                     | 502 |
| 1.4. Карты и схемы .....  | 527 |
| 1.5. Архитектурные чертежи и планы российских вокзалов,<br>чертежи пассажирских вагонов ..... | 528 |
| 1.6. Изобразительные источники.....   | 528 |
| 2. Литература .....   | 529 |
| 3. Справочные и библиографические издания .....   | 569 |
| <b>Список принятых сокращений</b> .....   | 570 |
| <b>Российские дореволюционные меры</b> .....  | 571 |
| <b>Источники иллюстраций</b> .....  | 572 |

Фритьоф Беньямин Шенк

**ПОЕЗД В СОВРЕМЕННОСТЬ.  
МОБИЛЬНОСТЬ И СОЦИАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО  
РОССИИ В ВЕК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Редактор *М. Каменская*

Дизайнер обложки *Д. Черногаев*

Корректор *М. Смирнова*

Верстка *Д. Макаровский*

Налоговая льгота — общероссийский  
классификатор продукции ОК-005-93, том 2;  
953000 — книги, брошюры

**ООО РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА  
«НОВОЕ ЛИТЕРАТУРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ»**

Адрес редакции:

123104, Москва,

Тверской бульвар 13, стр. 1

тел./факс: (495) 229-91-03

e-mail: [real@nlo.magazine.ru](mailto:real@nlo.magazine.ru)

сайт: [www.nlobooks.ru](http://www.nlobooks.ru)

Формат 60 × 90<sup>1/16</sup>. Бумага офсетная № 1.

Офсетная печать. Печ. л. 36,5. Тираж 1000. Заказ № 1026

Отпечатано в ООО «Типография «Миттель Пресс»

Адрес: 127254, г. Москва, ул. Руставели, д.14, стр. 6.

Книги и журналы  
«Нового литературного обозрения»  
можно приобрести в интернет-магазине издательства  
[www.nlobooks.mags.ru](http://www.nlobooks.mags.ru)  
и в следующих книжных магазинах:

в МОСКВЕ:

- «Библио-Глобус» — ул. Мясницкая, д. 6/3, стр. 1, 8 495 781-19-00
- Галерея книги «Нина» — ул. Волхонка, д. 18/2 (здание Института русского языка им. В.В. Виноградова), 8 495 201-36-45
- «Гараж» — ул. Крымский Вал, д. 9, стр. 32 (Парк Горького, слева от центральной аллеи, магазин в Музее современной культуры «Гараж»), 8 495 645-05-20
- Государственная галерея на Солянке — ул. Солянка, д. 1/2, стр. 2 (вход с ул. Забелина), 8 495 621-55-72
- Книжная лавка историка — ул. Б. Дмитровка, д. 15, 8 495 694-50-07
- Книжный киоск РОССПЭН — ул. Дмитрия Ульянова, д. 19, 8 499 126-94-18
- «Медленные книги» — <http://www.bergounz.ru/>, 8 499 258 45 03
- «Москва» — ул. Тверская, д. 8, стр. 1, 8 495 629-64-83, 8 495 797-87-17
- «Московский Дом книги» — ул. Новый Арбат, д. 8, 8 495 789-35-91
- «ММОМА ART BOOK SHOP» — ул. Петровка, д. 25 (в здании ММСИ), 8 916 979-54-64
- «ММОМА ART BOOK SHOP» — Берсеневская наб., д. 14, стр. 5А (Институт «Стрелка»)
- «Новое Искусство» — Петровский бул., д. 23, 8 495 625-44-85
- «Порядок слов в Электротеатре» — ул. Тверская, д. 23, фойе Электротеатра «Станиславский», 8 917 508-94-76
- «У Кентавра» — ул. Чайнова, д. 15 (магазин в РГУ), 8 495 250-65-46
- «Фаланстер» — Малый Гнездииковский пер., д. 12/27, 8 495 749-57-21  
«Фаланстер» (на Винзаводе) — 4-й Сыромятнический пр., д. 1, стр. 6 (территория ЦСИ Винзавод), 8 495 926-30-42
- «Циолковский» — Пятницкий пер., д. 8, 8 495 951-19-02
- «Додо» — ул. Мясницкая, д. 7, стр. 2, 8 926 463-82-35
- «Додо» в КЦ ЗИЛ — ул. Восточная, д. 4, корп. 1, 8 495 675-16-36 (позовите Додо к телефону)
- «Додо» в ЦКИ «Меридиан» — ул. Профсоюзная, 61

в САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

- На складе нашего издательства — Лиговский просп., д. 27/7, 8 812 579-50-04, 8 952 278-70-54
- «Академическая литература» — Менделеевская линия, д. 5 (в здании истфака СПбГУ), 8 812 328-96-91
- «Академкнига» — Литейный просп., д. 57, 8 812 273-13-98
- «Все свободны» — наб. р. Мойки, д. 28 (код со стороны набережной Мойки: #1289, код со стороны Волынского переуллка: #1428), 8 911 977-40-47
- Галерея «Новый музей современного искусства» — 6-я линия В.О., д. 29, 8 812 323-50-90
- Киоск в Библиотеке Академии наук — В.О., Биржевая линия, д. 1, 8 911 977-40-47
- Киоск в Музее политической истории России — ул. Куйбышева, д. 2-4, 8 812 313-61-63
- Киоск в фойе главного здания «Ленфильма» — Каменноостровский просп., 10
- «Классное чтение» — 6-я линия В.О., д. 15, 8 812 328-62-13  
«Книжная лавка» — Университетская наб., д. 17 (в фойе Академии художеств), 8 965 002-51-15
- «Университетский книжный салон» — Университетская наб., д. 11 (в фойе филологического факультета СПбГУ), 8 812 328-95-11
- Книжный магазин в Государственном Эрмитаже — Дворцовая пл., д. 2, Зимний дворец, галерея Растрелли, 8 812 710-95-82
- «Мы» — Невский просп., д. 20, Biblioteka, эт. 3, 8 981 168-68-85
- «Подписные издания» — Литейный просп., д. 57, 8 812 273-50-53
- «Порядок слов» — наб. реки Фонтанки, д. 15, 8 812 310-50-36
- «Порядок слов на новой сцене Александринки» — наб. реки Фонтанки, д. 49А, эт. 3  
«Росфото» (книжный магазин при выставочном зале) — ул. Большая Морская, д. 35, 8 812 314-12-14
- «Санкт-Петербургский дом книги» (Дом Зингера) — Невский просп., д. 28, 8 812 448-23-57
- «Свои книги» — Средний проспект В.О., д. 10 (во дворе), 8 812 966-16-91
- «Фаренгейт 451» — ул. Маяковского, д. 25 (во дворе), 8 911 136-05-66
- «Фотодепартамент» — ул. Восстания, д. 24, «Флигель», второй двор, эт. 1, 8 901 301-79-94
- «Эрарта» (книжный магазин при музее) — 29-я линия В.О., д. 2, 8 812 324-08-09 (доб. 467)

**в ВОРОНЕЖЕ:**

- «Петровский» — ул. 20-летия ВЛКСМ, д. 54а,  
ТЦ «Петровский пассаж», 8 473 233-19-28

**в ЕКАТЕРИНБУРГЕ:**

- «Дом книги» — ул. Антона Валека, д. 12, 8 343 253-50-10
- «Йозеф Кнехт» — ул. 8 Марта, д. 7, вход с набережной, 8 343 286-14-23

**в ИРКУТСКЕ:**

- «Лавка чудесных подарков» — ул. Свердлова, д. 36, ТЦ Сезон, эт. 5,  
офис 532, 8 3952 95-44-45

**в КАЗАНИ:**

- Центр современной культуры «Смена» — ул. Бурхана Шахиди, д. 7,  
8 843 249-50-23

**в КРАСНОЯРСКЕ:**

- «Дом кино» — просп. Мира, д. 88, 8 391 227-26-37
- «Фёдормихалыч и Корнейиваныч» — ул. Ленина, д. 24, 8 391 240-77-51

**в НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ:**

- «Дирижабль» — ул. Б. Покровская, д. 46, 8 831 434-03-05
- «Полка» — <http://vk.com/polka.knig>, 8 960 189-33-60

**в НОВОСИБИРСКЕ:**

- «КапиталЪ» — ул. Горького, д. 78 (вход с ул. Октябрьская  
магистраль) 8 383 223-69-73

**в ПЕРМИ:**

- «Пиотровский» — ул. Ленина, д. 54, эт. 2, 8 342 243-03-51

**в РОСТОВЕ-НА-ДОНУ:**

- «Деловая литература» — ул. Серафимовича, д. 53Б,  
8 863 240-48-89, 282-63-63

**в ТОМСКЕ:**

- «Академкнига» — наб. реки Ушайки, д. 18А, 8 3822 51-60-36

**в ТЮМЕНИ:**

- «Перспектива» — ул. Челюскинцев, д. 36; ул. 50 лет Октября, д. 8Б,  
БЦ «Петр Столыпин» 8 3452 61-04-70, 8 3452 61-74-70

**в ЯРОСЛАВЛЕ:**

- «Книжная лавка» — ул. Свердлова, д. 9, 8 4852 72-57-96

на УКРАИНЕ:

в ДОНЕЦКЕ:

- Книжный рынок «Маяк», магазин №48, <http://war-book.com.ua/>  
+38 050 108-90-06, +38 095 828-07-27, +38 068 664-13-05

в КИЕВЕ:

- ООО «АВР» — +38 044 273-64-07
- ИП Литвиненко / ООО «Глобал Букс энд Тойз», +38 044 360-54-33
- Книжный рынок «Петровка» — ул. Вербовая, 23, +38 068 358-00-84
- Книжный интернет-магазин «Лавка Бабуин»  
<http://lavkababuin.com/> — ул. Золотоверховская, д. 2А,  
вход со двора, эт. 1, оф. 24, +38 044 369-33-35
- Магазин умной книги и хорошего винила «Хармс» ([www.xar.ms](http://www.xar.ms)) —  
ул. Владимирская, д. 45А (Дом ученых), +38 068 308-88-93
- Интернет-магазин «Librabook» <http://www.librabook.com.ua/>,  
8 044 383-20-95, 8 093 204-33-66
- «Книжный бум» (<http://academbook.ru/>) — книжный рынок  
«Петровка», ряд 62, место 8 (павильон «Академкнига»),  
+380 67 273-50-10 Алексей

в БЕЛАРУСИ:

в МИНСКЕ:

- ИП Людоговский А.С. — просп. Независимости, 66,  
Холл Президиума АН, +375 29 696-52-87, [aludogovsky@gmail.com](mailto:aludogovsky@gmail.com)
- ИП Цимберов Р.М., [kniger.by](http://kniger.by) — ул. Октябрьская, д. 5, КЦ «Минск»,  
отдельный вход с обратной стороны здания, книжная выставка  
«У поющих фонтанов», отдел исторической литературы,  
+375 29 755-50-41, +375 29 336-82-84, [skramasaks@inbox.ru](mailto:skramasaks@inbox.ru)

в ЛАТВИИ:

- «Intelektuala gramata» <http://www.merion.lv/> — Рига,  
Kr.Barona iela 45/47, +371 26871757

в ШВЕЦИИ:

- Русский книжный магазин «INTERBOK» — Hantverkargatan, 32,  
Stockholm, 08-651-1147, <http://www.interbok.se/>

в ФИНЛЯНДИИ:

- «Ruslania Books Oy» — Bulevardi, 7, 00120, Helsinki, Finland,  
<https://ruslania.com/>, +358 9 27270727

В интернет-магазинах:

- Интернет-магазин издательства «Новое литературное обозрение»  
[www.nlobooks.mags.ru](http://www.nlobooks.mags.ru)
- [www.ozon.ru](http://www.ozon.ru)
- [www.libroroom.ru](http://www.libroroom.ru) Москва
- [www.setbook.ru](http://www.setbook.ru) Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург
- [www.lavchu.ru](http://www.lavchu.ru) Иркутск
- <http://pers-pektiva.ru/> Тюмень
- [www.bestbooks.shop.by](http://www.bestbooks.shop.by) Беларусь, Минск
- [www.lavkababu.in.com](http://www.lavkababu.in.com) Украина, Киев
- [www.librabook.com.ua](http://www.librabook.com.ua) Украина, Киев
- [www.artlover.com.ua](http://www.artlover.com.ua) Украина, Львов
- [www.mkniga.com](http://www.mkniga.com)
- <http://www.nkbooksellers.com/>
- [www.esterum.com](http://www.esterum.com) Германия, Франкфурт-на-Майне
- [www.ruslania.com](http://www.ruslania.com) Финляндия, Хельсинки



## Новое Литературное Обозрение

Интернет-магазин [www.litobozrenie.ru](http://www.litobozrenie.ru)

Возможность купить книги НЛО по ценам издательства  
которые значительно ниже цен в книжных магазинах

Доставка в любой регион России

**Специальные сервисы  
для покупателей интернет-магазина**

### **Раздел «Раритеты»**

Возможность оформить заказ на редкие книги  
нашего издательства, тираж которых почти распродан.

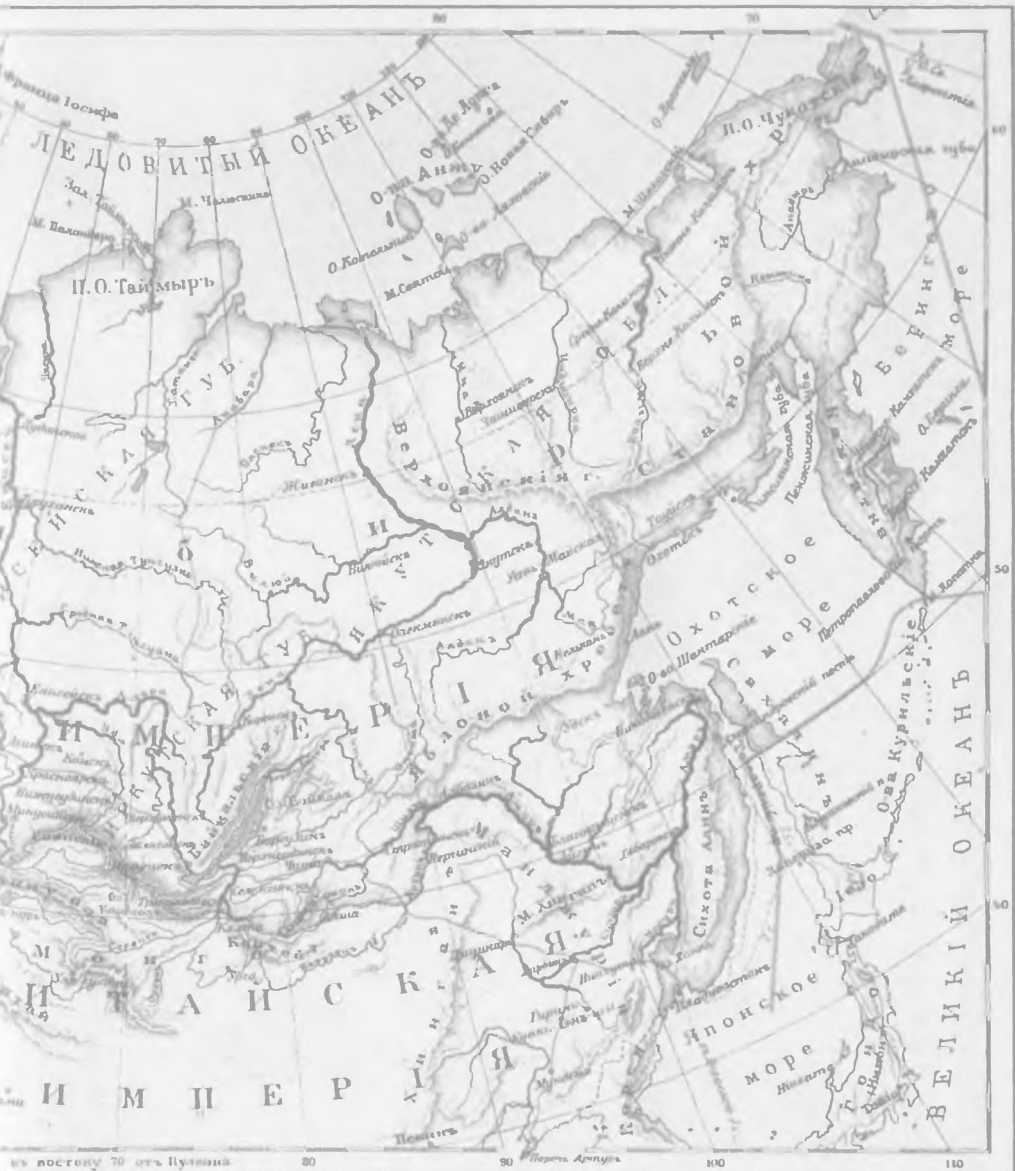
### **Раздел «Print on demand»**

Возможность купить книги «НЛО», которые уже давно  
стали библиографической редкостью.

Мы специально издадим эти книги для Вас  
по уникальной технологии «Print on Demand»,  
которая позволяет напечатать любую книгу тиражом  
от 1 до 100 экземпляров.

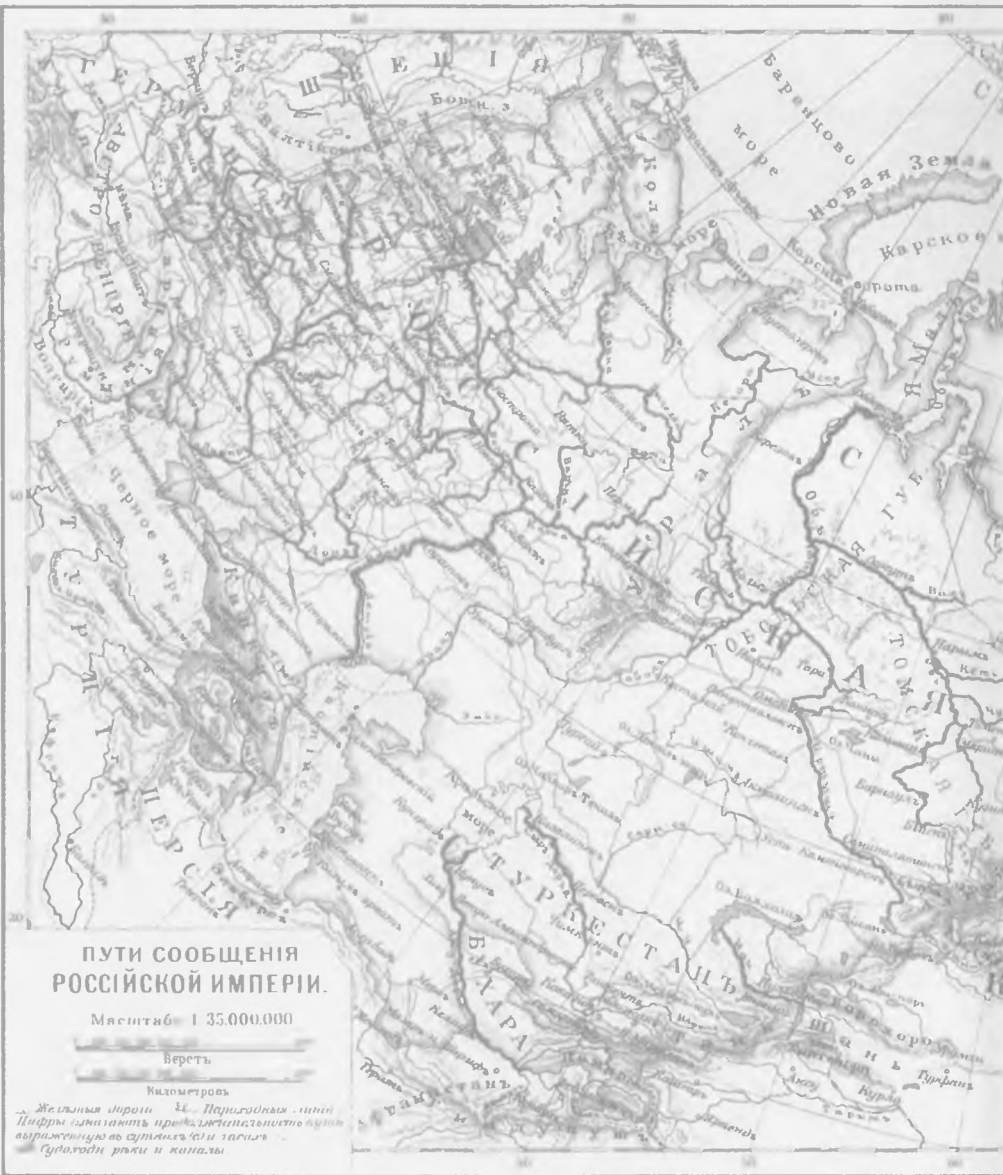
### **Раздел «Специальные предложения»**

Возможность купить отдельные книги издательства  
со значительными скидками



въ востану 70 отъ Пулхова

Портъ Артуръ



Геогр. атласъ карманный атласъ Россіи.

Издание А.Ф.Марш

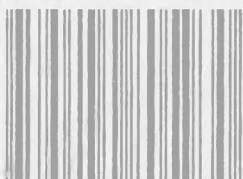
# HISTORIA ROSSICA

studia europaea

## ПОЕЗД В СОВРЕМЕННОСТЬ МОБИЛЬНОСТЬ И СОЦИАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО РОССИИ В ВЕК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Приобретение железной дороги пробудило большие надежды на технический прогресс в России. Царское правительство мечтало о том, что сеть стальных дорог объединит империю. Инженеры и планировщики движения апеллировали к цивилизующему влиянию современной инфраструктуры. Строительство железных дорог в буквальном смысле слова привело в движение многонациональную империю. Железные дороги открыли прежде трудно доступные регионы и содействовали взрывному росту географической мобильности. В 1879 году поворот императорского поезда показал «живую» политическую и пространственную реальность в эпоху тектонического модерна. В монографии впервые повешаются многообразные и амбивалентные последствия строительства железных дорог в культурной и социальной перспективе. Книга является важным вкладом в осмысление истории пространственных порядков в Европе и специфики российского прорыва в модернизм.

ISBN 978-5-444-80593-0



9 785444 805930