

Л. В. Выскочков

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I НА УЛИЦАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ДОРОГАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ГУБЕРНИИ

Известная сентенция об императоре Александре I, который « всю жизнь провел в дороге », не менее справедлива и для Николая I¹. « Император беспрестанно путешествует »², — писал о Николае Павловиче маркиз де Кюстин. Со свойственным ему сарказмом заезжий путешественник объяснял это тем, что при Императорском дворе было скучно. На самом деле, путешествия, как обычно назывались поездки императора, объяснялись необходимостью инспектирования войск, губерний, а также зарубежных визитов³. Но была еще одна причина, которая приводила к частым перемещениям императорской семьи и самого императора в окрестностях столицы, — это особый летний режим посещения пригородных императорских резиденций.

Императорская семья проводила в Санкт-Петербурге (Зимнем и Аничковом дворцах) только часть года, не более 6–7 месяцев во время промозглой питерской зимы. В остальное время Двор путешествовал в окрестностях столицы, и в глазах посторонних людей это создавало впечатление бурной и блестящей придворной жизни. Конечно, любимой резиденцией Николая I оставался Петергоф, но и другие пригороды не были забыты. Великая княжна Ольга Николаевна вспоминала: « Теперь как-то трудно представить, как часто наш Двор менял свое местопребывание между маем и октябрём месяцем. Весной мы проводили несколько дней на Елагином, чтобы избежать уличной пыли, затем Царское Село, переезд на июль в Петергофский Летний дворец и, наконец, из-за маневров, Гатчина или Ропша с ураганом светских обязанностей: приемы, балы, даже французский

театр в маленьком деревянном доме»⁴. Об этом же писал А. Х. Бенкендорф в своих записках за 1834 г.: «Лето 1834 года прошло, как обыкновенно, в переездах между Царским Селом, Петергофом, Елагиным, Кронштадтом и Красносельским лагерем, в учениях, маневрах и смотрах сухопутных войск и флота»⁵. Можно было бы уточнить, что май и позднюю осень—октябрь, а то и ноябрь, царская семья часто проводила в Царском Селе, а переезд в Петергоф чаще всего происходил в июне. Следует упомянуть и Гатчину, куда Императорский двор часто переезжал из Царского Села во второй половине октября и часто находился до ноября.

Одной из благоустроенных и живописных была начавшая формироваться еще при Петре I «Петергофская перспектива» — система усадеб на взморье Финского залива. В 1770–1780-х гг. были проведены работы по ее реконструкции; новую дорогу «шоссировали», а вдоль нее устанавливали мраморные верстовые столбы. Это о ней с восторгом писала великая княгиня Александра Федоровна, вспоминая о своем первом лете в России после замужества (1817 г.). «Итак, Двор отбыл в Петергоф. <...> Я поминутно вскрикивала от радости при виде моря, старых деревьев, растущих на берегу, и фонтанов в парке»⁶. С момента своего возникновения Петергоф, как заметил П. П. Свиныин, «был местом отдохновения наших монархов». «Дорога от столицы к сей прекрасной мызе, на пространстве 25 верст может сама по себе послужить достойным предметом для пера нового Томсона или для кисти нового Рюздаля»⁷.

Как отмечает историк С. Б. Горбатенко, с восшествием на престол Николая I «началось целенаправленное ландшафтное формирование окрестностей северной столицы, и в первую очередь имений Императорской фамилии»⁸. В 1832 г. император, любивший море, превратил Петергоф в свою официальную летнюю резиденцию, и начал приобретать окрестные частные владения.

По оживленной Петергофской перспективе путешественники последовательно проезжали по пути от Санкт-Петербурга дворцово-парковые комплексы, выходившие к побережью Финского залива. После Стрельны, резиденции великого князя Константина Павловича (затем Константина Николаевича) следовали Михайловка, где жил великий князь Михаил Николаевич, затем — Знаменка, резиденция великого князя Николая Николаевича (до совершеннолетия имение

принадлежало императрице Александре Федоровне), затем были императорские Александрия и Петергоф. В 1849 г. четыре усадьбы между Стрельной и Петергофом объединила проложенная по берегу моря прогулочная Морская дорога. Между Петергофом и Ораниенбаумом, владельцем которого был великий князь Михаил Павлович, на побережье, растянувшемся на 14 верст, находились Ферма принца Ольденбургского, Собственная дача великого князя Александра Николаевича, Сергиевка великой княгини Марии Николаевны.

Лучшей в России при Александре I считалась шоссейная дорога из Санкт-Петербурга в Царское Село. Между Санкт-Петербургом и Царским Селом существовали тогда три заставы — так называемые «рогатки». Вдоль шоссе стояли гранитные обелиски, на каждом из которых было высечено обозначение версты. Здесь предпринимались и некоторые опыты благоустройства. В последний год царствования Александра I, в 1825 г., писатель К. С. Сербинович писал: «В то лето царскосельская дорога представляла то удобство, что была вся, для спокойной езды, вымощена досками, положенными вдоль по дороге, в четыре ряда, называвшиеся колесопроводами: каждый экипаж, держась правой стороны, ехал по двум колесопроводам. Гладкость дороги делала езду скорою и спокойною; но в дождливую осень доски превратились в щепы»⁹.

Формально существовало и строящееся Московское шоссе, но весьма неблагоустроенное; к 1825 г. оно было доведено до Новгорода. Великая княжна Ольга Николаевна вспоминала о путешествии в Москву на коронацию в 1826 г.: «Шоссе не существовало, только одни проселочные дороги с брусьями с правой стороны, воткнутыми просто в песок»¹⁰. В годы юности Николая Павловича, большой непоседа и путешественник со стажем А. С. Пушкин мечтал: «...Дороги, верно, у нас изменятся безмерно: шоссе Россию здесь и тут, соединив, пересекут»¹¹. Впрочем, поэт успел все-таки прокатиться по первому шоссе из Санкт-Петербурга в Москву, построенному в 1816–1833 гг.

Состояние окрестностей европейских столиц ярко характеризует общий культурный уровень народа и его правительства. При Николае I в широких масштабах развернулось строительство усовершенствованных шоссе. «Шоссе» (в переводе с франц. означает буквально «обутая») — это дорога с насыпным полотном из щебня и песка.

В предшествующий период в России их строили по системе Трезаге (из Санкт-Петербурга в Москву), а при Николае I — по системе Мак-Адама. После завершения начатого при Александре I московского шоссе, при Николае I в период с 1833 по 1855 г. было построено 6,5 тыс. км шоссейных дорог. Сеть дорог соединила столицу с пригородами. Об этом свидетельствует «Карта окрестностей Петербурга с проектируемыми шоссе» (1834)¹². Было проложено шоссе от Пулкова до Петергофской дороги (1831–1832); оно соединилось с Петергофской дорогой в районе Лигово — имения Ф. Ф. Буксгевдена. Следующим стало Красносельское шоссе с выходом в район деревни Большая Кикенка (проект 1832 г., впоследствии уточненный).

В декабре 1836 г. Николай I утвердил проект шоссе Подгорное — Пулково — Гатчина. Новое шоссе, обогнув Пулковскую гору, напрямую соединило Санкт-Петербург с Гатчиной (ранее путь лежал через Царское Село). Шоссе было названо Динабургским по названию г. Динабург (Двинск, Даугавпилс). Ныне это Киевское шоссе¹³.

Еще одно шоссе соединило Царское Село с Павловском. В письме к наследнику, цесаревичу Александру Николаевичу от 18 (30) октября 1838 г. император Николай I писал о новом строительстве, которое началось в Софийской части Царского Села и новых дорогах: «Невероятно, что сделано. Софийская часть почти вся застроена... новая шоссе (от франц. *la chaussée* — женского рода. — Л. В.) до Малиновского дома кончена, а до Павловска прямая шоссе насыпана в полотно; это все украсило и весь вид переменяло. Теперь будут сносить Новоселку и обратят всю эту местность до Павловска в парад, и будет новая садовая дорога от дачи Ниси прямо к Павловскому парку на прямой просек к желтому павильону»¹⁴.

В конце 1830–1840-х гг. в Петергофе между Самсоновским водоводом и Ропшинским шоссе была сооружена прямоугольная сеть дорог, которая связала деревни дворцовых крестьян. Восточную сторону этой системы дорог составило шоссе от Знаменки до Ропши. В связи с приобретением Ропши (1826) и Знаменки (1835) в 1841 г. началось строительство Ропшинского шоссе. Ропшу и Знаменку связала идеально прямая 13-верстная трасса. В 1844 г. Николай I повелел построить шоссе по дорогам, ведущим к Красному Селу (центру летних военных лагерей) от Лигова, Гатчины, Кипени, Ропши, Царского Села (деревни Александровки). В дальнейшем началось

их проектирование и строительство¹⁵. Впоследствии А. Ф. Тютчева охарактеризует их как «единственные, увы, хорошие дороги во всей России»¹⁶.

Значительная часть жизни Николая Павловича прошла в сухопутных и морских путешествиях. Известно, что еще в детстве Павел I подарил сыну Николаю золоченую коляску с парой вороных лошадок и жокеем. Эта детская коляска (Англия; конец XVIII—начало XIX в., мастер Кремер), которой пользовались младшие сыновья Павла I и ныне находится в коллекции Государственного музея-заповедника «Царское Село»¹⁷. В одном из выпусков исторических очерков, посвященных столетию Военного министерства, подводились итоги его поездкам с 1825 по 1850 г. «Император Николай I, — отмечалось авторами, — несмотря на отсутствие в его время удобных путей сообщения в первые 25 лет своего царствования совершил разъездов сухим путем 124 486 верст и морским — 12 850 верст, или в среднем 5500 верст ежегодно»¹⁸. В данной статье рассматривается то, что относится, как тогда говорили, к «шталмейстерской части» при Императорском дворе. Обер-шталмейстер и шталмейстер (нем. *Stallmeister*) — придворные чины, заведующие императорскими конюшнями и экипажами, восходящие к царскому ясельничему. В статье упоминаются поездки с ямщиками. Таким образом, речь идет о езде на лошадях, т. е. гужевым транспортом, как колесным, так и санным, а также — верховых прогулках императора.

На дальние расстояния путешествовали тогда тремя способами. Во-первых, «на долгих», т. е. в собственном экипаже со своими же лошадьми и кучером, делая долгие остановки на станциях для отдыха лошадей. Во-вторых, «на перекладных» — почтовых тележках (багаж перекладывался в сменную упряжку во время остановок). В-третьих, «на почтовых», когда казенных лошадей, содержащихся для перевозки почты, меняли на каждой станции, оставаясь в своем экипаже. Николай Павлович на дальние расстояния ездил исключительно на «почтовых», но в случае поломки экипажа или его несоответствия сезону мог пересесть на почтовую телегу или сани.

В 1838 г., возвращаясь морем из Пруссии, после поломки колеса у парохода «Геркулес» и из-за большой качкой на море Николай Павлович с императрицей и дочерьми был вынужден сойти на берег в Ревеле (Таллинн), и далее продолжить путь в Царское Село

по суше. Николай Павлович сообщал наследнику Александру Николаевичу в письме из Царского Села от 27 сентября (9 октября): «Благодарение Богу! Довез Мама и сестер сюда благополучно вчера вечером в 6 часов»¹⁹. В общей сложности, на дорогу из Штеттина (Щецин) ушло более 5 дней. О продолжении этого путешествия мемуарист М. А. Корф, впоследствии приближенный к Императорскому двору, пишет: «Дальнейшее возвращение из Ревеля совершалось довольно оригинальным образом. На пароходе находилось только три царских экипажа: две кареты и коляска. Одну карету государь назначил под императрицу, другую под великих княжон, а коляску предоставил камер-юнгферам (женской прислуге. — Л. В.)»²⁰. Николай Павлович уточняет в письме от 29 сентября (11 октября), что Александре Федоровне был выделен удобный для дороги дормез (франц. *dormouse* — букв. «соня»; большая дорожная карета, приспособленная для сна в пути, в которой можно лежать вытянувшись)²¹.

Сам же император отправился в тот раз на перекладных, пересев у Екатерининского дворца на тележку вдвоем с А. Ф. Орловым. Барон М. А. Корф писал: «Если вспомнить колоссальность этих двух лиц, неширокие эстляндские почтовые тележки и бугровистую каменистость станций от Ревеля до Игелехта, то легко представить себе всю прелесть их поездки. Рисковав несколько раз выпасть, они должны были, наконец, сидеть рука об руку и в Иелехте порешили взять каждому по особой тележке. Так они ехали всю ночь — мрачную, холодную сентябрьскую ночь, вдоль берега моря...»²². Сам император по свежим впечатлениям писал сыну Александру Николаевичу: из Царского Села: «Я заставил Орлова (Алексея Федоровича. — Л. В.) с собой ехать, который всячески дурачился, чтоб от того избавиться, но поехал. Однако, со мною на одной телеге, так что не очень нам было просторно. Притом ветер обратился в бурю, что придавало особую приятность нашей езде по высокому морскому берегу; на первой станции мы с Орловым расстались и ехали на двух телегах. На третьей станции мы пили вместе чай и Мама и сестры переоделись по ночному, и мы поехали далее; ночь была бурная и холодная, но, к счастью, без дождя. Так мы доехали до большого тракта в Ригу, где, к счастью, встретили коляску Орлова... Отсель поехали мы с Орловым в моей коляске; обедали все вместе в Черковицах и прибыли сюда через Красное Село к 6 часам вечера...»²³.

Плохие дороги в сочетании с быстрой ездой неоднократно приводили к различным дорожно-транспортным происшествиям. Иногда они заканчивались благополучно, как во время путешествия по Кавказу и Закавказью в 1837 г. Тогда в Тифлисе лошади опрокинули коляску на крутом повороте спуска. Николай Павлович успел выскочить из экипажа²⁴. Во время переправы по неокрепшему льду Немана 16 ноября 1846 г. экипаж провалился под лед, благо в том месте было неглубоко. Император отделался ледяной ванной²⁵. В сентябре 1852 г. близ Гомеля сломалась ось коляски — тогда Николаю Павловичу пришлось пробыть в Гомеле два дня, пока продолжался ремонт²⁶. Совсем анекдотичным был случай 7 сентября 1849 г.: рессора нового экипажа сломалась еще в самом Петербурге на Аничковом мосту. Николай Павлович рассердился не на шутку. Он решил наказать своих постоянных каретных мастеров Фробелиусов, отправив их на гауптвахту: отца, владельца мастерской — на двое суток, а сына, наблюдавшего за работой, — на восемь. Под предлогом возвышения цен на качественные материалы каретники повысили цену коляски для императора с 2000 до 3500 руб.²⁷

Немало злоключений выпало на долю Николая Павловича на российских дорогах. То мост рухнет за только что проехавшей коляской, и император, не останавливаясь, погрозит стоящему у края дороги исправнику кулаком, то лед провалится под экипажем при переправе через Неман, то сани или коляска опрокинутся, то лошади понесут. Об одном из таких случаев, закончившихся благополучно, рассказал бывший унтер-шталмейстер Ефим Михайлович Звегинцев, служивший в начале царствования Николая I (в записи внука А. Звегинцева): «Однажды зимой, переменяв экипаж в Аничковом дворце, он поехал по направлению к Казанскому собору и на самом углу Невского и Казанской велел повернуть налево по Екатерининскому каналу. Поздно ли было отдано приказание, или что попало под полоз саней, но на повороте сани опрокинулись, и Государь выпал из них. Вскочив тотчас же на ноги, он сел в сани и поехал дальше. Сев в сани, сказал кучеру “дурак”. Проездив некоторое время и подъезжая к Зимнему дворцу, Государь приказал кучеру: не смей докладывать Ефиму Михайловичу, что ты меня опрокинул»²⁸.

Самой известной и серьезной аварией, последствием которой стала травма, было происшествие по дороге из Пензы в Тамбов.

Это произошло недалеко от г. Чембара (с 1946 г. — г. Белинский, Пензенской обл.) в ночь с 25 на 26 августа 1836 г. Это событие осталось в памяти многих современников²⁹. Рассказал о нем и сам Николай I в письме И. Ф. Паскевичу от 30 августа 1836 г.³⁰ С тех пор, отправляясь в дальний путь, вместо своего постоянного кучера Якова Николай Павлович стал брать в дорогу лучших из местных ямщиков, знакомых с трассой³¹.

Стремительное передвижение императора по дорогам поражало современников. Он почти всегда опережал маршрутные сроки³². Со спортивным азартом Николай Павлович добивался буквально рекордной скорости при передвижении. Возможно, одной из причин было то, что Николай Павлович плохо переносил медленную езду по плохим дорогам; он страдал тогда от мигрени и тошноты³³. Известно, что трассу Одесса — Санкт-Петербург в октябре 1828 г. он преодолел за 6 суток и прибыл накануне именин вдовствующей императрицы Марии Федоровны 14 октября; десять дней спустя его матери не стало³⁴. В октябре 1835 г. А. Х. Бенкендорф писал: «...Из Москвы до Царского Села, мы промчались всего в 38 часов, хотя, по случаю еще не везде установившейся зимней дороги, должны были несколько раз пересаживаться из саней в коляску»³⁵. В связи со строительством шоссе скорость передвижения увеличивалась, а само путешествие становилось более комфортным.

Считая понедельник днем тяжелым (14 декабря 1825 г. тоже было понедельником), император, по воспоминаниям современников, никогда не выезжал в дорогу в этот день недели, а предпочитал выезжать в воскресенье, сразу после литургии. Очень часто Николай Павлович отправлялся в путь ночью. Об этом свидетельствовал, в частности, его постоянный спутник А. Х. Бенкендорф³⁶. Во время дальних поездок императора впереди его обычно скакал курьер, и на почтовых станциях ямщики спешили загодя вывести самых лучших и свежих лошадей, так что переупряжка занимала едва ли больше минуты. Зимой, в темное время суток, в нескольких саженьях скакали два курьера с факелами. Стремительные гонки по ухабистым дорогам приводили к тому, что много лошадей погибало. Счет за них предъявляли к оплате еще больше. Однажды Николай Павлович попытался подсчитать число павших на его глазах лошадей, но ему сказали, что многие лошади околевают не сразу, а через некоторое

время. Проверить не удалось. Во время переездов императорской семьи и многочисленной свиты с большим количеством экипажей в пути соблюдался определенный порядок, экипажи иногда нумеровались.

В начале своего царствования, 20 апреля 1826 г., Николай I подтвердил указ Александра I от 11 августа 1802 г. о запрещении торжественных встреч при путешествиях высочайших особ, восходящий еще к распоряжениям Павла I. Переломить показное усердие местной администрации было трудно. Поэтому 24 мая 1828 г. последовал именной высочайший указ Сенату «О воспрещении военным и гражданским чинам во время путешествий Его Величества делать встречи». Обыкновенные встречи «должны быть только в одних квартирах городов, где государь император изволит останавливаться»³⁷. Местные чиновники и предводители дворянства, тем не менее, искали случая встретить царя, и министр внутренних дел вынужден был издать строгие правила, ограничивавшие доступ к нему. После 1835 г. только губернатор удостоивался права встречи императора во время путешествий³⁸. С представителями администрации и войск Николай Павлович обычно беседовал во время перемены лошадей; тогда же через А. Х. Бенкендорфа или А. Ф. Орлова принимал прошения. Не любил Николай Павлович и парадных обедов, иногда предлагаемых местными жителями, плохо знакомыми с его непритязательностью в еде. Отправляясь в Москву, Николай I, делая остановку в Усть-Ижоре, обычно заказывал там два блюда. Однажды купечество решило угостить государя ухой из больших свежих стерлядей. Николай Павлович разгневался и уехал, даже не пообедав³⁹.

Дворцовыми экипажами и конюшнями заведовала Шталмейстерская часть, в частности, Конюшенная контора, реорганизованная в 1786 г. в Придворную конюшенную контору⁴⁰. При ней существовали придворные мастерские по изготовлению экипажей и упряжи, которые стали ведущим центром по изготовлению карет и других экипажей. Обер-шталмейстерами при Николае I были князь Василий Васильевич Долгоруков (с 1820 по 1843 г.) и барон Петр Андреевич Фредерикс (с 1843 по 1855 г.), бывший командир лейб-гвардии Московского полка, тяжело раненый 14 декабря 1825 г.

Конюшенное ведомство имело обширное хозяйство. Большое внимание традиционно уделялось дворцовым конюшням. В 1782 г. Екатериной II был утвержден проект реконструкции Конюшенного

двора — комплекса построек придворного конюшенного ведомства в центре столицы постройки Н. Ф. Гербеля, еще петровского времени (1720–1723 гг.)⁴¹. Однако через пять лет работы приостановились. В 1799 г. работы по перестройке квартала Конюшенного ведомства возобновились по проекту архитектора Луиджи Руска. В какой степени проект был реализован, не известно.

Затем архитектор В. П. Стасов представил два варианта перестройки обширного комплекса зданий, занимавшего большую площадь между Мойкой, Большой Конюшенной площадью, Екатерининским каналом и Мошковым переулком. 20 июня 1816 г. в докладной записке обер-шталмейстеру С. И. Муханову зодчий пояснял свои планы. К этому времени здания Главных конюшен пришли в катастрофическое состояние⁴². В 1817–1823 гг. В. П. Стасов перестроил старое здание конюшен, сохранив его конфигурацию, фундаменты и стены. На первых этажах павильонов разместились мастерские и служебные помещения, а на втором — квартиры обслуживающего персонала конюшен. На месте бывшего жилого комплекса по Екатерининскому каналу был построен манеж. В корпусе, обращенном на Конюшенный переулок и по Мойке, были стойла для лошадей, корм которым давали в кормушки, расположенные вдоль наружных стен. В угловых павильонах находились залы для водопоя лошадей⁴³. Доминирующим являлось здание церкви Спаса Нерукотворного при Шталмейстерской части (придворно-конюшенном ведомстве). Со времен Елизаветы Петровны сложилась традиция, что в дворцовом соборе слушались заупокойные службы только в память царствующих особ и их родственников. Отпевание лиц, имевших придворные чины и придворные звания, проходило обычно в церкви Спаса Нерукотворного. Не случайно здесь отпевали и камер-юнкера А. С. Пушкина.

Конюшней Собственного Его Императорского величества Аничкова дворца долгое время заведовал живший во флигеле унтер-шталмейстер Ефим Михайлович Звегинцев. Конюшни были и в самом Зимнем дворце. В 1839–1845 гг. в связи с перестройкой здания Нового Эрмитажа В. П. Стасов реконструировал Малый Эрмитаж. Сделано это было по инициативе Лео Кленце, который предложил соорудить в нижнем этаже манеж, конюшни и сарай для экипажей. Над ними предлагалось восстановить Висячий сад и галереи⁴⁴. Развивая эту идею, В. П. Стасов в 1840 г. разработал новый проект,

в котором большое внимание уделялось устройству в здании гидроизоляции. Проект был осуществлен. В 1847 г. Николай Павлович приказал построить огромный комплекс придворных конюшен по проекту архитектора Н. Л. Бенуа в Петергофе. В своем духовном завещании 4 мая 1844 г. в 9-й статье Николай I не забыл и о лошадях своей конюшни: «Четырем моим сыновьям поделить своей собственной конюшней, поровну и по жеребью». В статье 10-й император упомянул и здравствующего в то время младшего брата: «Желаю, чтоб брату моему Михаилу Павловичу предоставлено было выбрать из Большой моей конюшни тех верховых лошадей, которых пожелает себе взять»⁴⁵.

Николай Павлович был прекрасным наездником, и во время летних Красносельских лагерей он верхом отправлялся за 12 верст в петергофскую Александрию. Обычно это происходило с 12 до 16 часов; отобедав, он возвращался в лагерь⁴⁶. На маневрах он мог провести в седле 8 часов подряд, а вечером, как ни в чем ни бывало, присутствовать на балу. Во время совместных прогулок верхом он был в наиболее хорошем расположении духа, тогда с ним легко можно было решить многие сложные вопросы. Именно верхом Николай Павлович изображен на известном групповом портрете «Николай I со свитой», исполненном Ф. Крюгером во время пребывания художника в Петербурге в 1832–1833 гг.⁴⁷ Верхом был Николай Павлович и во время официальных церемоний, когда он следовал рядом с каретой императрицы.

«Лошади седла Его Императорского Величества» особо ценились Николаем Павловичем, к ним он был особо привязан. В январе 1826 г. было решено создать особую «Пенсионерную конюшню». На территории Александринского парка в Царском Селе по проекту А. Менеласа в 1827–1829 гг. было построено здание из красного кирпича — своеобразный «дом престарелых» для лошадей «Седла Его Императорского Величества» («Собственного седла государя императора»). Эта образцовая конюшня для лошадей, состоявших на пенсии, в шутку называлась в императорской семье «Дом инвалидов». В письме к цесаревичу Александру от 15 (27) мая 1839 г., рассказывая о своей утренней прогулке, Николай I отметил, что после встречи с сыном Михаилом он пошел «на свою инвалидную конюшню»⁴⁸. На втором этаже конюшни жили конюхи и смотрители; на первом располагались конюшни и музей конских уборов. Рядом

с конюшнями располагалось кладбище для павших лошадей, где ставились могильные плиты с небольшим текстом. Комплекс представлял собой основное двухэтажное здание, к которому примыкала одноэтажная пристройка и круглая башня, которая служила вышкой-бельведером. В обработке фасадов зданий были использованы готические мотивы⁴⁹.

Французский писатель Анри Труайя (уроженец Москвы с русско-армянскими корнями) с некоторой иронией описывал любовь Николая I к лошадям: «Николай часто навещает этих старинных свидетелей своих “верховых подвигов”. Когда один из них умирает от старости, он испытывает настоящее горе и приказывает, чтобы животное погребли неподалеку, на кладбище для лошадей, созданном по его инициативе. Кобылы и благородные жеребцы покоятся там под мраморными плитами с выбитыми на них именами каждого, датой рождения и смерти, основными достижениями и указанием имени августейшего хозяина. Царь может предаться размышлениям на могиле кобылы Виуты, скончавшейся в 1834 г., или черного мерина Гамлета, покинувшего мир в 1839-м»⁵⁰. Действительно, на кладбище было около 120 мраморных плит с высеченными эпитафиями. На плитах были имена лошадей императорского седла, в том числе — Лами, коня, побывавшего с Александром I в Париже, а также имя Флоры — лошади Николая I. В настоящее время сохранилось несколько плит с надписями. Можно добавить, что аналогичное, более раннее кладбище для лошадей Александра I находилось в саду Каменноостровского дворца около стены манежа. Оно было разрушено в конце 1960-х гг., но сохранились 4 массивные плиты серого мрамора с плохо читаемыми надписями с кличками лошадей, указанием их масти и датой смерти⁵¹.

В 1851 г. в императорском поезде в Москву нашлось место для лошадей «Собственного седла государя императора», выбранных Николаем Павловичем. Это были Лорд и Чара⁵². Изображение Лорда сохранилось; оно находилось в «Придворно-конюшенном музее», созданном по замыслу Николая I, в последующее царствование в комплексе на Конюшенной площади, 4⁵³. Там же были представлены скелеты лошадей Лорда и Улана⁵⁴. Известна также бронзовая статуэтка другой любимой лошади императора Николая I — Надежды. Статуэтка была в коллекции великого князя Николая Николаевича⁵⁵.

По замечанию Фридриха Гагерна, «император ездит преимущественно на английских лошадях»⁵⁶. В связи с этим становится понятной фраза Николая Павловича в письме к цесаревичу Александру Николаевичу от 15 (27) мая 1839 г., в котором он среди прочих занятий упоминает о встрече английского судна: «Потом смотрел купленных лошадей с корабля, из них одна славная...»⁵⁷.

Конюшенное ведомство должно было обеспечивать и переезды Императорского двора в Москву. После пуска Петербурго-Московской железной дороги работы стало меньше. Императорские и великокняжеские экипажи и лошади, а также обслуживающие их люди теперь ездили по железной дороге. В первую поездку 1851 г. в Москву было командировано 17 человек «Верхового отделения». Кроме этого, унтер-шталмейстера для присмотра за экипажами и лошадьми сопровождало дополнительно 25 человек⁵⁸.

Николай Павлович не забыл служителей Конюшенного ведомства — лейб-кучера Якова и лейб-рейткнехтов, т. е. всадников, сопровождавших торжественные императорские выезды. По духовному завещанию императора, они получили пенсион, наравне с комнатной прислугой, равный получаемому ими содержанию на службе⁵⁹. В связи с исполнением этого пункта, уже 7 марта 1855 г. по предписанию министра Императорского двора, обер-шталмейстером бароном П. А. Фредериксом был составлен список «лейб-рейткнехтам и лейб-кучерам, которые употреблялись в выезды Его Величеством в Бозе почившим Императором Николаем Павловичем, с показанием получаемого ими содержания».

Николай Павлович был непритязателен в дорожном быту. Бывший унтер-шталмейстер Е. М. Звегинцев (его слова были записаны его внуком А. Звегинцевым) вспоминал: «Император почти ежедневно выезжал из Зимнего дворца около полудня, или просто кататься, или для посещения институтов, корпусов и разных учреждений. Ездил он большей частью один: летом в дрожках или коляске, зимою в одиночных санях. Ездить он любил скоро. Зимой, проехавши некоторое время, он часто заезжал в Аничков дворец, где для него имелись всегда наготове сани со свежей лошадей и одним и тем же молодым кучером»⁶⁰.

Как отмечал мемуарист А. Э. Эвальд, «государь никогда не ездил в карете, или вообще в закрытом экипаже. Летом ему подавали

крепкую рессорную коляску, зимой широкие пошевни, покрытые коврами»⁶¹. Вспоминая о поездке из Москвы в Царское Село в конце 1831 г., А. Х. Бенкендорф писал о Николае Павловиче, что, проводив императрицу до Твери, «я сел с ним в открытые, как всегда в его поездках сани»⁶². В закрытых экипажах Николай Павлович мог оказаться только изредка, например, сопровождая Александру Федоровну в театр. Тогда он мог сесть или в карету, или в другой экипаж⁶³.

Летом чаще всего императора можно было увидеть в коляске—экипаже облегченной конструкции с откидным верхом. В характерной позе, в шинели с поднятой рукой, Николай Павлович запечатлен на рисунке П. А. Каратыгина. В «откинутой коляске», т. е. в коляске с откидным верхом, изображен он в стихотворении Аполлона Майкова, которое в обиходе стало называться «Коляска». Кстати, если при Александре I экипажи окрашивались в желтый цвет, то при Николае I—в синий. Удивительно, но в Придворно-конюшенном музее сохранились только детские коляски великих князей Николая Павловича и Михаила Павловича, переданные из Аничкова дворца⁶⁴.

Постоянными спутниками императора в его путешествиях были сначала А. Х. Бенкендорф, а начиная с 1838 г., в связи с его болезнью, все чаще А. Ф. Орлов, который имел привычку засыпать в коляске. Если представить, какими крупными мужчинами были Николай Павлович и будущий шеф III Отделения А. Ф. Орлов, то станут понятными фрагменты из дневника и воспоминания А. О. Россет-Смирновой: «Вчера я провела вечер у императрицы, были только Сесиль (Фредерикс.—*Л. В.*), великий князь Михаил и Виельгорский. Государь, очень утомленный путешествием пришел поздно к чаю, с Орловым и стал описывать свою поездку.

Он говорил:

— Орлов все время спит, он прислоняется к моему плечу, а он не легонький.

Орлов защищался и, наконец, объявил:

— Не понимаю, как вы делаете, Государь; вы совсем не спите и не кушаете, я не железный, как вы.

Государь смеялся и отвечал:

— Слунтяй и силен как бык, но не притворяйся слабеньким, чтобы разжалобить дам. Если бы ты сопровождал Петра Великого,

то совершал бы еще более неудобные путешествия; теперь, по крайней мере, кое-где имеются шоссе и моя коляска на рессорах»⁶⁵.

По свидетельству одного из камердинеров (в пересказе полковника А.И. Энгельмейера, записанном И.С. Листовским), Николай Павлович и в дорожном быту любил постоянство: «Государь скоро привыкал к платью, экипажам и лошадям и не любил перемен. Если ему подавалась новая лошадь, он спрашивал: “Это что за лошадь?” — “Новая, Ваше Величество”. — “Дрянь, слабосильна!”. Затем делал такие концы, что лошадь возвращалась совершенно мокрою. “Я говорил, что слабосильна”, — замечал государь, выходя из саней. Также точно новый экипаж всегда казался государю с недостатком: “Короток, негде ног протянуть”. По большей части новую лошадь или сани подавали в первый раз вечером, когда государь ехал в театр, а на другой день, на вопрос государя: “Это что за лошадь? Это что за экипаж?” — ему отвечали: “Вчера изволили ездить в театр, Ваше Величество”. Замечаний уже не было»⁶⁶.

Сам император очень редко пользовался каретой. Выезды в каретах членов императорской семьи и придворных производили большое впечатление на окружающих. Из-за своей обыденности экипажи не привлекали внимания отечественных мемуаристов, поэтому самые яркие свидетельства находятся на страницах книг иностранных мемуаристов.

Маркиз де Кюстин писал в 1839 г.: «Выезды придворных, на мой вкус вполне приличны, хотя и не слишком элегантны и опрятны. Кареты, дурно выкрашенные и еще более дурно отлакированные, тяжеловесны; в них запряжены четверки лошадей в безмерно длинных постромках. Лошадьми, идущими в дышле, правит кучер; мальчишка в длинном персидском халате наподобие кучерского армяка, именуемый, насколько я мог расслышать, фалейтором (по-видимому, от немецкого *Vorreiter*), едет верхом на передней лошади, причем, заметьте, на правой, в противоположность обычаям всех других стран, где фореитор седлает левую лошадь, чтобы оставить свободной правую руку; седло у фореитора очень плотное, мягкое как подушка, и сильно приподнятое спереди и сзади. Вид русских экипажей поразил меня своей необычностью: живость и норовистость лошадей, не всегда красивых, но неизменно породистых, ловкость кучеров, пышность нарядов, все это вместе предвещает зрелища,

о великолепии которых мы не имеем ни малейшего понятия...»⁶⁷. Пошевнями (иначе — обшивнями) назывались сани, обшитые лубом, с высокой спинкой. В письме к Александру Николаевичу от 19 (31) ноября Николай Павлович сообщил, что в санях катался вечером с Александрой Федоровной⁶⁸. В санях Николай Павлович часто ездил по делам, прогуливался перед обедом, выезжал на масленичные гуляния, объезжая Марсово поле и не отказывая себе в удовольствии прокатить в качестве «дедушки» толпу ребятишек. Мог привезти с собой в Зимний дворец беспризорную девочку в грязном рваном платье, вскочившую на запятки, чтобы передать ее на попечение «бабушки» Александры Федоровны⁶⁹. Император, проезжающий по Дворцовой набережной в санях-пошевнях, изображен на рисунке В. Ф. Тимма с картины Н. Е. Сверчкова (1853 г.)⁷⁰. Прогулка Николая Павловича с семьей (Александрой Федоровной и наследником Александром) в окрестностях С.-Петербурга и другая прогулка — с герцогом Лейхтенбергским — запечатлены на гравюрах, представлявших на выставке «Придворная жизнь», состоявшейся в 1913 г.⁷¹

Иногда государь выезжал прокатить всю семью. Так, камер-фурьерский журнал от 10 марта 1838 г. отмечал, что Николай Павлович со своими домочадцами «в караульных и разных санях» прогуливались по Каменноостровскому и Елагину острову. Далее сообщалось об искусственных горах напротив Елагина острова, где «изволили с оных кататься с особами в дилижансах и маленьких санях»⁷². Дилижансом (франц. *diligence*) назывался многоместный крытый экипаж, запряженный лошадьми и предназначавшийся, в первую очередь, для перевозки почты, пассажиров и их багажа. От мальпостов на дорогах Европы, перевозивших в основном легкую почту и иногда пассажиров, дилижансы, появившиеся в Англии в XVI в., отличались большей грузоподъемностью⁷³.

Катание на санях было более привычно. Можно предположить, что для упомянутых прогулок могли использоваться и сани, изготовленные еще в царствование прежнего императора. В Придворно-конюшенном ведомстве сохранялись различные сани, принадлежавшие лицам императорской фамилии и использовавшиеся длительное время. Среди них — двое 10-местных саней, купленных в 1793 г. у каретного мастера Букиндаля. Они предназначались для катания придворных дам и кавалеров⁷⁴. Трое саней, представленных позднее

в Придворно-конюшенном музее, были изготовлены или приобретены в 1797 г.: 2-местные Венские — у седельного мастера Тацки для императрицы Марии Федоровны⁷⁵, одноместные сани — у капитана Ефима Звегинцева для императора Павла I⁷⁶, 4-местные сани были сделаны конюшенными мастерами⁷⁷. Еще одни 2-местные сани были приобретены в 1807 г. у седельника Гейера для императрицы Марии Федоровны⁷⁸.

В зимнее время члены императорской семьи пользовались теплыми возками. Великая княжна Ольга Николаевна вспоминает об одной из зимних поездок в 1837 г. из Москвы в Санкт-Петербург: «7 декабря, после именин Папá, прекрасным зимним днем, мы покинули Москву. <...> Мы были плотно закутаны в шубы, в теплых валенках до колена и ноги в меховом мешке. Мэри (Марии Николаевне. — *Л. В.*) стало дурно от этого закутывания, должна была пересест в другой возок, где опускались окна. Ее место в возке Мама́ заняла Анна Алексеевна (воспитательница Ольги Николаевны. — *Л. В.*); мы весь день напролет пели каноны и русские песни... На станциях крестьяне приносили нам красные яблоки и баранки»⁷⁹.

Летом камер-фурьерские журналы и другие источники довольно часто фиксировали появление императора в дрожках — легком, обычно двухместном открытом экипаже на рессорах. В таком, по выражению маркиза де Кюстина, «самом маленьком из мыслимых экипажей»⁸⁰ Николай Павлович умудрялся совершать довольно дальние поездки. Несмотря на кажущуюся хрупкость экипажа, в 1830 г. император вдвоем с А. Х. Бенкендорфом, выехав из Елагиноостровского дворца, совершил на них поездку в Финляндию⁸¹.

Дрожки были своеобразной визитной карточкой городского транспорта. «Сколько дрожек, колясок, карет!», — описывая петербургские улицы, восклицал позднее А. Н. Некрасов⁸². Французский писатель Ф. Ансело в 1826 г. сравнил их с неудобными французскими кабриолетами: «Количество дрожек, небольших открытых четырехколесных повозок, низких и очень неудобных, которые перевозят гуляющих из Петербурга в Екатерингоф или на Крестовский, огромно. В русских городах дрожки выполняют ту же роль, что кабриолеты во Франции. Кучера гонят их с огромной скоростью... Экипажи пронумерованы... Номер выгравирован на жестяной бляхе, укрепленной с помощью ремня на его спине»⁸³.

Не были редкостью на петербургских улицах, а также в обиходе Императорского двора и кабриолеты. Николай Павлович иногда отправлялся на прогулку с Александрой Федоровной в кабриолете (франц. *cabriolet*)—легком, двухколесном и одноконном экипаже без козел с откидывающимся верхом). Император ездил на нем по-английски, т. е. самостоятельно управляя лошадьми⁸⁴. Кабриолет императора Николая, сделанный в придворно-экипажном заведении, находился в Придворно-конюшенном музее. Вероятно, он же находится ныне на выставке экипажей в Царском Селе (Придворно-экипажное заведение, 1842)⁸⁵. Вероятно, именно кабриолет имел в виду Николай I в письме к цесаревичу Александру Николаевичу от 7 (19) мая 1839 г.: «...с Мама поехал в кариоле в Летний сад»⁸⁶.

Реже упоминается тильбюри—небольшой четырехколесный экипаж с двумя рядами сидений. Во время прогулок на этом экипаже Николай Павлович приглашал сесть рядом с собой одну из фрейлин или дам, а Александра Федоровна садилась сзади с кем-нибудь из приближенных⁸⁷.

В теплое время года для разных церемониальных процессий и прогулок использовалось также ландо, или, в другом произношении и написании,—«ландав» (франц. *landau*). Это название произошло от немецкого города Ландау в Баварии, в котором с XVII в. изготовлялся этот тип экипажей. Ландо, в сущности, было большой четырехместной каретой с откидным на две стороны верхом. Великой княгине Александре Федоровне запомнился ее торжественный въезд в Петербург 19 июня 1817 г. накануне бракосочетания: «Императрицы сели вместе со мною и обеими принцессами Вюртембергскими в золоченое, но открытое ландо; меня посадили по ту сторону, на которой были расставлены войска, то есть, по левую сторону от обеих императриц»⁸⁸. Во время праздника в Санкт-Петербурге 21 апреля (3 мая) 1839 г. Николай I вечером вместе с императрицей Александрой Федоровной «...гуляли в ландоу»⁸⁹. Отправляясь в театр вместе с супругой и дочерьми, Николай I также мог использовать ландо в качестве семейного экипажа. Обычно на ландо перевозили фрейлин. В Аничковом дворце долго хранилось детское 4-х местное ландо 1838 г., которое потом было передано в Придворно-конюшенный музей⁹⁰.

Реже упоминается фаэтон (франц. *phaeton*, от имени мифологического сына бога солнца Гелиоса)—экипаж с открывающимся

верхом, в котором сиденья располагались друг против друга. Так, 10 марта 1838 г., Николай I отправился на фэртоне вместе с Михаилом Павловичем из Аничкова дворца в Елагиноостровский дворец⁹¹. В Царском Селе 6 (18) мая Николай Павлович с Александрой Федоровной и Марией Николаевной ездил гулять на фэртоне в парк и в город⁹². Фэртоном для выездов чаще пользовались женщины. В бывшем Придворно-конюшенном музее находилось два фэртона. 4-местный фэртон императрицы Марии Федоровны, принятый ей в подарок в 1821 г. от датского посланника графа Блюма⁹³, в настоящее время представлен на выставке экипажей в Царском Селе⁹⁴. Другой фэртон с деталями, выполненными из красного дерева, был подарен императрице Александре Федоровне прусским королем⁹⁵. Во время торжественных церемоний фэртон предназначался для обер-гофмаршала и обер-церемониймейстера.

В садах пригородных резиденций, так же как и на улицах столицы, широко использовались также «линейки». В дневнике С. П. Жихарева за 28 мая 1807 г. осталась запись: «Вчера целый день пробыл в Павловске... Императрица прогуливалась по парку с великими княжнами Екатериной и Анной Павловнами в длинной открытой линейке»⁹⁶. Великая княгиня Александра Федоровна отметила, что 6 (18) августа 1819 г. два раза каталась на линейке в Павловске⁹⁷. Линейки в пригородных резиденциях отличались богатым убранством. Позднее маркиз де Кюстин так описывал царские линейки в Петергофе: «Линейки представляют собою экипажи с двумя рядами скамей, на которых удобно рассаживаются спина к спине восемь человек; общий их вид—форма, позолота, античная упряжь лошадей—не лишен величия и оригинальности»⁹⁸. Великая княжна Ольга Николаевна писала (1831 г.), что линейка «походила на канapé *dos á dos* (спина к спине—франц.) и имела восемь мест, которые были расположены так низко, что можно было легко, без посторонней помощи, влезать и слезать»⁹⁹.

Сопровождая женщин, Николай Павлович мог сесть и на линейку. В письме к цесаревичу Александру Николаевичу от 26 мая (7 июня) 1839 г. он упомянул о посещении Царскосельского Эрмитажа. «После чего поехали на линейках Мери (великая княгиня Мария Николаевна.—*Л. В.*), Мама, Макс (герцог Максимилиан Лейхтенберский, с 1839 г.—супруг Марии Николаевны.—*Л. В.*), я, М. Столыпина,

О. Трубецкая, М. Бартенева и Полтавцева, и воротились домой; вечер был прелестный»¹⁰⁰.

При Императорском дворе использовались и другие типы экипажей, предназначенные для загородных поездок — шулвагены, яхтвагены и шарабаны.

Фрейлина А. С. Шереметева в письме от 27 августа 1833 г. пишет: «Утром (т. е. 6-го) мы все, императрица, великие княжны и великий князь Александр поехали в Павловское завтракать к г-же Плещевой, которая была именинницей. Так как я была дежурная, я ехала в одном экипаже с императрицей, в шулвагене. Она сидела в середине с графиней Бранденбургскою, великая княжна и наследник на передней скамейке, а я сзади с двумя другими великими княжнами»¹⁰¹. Таким образом, этот экипаж имел три скамейки и был близок к шарабану (франц. *char à bancs*) — отрытому четырехколесному экипажу с поперечными сиденьями в несколько рядов. Вероятно, Николай Павлович не пользовался этими экипажами или пользовался очень редко, так же как и яхтвагеном (охотничья повозка). В письме от 18 (30) мая 1839 г. из Царского Села Николай I сообщает сыну о возвращении из Павловска после посещения Фермы: «...Оттуда воротились мы сюда, Мама в фэтоне со Смирновой, Философовой, Julie, и сзади Орловым и я с Мери, Нелидовой, и Осиповой в яхтвагене»¹⁰².

Даже начало Крымской войны не смогло повлиять на осенние придворные развлечения и поездки. Хотя во многом это было данью своеобразному этикету. Анна Тютчева записала в своем дневнике в Гатчине 19 октября 1854 г.: «Организуются прогулки в экипажах всякого рода: ландо, фэтонах, шарабанах и кабриолетах с самой фантастической упряжкой... Надо сказать, что в этом году, несмотря на все увеселения, и на общительность по заказу, ни у кого не весело на сердце. У всех скорбная тревога на лице»¹⁰³.

Впрочем, выбор экипажей зависел и от состояния дорог. 14 июня 1854 г., когда неприятельский флот появился перед Кронштадтом, в шесть часов вечера цесаревна Мария Александровна вместе с семьей отправилась на Ферму для прогулки в коляске. Анна Тютчева записала в дневнике: «Хотели поехать посмотреть на врагов. Цесаревич и цесаревна сели в английский шарабан со своими четырьмя сыновьями»¹⁰⁴. «После остановки в Ораниенбауме решили

проехать дальше на запад. <...> На некотором расстоянии от Ораниенбаума, там, где прекращается шоссе, и начинается настоящая русская деревня с проселочными дорогами, мы покинули свои изящные английские экипажи, и пересели на телеги колонистов»¹⁰⁵.

С морской резиденцией, Петергофом, было связано также широкое использование императорских пароходов, а с Царским Селом — первый опыт железнодорожного строительства. Начав свои путешествия в коляске и санях, Николай I продолжал их на пароходах придворного ведомства, «общим дилижансом» Царскосельской железной дороги (1837–1838) и в императорском вагоне литерного поезда на Петербургско-Московской железной дороги (1851 г.). Но это уже другая тема.

¹ Сюжеты, рассмотренные в данной статье, частично освещены ранее в других работах автора: *Высочков Л. В.* 1) Император «на почтовых»: Николай I на улицах Санкт-Петербурга и дорогах России // *Петербургские чтения* — 97: Материалы энциклопедической библиотеки «Санкт-Петербург — 2003». СПб., 1997. С. 626–629; 2) Император Николай I: Человек и государь. СПб., 2001. С. 441–459; 3) Николай I. М., 2003. С. 529–538 (2-е изд. М., 2006).

² *Кюстин А. де.* Россия в 1839 г. / под ред. В. Мильчиной: в 2 т. М., 1996. Т. 1. С. 181.

³ См. также: *Булгакова Л. А.* Император путешествует // *Николай I: Личность и эпоха. Новые материалы* / отв. ред. А. Н. Цамутали; отв. сост. Т. В. Андреева и др. СПб., 2006. С. 431–433.

⁴ *Ольга Николаевна.* Сон юности: Воспоминания великой княжны Ольги Николаевны // *Николай I: Муж. Отец. Император* / сост., предисл. Н. И. Азаровой. М., 2000. С. 206.

⁵ Записки графа А. Х. Бенкендорфа (1832–1837 гг.) // *Шильдер Н. К.* Император Николай Первый: в 2 кн. М., 1997. Кн. 2. С. 553.

⁶ Из альбомов императрицы Александры Федоровны. Воспоминания. 1817–1820 // *Николай I: Муж. Отец. Император.* С. 147.

⁷ *Свиньин П. П.* Достопамятности Санкт-Петербурга и его окрестностей. СПб., 1997. С. 393.

⁸ *Горбатенко С. Б.* Петергофская дорога: Историко-архитектурный путеводитель. СПб., 2001. С. 26.

⁹ Цит. по: *Бунатян Г. Г.* Город муз. Литературные памятные места города Пушкина. Л., 1987. С. 55.

¹⁰ *Ольга Николаевна.* Сон юности: Воспоминания великой княжны Ольги Николаевны. С. 179.

¹¹ Пушкин А. С. Евгений Онегин // Пушкин А. С. Полн. собр. соч.: в 16 т. [Л.], 1937. Т. 6. С. 153.

¹² Горбатенко С. Б., Петрова О. В. Культурные ландшафты «Большого» Петербурга в царствование Николая I // Памятники истории и культуры Санкт-Петербурга: Исследования и материалы. СПб., 2000. Вып. 5. С. 112.

¹³ Там же.

¹⁴ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. 1838–1839 гг. / под ред. Л. З. Захаровой и С. В. Мироненко. М., 2008. С. 129. — Как известно, уездный город София, учрежденный при Екатерине II в 1780 г. у южных границ Царскосельского парка просуществовал недолго. В 1808 г. он был упразднен и стал частью Царского Села, но только при Николае I здесь возобновилось широкое строительство. Под «Малиновским домом» понимается дом первого директора Лицея В. Ф. Малиновского (В. П. Стасов, 1811–1816 гг.), более известный как дом второго директора Лицея А. Н. Энгельгардта, сменившего в 1814 г. умершего Малиновского. «Дачей Ниси» назван дом великого князя Николая Николаевича (с 1835 г.), который был построен для графа В. П. Кочубея (В. П. Стасов, 1816–1824 гг.). «Желтый павильон» — это флигель Павловского дворца. См. комментарии: Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 527–528.

¹⁵ Горбатенко С. Б., Петрова О. В. Культурные ландшафты «Большого» Петербурга... С. 112.

¹⁶ Тютчева А. Ф. Дневник // Тютчева А. Ф. При дворе двух императоров: Воспоминания и фрагменты дневников фрейлины двора. М., 1990. С. 118. — Цит. по: Горбатенко С. Б., Петрова О. В. Культурные ландшафты «Большого» Петербурга... С. 113.

¹⁷ См.: Придворный экипаж в Царском Селе: (Настенный календарь). СПб., 2002.

¹⁸ Столетие Военного министерства. 1802–1902. Т. 3. Отд. 2. Главный военно-санитарный комитет / сост. С. И. Езерский. СПб., 1902. С. 14.

¹⁹ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 128.

²⁰ Из записок барона (впоследствии графа) М. А. Корфа // Русская старина (далее — РС). 1899. Т. 98. № 6. С. 541.

²¹ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 128.

²² Из записок барона (впоследствии графа) М. А. Корфа // РС. Т. 98. 1899. № 6. С. 541.

²³ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 128–129.

²⁴ Львов А. Ф. Записки // Русский архив (далее — РА). 1884. Кн. 2. № 4. С. 255.

²⁵ Маньковский К. [А.] Император Николай Павлович 16-го ноября 1846 г. // РС. 1890. Т. 66. № 4. С. 149–159; Из записок барона (впоследствии графа) М. А. Корфа // РС. 1900. Т. 101. № 2. С. 329.

²⁶ Граф Рейзет в России в 1852–1854 гг. // РС. 1903. Т. 115. № 7. С. 229.

²⁷ Из записок барона (впоследствии графа) М. А. Корфа // РС. 1900. Т. 102. № 5. С. 289.

²⁸ Рассказ семидесятилетнего старика об императоре Николае I / Написал по воспоминаниям и рассказам А. Звегинцев // Николай Первый и его время: Документы, письма, дневники, мемуары, свидетельства современников и труды историков: в 2 т. М., 2000. Т. 2. С. 303.

²⁹ См. дополнительно: Ильченко Д. Император Николай Павлович в уездном городе Чембаре с 25-го августа по 8-ое сентября 1836 г. // РС. 1882. Т. 36. № 12. С. 523–534; Лажечников И. И. Заметки для биографии Белинского // В. Г. Белинский в воспоминаниях современников. М., 1977. С. 35; Докучаев Н. А. Памятный эпизод из поездки государя Николая Павловича по России в 1836 г. (Из рассказов священника-старожила) // Николай I: Личность и эпоха. Новые материалы. С. 439–444; Троянский А. И. Происшествие в Чембаре // Николай I: Личность и эпоха. Новые материалы. С. 444–447.

³⁰ Письма Николая Павловича И. Ф. Паскевичу. 1832–1847 // Николай I. Муж. Отец. Император. С. 479–480.

³¹ Смирнова-Россет А. О. Автобиографические записки. 3 вариант // Смирнова-Россет А. О. Дневник. Воспоминания / изд. подгот. С. В. Житомирская. М., 1989. С. 147.

³² Из записок барона (впоследствии графа) М. А. Корфа // РС. 1900. Т. 103. № 7. С. 45.

³³ Смирнова-Россет А. О. Автобиографические записки. 3 вариант.

³⁴ Оленина А. А. Дневник Annette. М., 1994. С. 123–124.

³⁵ Из записок графа А. Х. Бенкендорфа // Исторический вестник (далее—ИВ). 1903. Т. 91. № 1. С. 65.

³⁶ Портфель графа А. Х. Бенкендорфа: Мемуары шефа жандармов // Николай I. Муж. Отец. Император. С. 389.

³⁷ Цит. по: Подтверждение указа 11 августа 1802 г. о запрещении торжественных встреч при путешествиях высочайших особ. 20 апреля 1826 г. // Николай I: Личность и эпоха. Новые материалы / комментарии Л. А. Булгаковой. С. 435.

³⁸ Финский национальный архив. Дело канцелярии финляндского генерал-губернатора «О правилах и порядках, соблюдаемых при путешествиях государя императора и прочих членов двора», 8 августа 1835 г.—См.: Уортман Р. Сценарии власти: Мифы и церемонии русской монархии: От Петра Великого до смерти Николая I. М., 2002. (Труды по истории. Сер. Материалы и исследования по истории русской культуры. Вып. 8). С. 402.

- ³⁹ Рассказы из недавней старины / сообщил И. С. Листовский // РА. 1896. № 8. С. 345.
- ⁴⁰ *Шепелев Л. Е.* Чиновный мир России. XVIII—начало XX вв. М., 2001. С. 396.
- ⁴¹ *Александрова Л. Б.* Луиджи Руска. Л., 1990. С. 26–28.
- ⁴² Цит. по: *Тыженко Т. Е.* Василий Стасов. Л., 1990. С. 61.
- ⁴³ Там же. С. 61–62.
- ⁴⁴ *Тыженко Т. Е.* Василий Стасов. С. 157–158; *Крутиков П. Г., Принцев Н. А.* Эрмитаж: Науки служат музам. Л., 1989. С. 33.
- ⁴⁵ Духовное завещание в Бозе почившего Государя Императора Николая Павловича. 4 мая 1844 г. Ст. 9–10 // Николай I: Личность и эпоха. Новые материалы. С. 462.
- ⁴⁶ *Шиман В. М.* Император Николай Павлович (Из записок современника) // РА. 1902. Кн. 1. № 3. С. 459.
- ⁴⁷ *Асвариц Б. И.* Крюгер в России // Проблемы изобразительного искусства XIX столетия / под ред. Н. И. Калитниной, И. Д. Чечота. Л., 1990. С. 106.
- ⁴⁸ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 455.
- ⁴⁹ Там же.
- ⁵⁰ *Труайя А.* Николай I. М., 2002. С. 125–126.
- ⁵¹ *Пыляев М. И.* Забытое прошлое окрестностей Петербурга / сост. В. А. Витязева, О. В. Миллер. СПб., 1996. С. 611.
- ⁵² Российский государственный исторический архив (далее—РГИА). Ф. 469. Оп. 10. Д. 18. О распоряжениях по путешествию Высочайших особ со свитой из Санкт-Петербурга в Москву по железной дороге, о трактовании и помещении их там, 1851 г. Л. 82–82 об., 83, 221–221 об.
- ⁵³ Придворно-конюшенный музей. СПб., 1891. Каталог № 158.
- ⁵⁴ Там же. Каталог № 159.
- ⁵⁵ Иллюстрацию см.: Император Николай Первый. Николаевская эпоха. Слово русского царя. Апология рыцаря. Незабвенный / изд. подгот. М. Д. Жилин. М., 2002. С. 640–641 (вклейка).
- ⁵⁶ *Гагерн Ф.* Дневник путешествия по России в 1839 г. // Россия первой половины XIX в. глазами иностранцев / сост. Ю. А. Лимонов. Л., 1991. С. 685.
- ⁵⁷ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 455.
- ⁵⁸ РГИА. Ф. 469. Оп. 10. Д. 18. Л. 82–82 об., 83, 221–221 об.
- ⁵⁹ Духовное завещание в Бозе почившего Государя Императора Николая Павловича. 4 мая 1844 г. Ст. 12. С. 462.
- ⁶⁰ Рассказ семидесятилетнего старика об императоре Николае I. С. 303.
- ⁶¹ *Эвальд А. В.* Рассказы об императоре Николае I // ИВ. 1896. № 7. С. 60.

⁶² Портфель графа А.Х. Бенкендорфа: Мемуары шефа жандармов // Николай I. Муж. Отец. Император. С. 366.

⁶³ Об экипажах см.: *Бредихина И.И.* Средства передвижения при Дворе Екатерины II // Из века Екатерины Великой: Путешествия и путешественники: Материалы XIII Царскосельской научной конференции. СПб., 2007. С. 56–66; *Колесникова А.Т.* Из истории коллекции экипажей в Царском Селе // Судьбы музейных коллекций: Материалы VII Царскосельской научной конференции. СПб., 2001. С. 62–67; *Кириллова Л.П.* Старинные экипажи. Сокровища Оружейной палаты. М., 2000; *Чернышев В.А.* 1) История и состав предметов парадного выезда XVIII–XIX вв. // История Эрмитажа и его коллекций: Сб. Государственного Эрмитажа. Л., 1989. С. 79–88; 2) Немецкие экипажные мастера в России в XVIII в. // Россия — Германия: Контакты и взаимодействия XVIII–XX вв. М., 1994. С. 72–84; 3) Иоганн Альберт Иоахим — «первый каретник» Петербурга // Эрмитажные чтения: Памяти В.Ф. Левинсона-Лессинга. Краткое содержание докладов. СПб., 1997. С. 8; 4) Кареты // Три века Санкт-Петербурга: в 3 т. Т. 1. Кн. 1. Осмнадцатое столетие. СПб., 2003. С. 439–441; 5) Экипажи в стиле ампира в России // Ампира в России: Краткое содержание докладов III Царскосельской научной конференции. СПб., 1997. С. 28–30.

⁶⁴ Придворно-конюшенный музей. СПб., 1891. Каталог № 45.

⁶⁵ *Смирнова А.О.* Записки А.О. Смирновой, урожденной Россет с 1825 по 1845 гг. М., 1999. С. 272. — См. также: *Смирнова-Россет А.О.* Дневник... С. 13.

⁶⁶ Рассказы из недавней старины... С. 514.

⁶⁷ *Кюстин А. де.* Россия в 1839 г. Т. 1. С. 164–165.

⁶⁸ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 196.

⁶⁹ *Смирнова-Россет А.О.* Автобиографические записки. 3 вариант. С. 396.

⁷⁰ Иллюстрацию см.: Император Николай Первый. Николаевская эпоха. Слово русского царя. Апология рыцаря. Незабвенный. С. 640–641 (вклейка).

⁷¹ Прогулка императора Николая I с герцогом Лейхтенбергским в санях: «Император Николай с герцогом Лейхтенбергским». Литография Мошарского, П.Т. Борисполец // Придворная жизнь. 1613–1913. Коронации, фейерверки, дворцы. Выставка гравюр и рисунков. СПб., 1913. № 192. С. 44; Прогулка императора Николая I с семьей в санях // Придворная жизнь. СПб., 1891. Каталог № 193. С. 44; «Прогулка их императорских величеств императора Николая Павловича и государыни императрицы Александры Федоровны и наследника Всероссийского престола Александра Николаевича в окрестностях Санкт-Петербурга». Гравюра резцом.

⁷² РГИА. Ф. 516. Оп. 1 (внутр. оп. 28/1618) Д. 147. 1838 г. Л. 142.

⁷³ *Павлов В.Е.* О первой железной дороге России (факты и размышления). СПб., 1997. С. 4.

- ⁷⁴ 4-местные сани, купленные у мастера Букиндаля в 1793 г. // Придворно-конюшенный музей. СПб., 1891. Каталог № 24 (иллюстрация).
- ⁷⁵ Придворно-конюшенный музей. СПб., 1891. Каталог № 35.
- ⁷⁶ Там же.
- ⁷⁷ Там же. С. 37.
- ⁷⁸ Там же.
- ⁷⁹ *Ольга Николаевна*. Сон юности: Воспоминания великой княжны Ольги Николаевны. С. 242.
- ⁸⁰ *Кюстин А. де*. Россия в 1839 г. Т. I. С. 129.
- ⁸¹ Из записок графа А. Х. Бенкендорфа // РС. 1900. Т. 102. № 5. С. 241. — См. также: РГИА. Ф. 516. Оп. 1 (внутр. оп. 28/1618). Д. 131. Камер-фурьерский журнал. Л. 487, 583 об.; и др.
- ⁸² *Некрасов А. Н.* О погоде // Петербург—Петроград—Ленинград в русской поэзии. Л., 1975. С. 133.
- ⁸³ *Ансело Ф.* Шесть месяцев в России: Письма к Ксавье Сентину, сочиненные в 1826 г., в пору коронавания Его Императорского Величества / вступ. ст., сост., перевод с фр. и коммент. Н. М. Сперанской. М., 2001. С. 49.
- ⁸⁴ *Анненкова А. К.* Воспоминания А. К. Анненковой, рожденной Мердер // Наша старина. 1915. № 3. С. 275. — См. также гравюру «Великий князь Николай Павлович и великая княгиня Александра Федоровна в кабриолете» (*Шильдер Н. К.* Император Николай Первый... СПб., 1903. Т. I. С. 112).
- ⁸⁵ Придворно-конюшенный музей. СПб., 1891. Каталог № 40; Придворные экипажи в Царском Селе: (Календарь). СПб., 2002.
- ⁸⁶ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 445.
- ⁸⁷ Из воспоминаний баронессы М. П. Фредерикс // ИВ. 1896. Т. 71. № 1. С. 71.
- ⁸⁸ Александра Федоровна. Воспоминания. С. 143.
- ⁸⁹ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 425.
- ⁹⁰ Придворно-конюшенный музей. Каталог № 46.
- ⁹¹ РГИА. Ф. 516. Оп. 1 (28/1618). Д. 147. 1838 г. Л. 142.
- ⁹² Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 444.
- ⁹³ Придворно-конюшенный музей. Каталог № 29.
- ⁹⁴ Придворные экипажи в Царском Селе (Календарь). СПб., 2002.
- ⁹⁵ Придворно-конюшенный музей. СПб., 1891. Каталог № 41.
- ⁹⁶ *Жихарев С. П.* Записки современника. Ч. 2. Дневник чиновника. Л., 1989. С. 323.
- ⁹⁷ Александра Федоровна. Воспоминания. С. 161.
- ⁹⁸ *Кюстин А. де*. Россия в 1839 г. Т. I. С. 264.

⁹⁹ *Ольга Николаевна*. Сон юности: Воспоминания великой княжны Ольги Николаевны. С. 193.

¹⁰⁰ Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 475.

¹⁰¹ *Шереметева А. С.* Письма Анны Сергеевны Шереметевой // Архив села Михайловского. СПб., 1902. Т. 2. Вып. 1. С. 20–21.

¹⁰² Переписка цесаревича Александра Николаевича с императором Николаем I. С. 462.

¹⁰³ *Тютчева А. Ф.* Дневник... С. 73.

¹⁰⁴ Там же. С. 66–67.

¹⁰⁵ Там же.