

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В.ЛОМОНОСОВА»

исторический факультет

Направление подготовки: 46.03.01 «История»
Уровень высшего образования: бакалавриат
Форма обучения: очная (или очно-заочная)
Профиль программы «_ историческая информатика»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

на тему:

**«Виртуальная реконструкция типовых почтовых станций середины XIX
века на примере Псковской губернии: источники, методы и технологии
исследования»**

Автор работы:

студент 4 курса
Мосолов Александр Русланович
подпись _____

Научный руководитель работы:

*к.и.н., старший преподаватель Жеребятьев
Д.И.*
подпись _____

Заведующий кафедрой:

чл.-корр. РАН, д.и.н., проф. Бородкин Л. И
подпись _____

Рецензент:

*Кончаков Роман Борисович,
к.и.н., доцент, РАНХиГС*
подпись _____
*Маландина Татьяна Владимировна,
аспирант, Исторический факультет МГУ*
подпись _____

Москва, 2023 год

Аннотация

Шоссе Санкт-Петербург – Киев построено в конце 1840-х – начале 1850-х гг. Вдоль него расположено несколько похожих станционных домов. Проект, используемый при строительстве - типовой, он был опубликован в 1843 году. Здания были построены в неоготическом стиле. Наиболее распространены были станции 3-его класса.

Многие из них перестроены почти до неузнаваемости, многие были заброшены и медленно разрушаются.

Цель данной работы состоит в реконструкции первоначального облика данных объектов. Будет восстановлен как каменный станционный дом, так и окружающие его постройки – конюшни, амбары и т. п.

Данная работа потребует использования таких программ, как SketchUp и Twinmotion. Также возможно будет необходимо прибегнуть к другим программам, таким как 3Ds MAX. При работе с визуальными источниками может также быть полезной программа Adobe Photoshop. Результаты виртуальной реконструкции будут опубликованы на интерактивной 3D платформе Sketchfab с текстовыми комментариями и изображениями (чертежами, фотографиями и т. п.).

Abstract.

The St. Petersburg- Kiev highway was built in the late 1840s - early 1850s. There are several similar stations along it. The design used in the construction is standard, it was published in 1843. The buildings were built in the Neo-Gothic style. The most common were the 3rd class stations.

Many of them have been rebuilt almost beyond recognition, many of them have been abandoned and are slowly being destroyed.

The purpose of this work is to reconstruct the original appearance of these objects. Both the stone station house (i.e. the main house) and the surrounding buildings – stables, barns, etc. will be restored.

This work will require the use of programs such as SketchUp and T winmotion. It may also be necessary to resort to other programs, such as 3Ds MAX. Adobe Photoshop can also be useful when working with photographs. The results of the virtual reconstruction will be published on the interactive 3D Sketchfab platform with text comments and images (drawings, photographs of the building and its analogues).

Оглавление

Введение.....	5
Историография	10
Источники	13
Глава 1. История развития транспортной инфраструктуры Российской империи до середины XIX века	15
1.1 Эволюция дорожного строительства в России до середины XIX века	15
1.2 История развития почтовой службы России до середины XIX века	20
1.3 История и архитектура почтовых станций. Типовые проекты станционных домов.....	29
Глава 2. Процесс создания виртуальной реконструкции.....	40
Заключение	73
Список источников.	74
Список литературы.	75

Введение

Данная работа, согласно её заглавию, посвящена виртуальной реконструкции «типичной почтовой станции». Необходимо уточнить, что подразумевается под данным словосочетанием. Понятно, что подобные сооружения строились по всей территории Российской империи: в Прибалтике, в Средней Азии, в Центральной части страны, и важную роль они сохраняли на протяжении нескольких веков, поэтому выделить некую типичную почтовую станцию для всей страны, конечно же, невозможно.

Я собираюсь провести реконструкцию внешнего облика почтовых станций, построенных по типовому проекту, изданному в 1843 г., и дополненному в 1846 г. Характерной его чертой был неоготический стиль построек: наиболее важная черта этого стиля: стрельчатые окна: именно по ним проще всего понять, что данная конкретная станция построена именно по данному плану.

Данный проект использовался при строительстве трассы Санкт-Петербург – Киев. На северном участке пути движение открылось уже в 1849 г., однако строительство трассы продолжалось и позднее. Станции располагались примерно на расстоянии 15 – 20 км. друг от друга. Обычно если одна станция располагалась на правой стороне дороги, то следующая была на левой, расположены они были всегда фасадом к шоссе. Таким образом создавался своего рода ансамбль из повторяющихся похожих друг на друга зданий. Расположение станций на карте можно увидеть в конце главы. Как нетрудно заметить, на месте шоссе Петербург-Киев сейчас проложена автомагистраль.

Проект предполагал строительство станций трех разрядов. К станциям первого разряда относились те, что имели стойла на 54 лошади, станции второго вмещали в себя 36 лошадей, станции третьего разряда - 18 лошадей. В ходе данной работы будут реконструированы именно станции 3-его разряда.

Проект также включал в себя по 6 вариантов фасада для домов 3-х разрядов (т. е. всего 18 вариантов фасадов к ним). Предполагалось, что таким

образом будет достигнуто разнообразие внешнего вида расположенных по соседству объектов, однако по факту при строительстве шоссе был реализован лишь один, «неоготический» вариант.

Проект предусматривал строительство как главного станционного одноэтажного дома, так и хозяйственных построек. Архитектурные и художественные качества получающихся объектов довольно высоки, особенно учитывая функции данного строения.

Стоит сказать несколько слов и о состоянии данных объектов. (Нужно понимать, что у станций не было собственных названий, поэтому в дальнейшем они все будут именоваться по названию того населенного пункта, где они расположены). Состояние различных станций сильно варьируется, но условно их можно разделить на несколько типов. Во-первых, это станции, превращенные в музеи. Примером тут служит почтовая станция в Невеле, превращенная Невельский краеведческий музей. В пример можно привести и станцию в селе Выра, где сейчас расположен музей станционного смотрителя, однако по внешнему виду она сильно не похожа на описываемые нами.

Во-вторых, это станции, используемые в качестве жилых домов. Зачастую эти станции сильно перестроены и по факту утратили свой первоначальный облик. К ним относятся станция в селе Барсуки, Калугово и т.п.

Иные станции используются практически по назначению, по-прежнему оставаясь элементами транспортной инфраструктуры, но уже не как почтовые, а как автобусные станции. Ярким примером тут является автовокзал в Опочке.

Наконец, это заброшенные здания, которые постепенно и с разной скоростью превращаются в руины: это, например, станции в Болашово, Линеце. Примером тут может служить и Погребенка: несмотря на то, что памятник включен в состав культурного наследия Белоруссии, он находится в плачевном состоянии.

Отдельно станции можно разделить те, у которых сохранился только главный дом, и на те, у которых сохранились и окружающие их постройки. Много окружающих построек сохранилось, например, у станции в Калугово.

Не стоит забывать, что подобные объекты строились и на других трассах Российской империи. Похожие станции расположены на дороге Смоленск – Витебск (станции есть в селах Глушевка и в знаменитом Гнездово, но они находятся в плохом состоянии и заброшены). Подобные станции можно найти на трассе Смоленск – Рославль (например, в Мурыгино и в Гринево), а также на Старом Варшавском шоссе (в н. п. Калугово или Коски).

В завершение, хотелось бы предоставить список станций, которые сыграли важную роль в процессе реконструкции:

1. Невель. В помещении станции расположен музей истории города.
2. Опочка. Станция второго разряда. Используется как автовокзал.
3. Погребенка. Расположена на территории Белоруссии. Формально относится к объектам, представляющим культурную ценность, но пребывает в заброшенном состоянии.
4. Исса. Станция сильно перестроена, не используется уже более десятилетия.
5. Волнярово. Не сохранилась до наших дней.
6. Калугово – сильно перестроена, утратила первоначальный облик.
7. Барсуки. Судя по внешнему виду, здание используется как жилье. Утрачены почти все декоративные элементы.
8. Гришаны. Заброшена, но в относительно неплохом состоянии.

Итак, каковы же задачи данной работы? В первой главе речь пойдет про историю транспортной инфраструктуры Российской империи. Верхней временной границей будет являться середина XIX века: именно тогда появился исследуемый нами проект типовых почтовых станций. Определенной нижней временной границы нет, но в целом наибольшее внимание будет уделено периоду начиная с конца XVII века.

Для начала речь пойдет про историю строительство дорог в России. При этом за рамками работы останется история благоустройства населенных пунктов и строительство дорог внутри них: данная тема, очевидно, не связана с историей почтовых станций. Нераскрытой останется и тема истории водного транспорта. Затем будет рассказано про историю ямской гоньбы, про появление и развитие почтового сообщения, про историю такого явления как почтовые станции в принципе. Наконец, будет рассказана история типового проекта 1843 года и история других подобных проектов, принятых ранее.

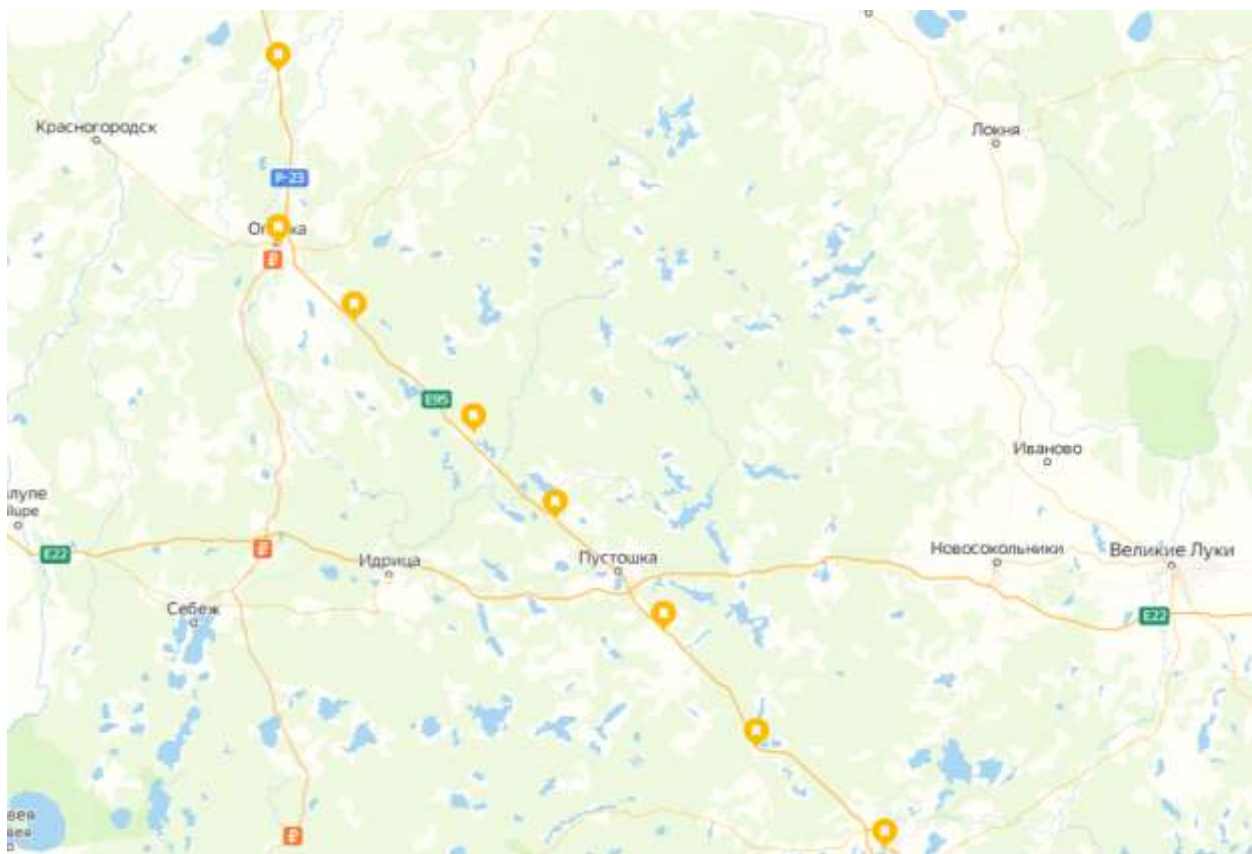
Главная же цель работы – проведение виртуальной реконструкции с использованием программы SketchUp этого типового проекта. Иными словами, речь пойдет не про реконструкцию какого-либо одного конкретного здания. Очевидно, что отдельные станции могли отличаться друг от друга, поэтому получившаяся модель, в определенной степени, будет иметь усредненный характер.

Планируется восстановление как самого каменного станционного дома, так и окружающих его построек: конюшни, амбара, избы для ямщиков, навеса, ограды и т. п. Будет реконструирован, в первую очередь, именно их внешний облик.

Итак, задачи работы выглядят следующим образом:

1. Сбор и систематизация данных по истории почтового сообщения и истории дорожного строительства Российской империи.
2. Поиск объектов, построенных по данному проекту: они будут составлять основу для реконструкции.
3. Сбор и систематизация источниковой базы для реконструкции
4. Создание 3D модели станционного дома.

Целью работы будет восстановление первоначального облика объектов – т. е. их внешнего виде на момент их постройки в середине XIX века.



Примерное расположение почтовых станций на современной карте.

Историография

Для начала стоит сказать о работе Е.Р. Чаторовой «Архитектурная типология почтовых станционных домов Московско-Сибирского тракта в Томской губернии XIX в»¹. Важнейшим аспектом работы для нас является то, что в ней была проведена виртуальная 3D реконструкция типовых почтовых станций. Правда, объектом изучения был не проект 1843, а предшествовавший ему проект 1831 г. Именно на основе этого плана строились станции на Сибирском тракте. (Подробнее про него будет рассказано в главе 1.3). Были созданы 3D модели станций всех имеющихся в этом проекте 4-х разрядов. Главным методологическим отличием данной работы от нашей состоит в том, что в последней фотографии выступали в роли важнейших источников, тогда как реконструкция Чаторовой выполнена на основе чертежей.



Рис. 2. Почтовый дом I разряда. Фасад, план, перспектива. Графическая реконструкция автора

Пример реконструкции.

Также в работе приведена история строительства типовых почтовых станций, рассмотрены основные проекты и проблема финансирования их строительства.

¹ Чаторова Е.Р. Архитектурная типология почтовых станционных домов Московско-Сибирского тракта в Томской губернии XIX в. // Баландинские чтения. - 2015.

Историю типовых проектов почтовых станций можно узнать и из работ, посвященных истории строительства в целом.

Например, из работы С. С. Ожегова, посвященной типовому строительству в Российской империи². В одной из глав, среди прочего рассказано про основные типовые проекты почтовых станций, принятых в первой половине XIX века. Можно отметить, что автором были нарисованы чертежи сохранившихся типовых станционных домов, расположенных вдоль трактов Санкт-Петербург – Москва и Санкт-Петербург – Нарва: это были первые в России сооружения подобного рода.

Изучаемый нами проект типовых почтовых станций упомянут также в работе А. С. Сардарова «История и архитектура дорог Белоруссии». ³ (Шоссе Санкт-Петербург - Киев проходило по территории этой страны). В книге содержится информация и о благоустройстве самого шоссе. Дороги, что строились по этой технологии, называлась макадамами⁴. Они были вымощены битым камнем, имели обширную обочину, кювет и т. п. Технология строительства дорог была детально регламентирована. Рассказано и про строительство почтовых станций вдоль шоссе Санкт-Петербург-Киев.

Работа повествует и о строительстве других дорог, вдоль которых также возводились станционные дома по типовым проектам 1843-1846 гг.: от Москвы до Варшавы, от Витебска до Смоленска, от Могилева до Бобруйска. Правда, на них расположены не только станции в неоготическом стиле, но и с чертами позднего классицизма, византийско-русского стиля и т. п. Всего в Белорусских губерниях, по словам автора, было построено 37 станционных домов.

Наконец, стоит упомянуть 2 работы, в которых содержится описание конкретной почтовой станции.

² Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984

³ Сардарова А. С. История и архитектура дорог Белоруссии. Минск, 1978

⁴ Там же, С. 42

В работе И. И. Лагунина⁵ содержится архитектурное описание станции в селе Опочка: эта станция выстроена по проекту 1843-1846 гг., однако относится ко второму разряду. Некоторые фотографии из этой работы будут использованы в ходе нашей реконструкции.

В работе В. С. Неведова содержится описание почтовой станции в Гнездово⁶.

⁵ *Лагунин И.И.* Почтовая станция на Киевском шоссе в городе Опочка // Память кружит былое. Материалы историко-краеведческих чтений. - 2016

⁶ *Неведов В. С.* Гнездовская почтовая станция в середине XIX века // Край Смоленский, N. 11 - 2015

Источники

Стоит сказать несколько слов и про источники, использованные в ходе данной работы.

В группу письменных источников входят отдельные законы и указы, посвященные проблеме строительства почтовых станций в 1-й половине XIX века, содержащиеся в «Полном собрании законов Российской империи». В работе использованы материалы из 1-ого и 2-ого собраний, относящиеся к периодам правления Александра I и Николая I соответственно, и посвященные обозначенной выше проблеме.

На их основе можно проследить историю разработки и внедрения типовых проектов станционных домов. Можно узнать, какие проекты были приняты на протяжении первой половины XIX века, как они выглядели (многие указы содержат чертежи) и чем отличались.

Данные проекты издавались как раз в виде указов, направляемых губернаторам или другим должностным лицам, которые и должны были их исполнять. Что интересно, из указов можно подчерпнуть и данные об их исполнении: многие из них содержат рассказ о том, какие проекты уже были приняты и как они были реализованы. Эти указы не предназначались для широкой огласки, и данная информация, на мой взгляд, вполне заслуживает доверия.

Наиболее важным для данной работы является закон №16673 из второго собрания. Речь идет о том самом проекте типовых почтовых станций, который является объектом изучения в данной работе. Именно этот указ содержит чертеж исследуемого проекта. Правда, в основном при работе использовался не он, а копия чертежа, взятая из книги А. А. Гельфера, чиновника, работавшего в Ведомстве путей сообщения. В ней был найден проект 1846: он является своего рода улучшенной, доработанной версией проекта 1843 г.

Чертеж является важнейшим источником для работы: именно на него должны были ориентироваться строители при возведении станционных

домов. Подробнее о недостатках и достоинствах чертежа будет сказано во второй главе.

Третий тип источников – это фотографии. Список станций, чьи фотографии использовались при моделировании приведен выше. Теперь же стоит сказать и об источниках их происхождения.

Первую группу составляют дореволюционные фотографии. Находятся они на музейном хранении, их местоположение - Санкт-Петербургское государственное бюджетное учреждение культуры "Государственный музей истории Санкт-Петербурга". В работе использовались их копии, выложенные на Государственном каталоге музейного фонда РФ. Все они были сделаны в 1896 г., и являются черно-белыми. Для улучшения их визуальных качеств и для колоризации они были подвергнуты обработке с использованием нейронных сетей.

Другой источник фотографий – интернет портал «Дороги Российской империи». Среди прочего, данный сайт содержит каталог сохранившихся почтовых станций, и фотографии оных. Среди выложенных на сайте фотографий были выбраны те, на которых изображены станционные дома, построенные по нашему проекту.

Отдельные фотографии, использованные в работе, получены из иных источников. Например, из работы И.И Лагунина, упомянутой среди историографии. Самый необычный источник фотографий – Яндекс.Карты: благодаря ней удалось получить фотографию станции сверху.

Подробно про их использование в работе рассказано во второй главе.

Последний из источников – картина А.А. Веницианова «Почтовая станция», написанная в 1842 г. Мы считаем её репрезентативной для данной работы в связи с тем, что изображенное на ней строение в общих чертах соответствует чертежу, при этом она позволяет лучше понять то, как изображенное на чертеже могло выглядеть в реальности.

Глава 1. История развития транспортной инфраструктуры Российской империи до середины XIX века

1.1 Эволюция дорожного строительства в России до середины XIX века

Первые, во многом зачаточные меры по благоустройству дорог в России предпринял Петр I⁷. До этого каких-либо мер, направленных на развитие транспортной инфраструктуры обнаружить довольно сложно. (такие явления, как мощение улиц в городах, например, в Новгороде, находятся за рамками данной работы, а о мерах по созданию системы ямской гоньбы речь пойдет в отдельной главе).

Например, при Петре I было установлено, что ширина Московско-Архангельского тракта должна составлять не менее 20-ти сажень и 3-х аршин (41 м)⁸. Началась даже реализация данного проекта, однако его результаты оказались очень скромными. Проложить дорогу такой ширины удалось только от Москвы до Троице-Сергиева монастыря (это составляет примерно 7% пути из Москвы в Архангельск).

Также при Петре начали строить дороги с твердым покрытием: на землю клали бревна, скрепленные глиной. Нетрудно догадаться, что они довольно хорошо гнили, поэтому такие дороги быстро становились непригодными для передвижения.

При Анне Иоанновне, в 1733 были изданы правила строительства дорог: их предполагалось мостить фашинами (связками хвороста) и бревнами. Была предпринята попытка проложить дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы через Новгород. Строили её солдаты, и за 10 лет было проложено только 125 верст. Таким образом, данный проект был ненамного успешнее, чем работы по расширению дороги Москва – Архангельск.

Иными словами, каких-либо успехов в развитии сухопутных путей сообщения до XIX века найти сложно. Дороги оставались земляными, в лучшем случае в самых болотистых местах могли быть вымощены бревнами.

⁷ Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010, С. 77

⁸ Там же.

Такие дороги становились труднопроходимыми весной и осенью, а также в дождливую погоду. Огромные трудности они представляли для тех, кто передвигался на карете. Многие исследователи неоднократно отмечали, что жалобы на плохое качество русских дорог стали общим местом в сочинениях русских и иностранных путешественников⁹.

Самой благоустроенной дорогой в России в XVIII была трасса Санкт-Петербург-Царское село: именно её регулярно использовали представители императорской семьи. Она была вымощена камнем, по бокам были прорыты придорожные канавы для отвода воды.

Строительством и ремонтом путей сообщения занималось местное население: на них была возложена довольно обременительная «дорожная повинность». Ремонт проводился по уже вышеописанной схеме, и сводился к установке фашинных (связки прутьев) мостовых, их укладывали и засыпали землей. Проблемы с этим способом строительства дорог очевидны. Дерево гнило, вода размывала землю, и дороги могли стать непроходимыми, особенно в дождливую погоду или в период распутицы.

В начале XVI века карта основных дорог выглядела следующим образом.

⁹ *Марасинова Л. М.* Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985, С. 272



10

В целом на протяжении XVII-XVIII веков дорожная система осталась неизменной. Разумеется, появлялись новые дороги, в т. ч. на присоединяемых территориях. Москва являлась своеобразным центром всей дорожной системы, и основные тракты расходились от неё по радиальной схеме. Список их в конце XVII века был следующий:

1. На Ярославль, Вологду, Холмогоры,
2. Владимир, Нижний Новгород, Астрахань,
3. Коломна, Рязань,
4. Серпухов, Тула, Курск,
5. Калуга, Киев,
6. Волоколамск, Ржев,
7. Можайск, Вязьма Смоленск,
8. Тверь, Новгород.
9. Дмитров, Кашин, Устюжна

От Ярославля – на Урал, и далее в Сибирь. Тркт в Сибирь постепенно обживался на протяжении XVIII века.

¹⁰Шамин С. М. Письма, грамотки, куранты: Первые регулярные почты в России. // Родина, N. 12. – 2001. С. 60

Николая 1, императора, бывшего инженером по образованию, можно по праву называть отцом русских дорог¹¹. Именно при нем начали строиться шоссе в Европейском смысле этого слова. Основные дороги империи превратились в неплохо благоустроенные шоссе с твердым покрытием.

В 1833 г. была проложена шоссейная дорога Петербург – Москва. Также были проложены дороги из Санкт-Петербурга в Киев, а также в Варшаву. Дороги строились по новейшим на то время технологиям. Земля выравнивалась, засыпалась щебнем, причем в несколько слоев, по бокам рыли глубокие канавы для отвода воды. В тех местах, где это было необходимо, строили мосты. Правда, стоит отметить, проезд по данным дорогам был платным. Система оплаты в целом совпадала с тем, что можно встретить в настоящее время.: размер оплаты зависел от длины поездки¹².

Всего за время правления Николая 1 было построено 6,5 тыс. км шоссейных дорог. С одной стороны, это было не очень много: например, это примерно равно расстоянию от Варшавы до Иркутска по современным дорогам; иными словами, протяженность территории империи с запада на восток несколько превышала указанную нами суммарную длину всех шоссейных дорог. С другой стороны, по сравнению с предыдущей эпохой это был довольно серьезный прогресс.

Стоит сказать несколько слов о том, какие же органы государственной власти отвечали за дорожное строительство. В 1809 было создано «Главное управление путей сообщения». С этого времени и до 1849 г. дороги продолжали находиться в ведении губернаторов, т. е. МВД, то все шоссе (наиболее важные дороги), уже в упомянутом «Управлении». Позже оно получило под свой контроль уже все дороги империи.

Важнейшим средством передвижения до самого конца XIX века оставались реки. Именно они заменяли собой неразвитую дорожную

¹¹ *Борисов Н. С.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010, С. 13

¹² Там же

инфраструктуру. Однако тема водного находится за рамками проблематики данной работы.

1.2 История развития почтовой службы России до середины XIX века

На протяжении многих веков главным элементом транспортной инфраструктуры, обеспечивающим быстроту перемещения, была т. н. ямская гоньба. Данная система была первоначально создана в рамках гигантской Монгольской империи, для которой, в силу её размеров, скорость передачи сообщений была чрезвычайно важным вопросом. Появилась эта она еще во времена Чингисхана и Угэдея¹³, т. е. первых ханов Монгольской империи. Само слово ям имеет татарское происхождение.

Действие её распространялось и на земли русских княжеств, и позже Московские князья её позаимствовали. На протяжении веков эта система не претерпевала глобальных изменений.

Проиллюстрировать то, как ямская гоньба работала можно на примере указа царя Федора Иоанновича, изданного в 1586 г.

Данный указ содержал требование учредить 2 яма в Новгороде. На каждом из них должно было находиться по 70 ямщиков, или, как их еще называли, охотники. Слово охотник в данном случае имеет значение «доброволец». Как не трудно догадаться, в ямщики набирали желающих из числа податных крестьян. Что интересно, набирать охотников из числа посадских людей было прямо запрещено¹⁴. Каждому ямщику полагалось иметь по 4 лошади.

Охотники были освобождены от налогов, их с них было запрещено брать кормление и т. п.

Помимо этого, ямщикам выплачивалось и денежное содержание: например, в нашем случае (т. е. в Новгороде в 1586 г.) при организации яма, согласно царскому указу, каждому «охотнику» выдавалось по 25 рублей. Вообще, жалование ямщика составляло примерно 20-30 рублей. (Сумму в 30 рублей упоминает, к примеру, Адам Олеарий). Одновременно, государство обязывалось выделить и вышеупомянутые 4 лошади каждому. Помимо того,

¹³ Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010, С. 54

¹⁴ Там же, С. 55

что государство обязалось обеспечивать ямщиков необходимым для службы, им должны были выдавать землю, которую они могли обрабатывать сами или сдать в аренду. Нетрудно догадаться, что земля должна была находиться где-то поблизости, чтобы при необходимости крестьянин мог как можно быстрее приступить к выполнению своих обязанностей по ямской службе.

Ямы, подобные вышеописанному, располагались примерно каждые 20-30 верст по дороге. Ямщики селились слободой неподалеку, и делились на выти, в каждую из которых входило несколько семей. Каждый ямщик имел по 3-4 лошади, телегу, сани, седла, сбрую, иногда, при необходимости – лодку.

Очевидно, что ямская гоньба создавалась государством для собственных нужд: для оперативной передачи царских распоряжений, ускорения связи между центральной и местной властями и т. п. Важной чертой данной системы было то, что она обслуживала одновременно различные государственные ведомства. Для экономии средств почтовой службы государство указывало на необходимость посылать документы разных ведомств одним гонцом. Проблему ямской гоньбы создавало использование лошадей для нужд, не связанных напрямую с их главными функциями: из-за этого на ямах возникал дефицит свежих лошадей. Для исправности работы почтовой службы и во избежание подобного государство ограничивало количество подводов, выдаваемых одному человеку: никто не мог получить более 2-х¹⁵.

Стоит сказать несколько слов и об источниках финансирования ямской гоньбы. В вышеназванном указе от 1586 г. упомянуты т. н. «сохи», которые были «приписаны к посадским ямом преж сего»¹⁶, т. е. в государстве существовали земли, налоги с которых поступали напрямую на содержание почтовой службы. Также источниками финансирования почты могли быть и другими (например, в том же указе упомянуто то, что на содержание ямов выделялись кабацкие деньги)¹⁷.

¹⁵ Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010, С. 56

¹⁶ Там же, С. 55

¹⁷ Там же, С. 55

В период Смутного времени система ямской гоньбы, как и многие другие государственные институты, была разрушена, но затем была восстановлена при первых Романовых¹⁸.

Важным элементом всей системы ямской гоньбы были т. н. «подорожные грамоты»: это были известные еще с XV века документы, дававшие предъявителю право менять лошадей на станах.

Однако ямская гоньба не являлась почтой в полном смысле этого слова. Она, например, позволяла оперативно доставить некое сообщение гонцом из одного пункта в другой. При этом в её работе отсутствовала регулярность: гонцы отправлялись при необходимости, а не через определенные промежутки времени. Использовалась ямская гоньба, как не трудно догадаться, в основном для государственных нужд.

В XVII веке Русское государство испытывало необходимость в налаживании связей с Европой. С 1621 г. в Посольском приказе издавалась своеобразная газета – «Вести - Куранты», которая предназначалась специально для царя. Источниками информации в ней были как иностранные газеты, так и различные данные, полученные от иностранных корреспондентов.

Один из них, Юстус Филимонатус, еще в 40-е гг. предлагал наладить регулярное почтовое сообщение¹⁹ в России. Но в итоге эта идея была реализована только 20 лет спустя. В 1665 г. был заключен договор с голландцем Иоганном Ван Сведеном: по нему Сведен организовал почтовое сообщение между Москвой и Ригой, а уже через Ригу налаживалась связь с Европой. Ежегодные расходы на её содержание составляли 1200 рублей²⁰. Что важно, занимался её организацией не ямской, а приказ тайных дел. С этого

¹⁸ Там же, С. 58

¹⁹ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1. — С. 359

²⁰ Там же, С. 360

времени началось фактическое разделение всей почтовой системы на 2 части – на старую «ямскую» и новую «немецкую».

В основном Рижская почта использовалась для получения газет, но также могла за плату перевозить и частную, в первую очередь купеческую корреспонденцию²¹.

В 1667 было заключено Андрусовское перемирие между Россией и Речью Посполитой. Одним из условий данного договора стало создание второй почтовой линии – на этот раз до Вильнюса. Идея её создания принадлежала А. Л. Ордину-Нащокину, человеку, заключившему вышеупомянутое перемирие. Тут же разразилась борьба за контроль над новой почтой. Ордин-Нащокин хотел отдать её и Рижскую линию Марселисам. Сведен, естественно, хотел сохранить контроль над почтой за собой, и даже согласился снизить цену за её содержание до 400 рублей. Но Марселис согласился содержать почту вообще бесплатно, что и было реализовано. Рижская и Виленская почтовые линии заработали под руководством Л. Марселиса соответственно в 1668 и 1669 гг.

Разумеется, Марселисы не планировали работать исключительно на энтузиазме. Источником дохода для них стала монополизация. Они получили исключительные права на отправку и получение любой зарубежной корреспонденции. Отправка и получение писем в обход них было правонарушением и каралось штрафом. Документы разрядного приказа, направляемые в населенные пункты, расположенные вдоль дорог Москва-Рига и Москва-Вильно, также пересылались их почтой.

«Немецкая» почта, в отличие от ямской, совершала перевозку писем регулярно – во времена Марселисов это происходило еженедельно.

Однако в своей работе почта Марселиса опиралась на старую систему ямской гоньбы. Из числа ямщиков были выбраны почтари, которые получали

²¹ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1. — С. 360

особую форму. До перехода почты в руки Марселиса почтари были вольнонаемными людьми.

Но здесь стоит отметить следующее – Марселисы не играли значимой роли в пересылке внутрироссийской корреспонденции – данная сфера по-прежнему оставалась в ведении ямской почты.

В 1675 г. главой почты был назначен будущий сподвижник Петра I А. А. Виниус. Он занимал эту должность до 1695 г., после чего передал её своему сыну М. А. Виниусу. Тот в свою очередь возглавлял её до 1701 г., и его преемником стал П. П. Шафиров. В 1681 г. Виленская почта была вообще закрыта, и воссоздана была только в год заключения Вечного мира, в 1685.

Одной из проблем почты стала скорость доставки писем. Обычно время пути из Вильно в Москву составляло около 8-10 дней. В период руководства Марселиса наблюдались регулярные задержки в доставке писем на 2-3 дня. Скорость доставки корреспонденции из Москвы в Ригу была аналогичной.

Постепенно создавались новые почтовые направления. В 1690-е была создана почтовая линия Москва – Архангельск и Москва – сибирские города. В 1716 была создана почтовая линия из Москвы в Санкт-Петербург. Многие почты возникали и упразднялись по мере их необходимости для властей. Например, в 1733 появилась почта в Якутске, которая обеспечивала работу второй Камчатской экспедиции.

Однако после того как в 1700 г. началась Северная война, Рижская почтовая линия на долгие годы осталась недоступной для России: Рига находилась под контролем Швеции. Поэтому особое значение приобрела Виленская ветка – через неё осуществлялось прямое почтовое сообщение с Европой. В 1710 г. Рига была взята русскими войсками, и в 1714 г. почта была восстановлена. Вообще, ведение Северной войны побудило правительство к развитию почты, для улучшения связи с действующей армией. Была, например, создана и почтовая линия, связывающая Москву с Копенгагеном через Архангельск.

В России не существовало единого почтового ведомства. Про различия Ямской и Немецкой почт уже было сказано выше. На некоторых участках различные почты фактически дублировали друг друга – подобная ситуация наблюдалась на трассе Москва – Санкт-Петербург. Однако существовали и другие органы, ведавшие отдельными почтовыми линиями. Например, в Киеве и Путивле ей руководил Малороссийский приказ. Созданная в 1712 г. линия Петербург – Каргополь подчинялась Морскому ведомству²². Существовали и частные почты: примером может служить линия Москва – Тула.

В 1714 – 1725 г. существовала еще т. н. «ординарная» почта. Её создали на дороге из Петербурга в Москву, в связи с перегруженностью обычных почтовых служб. Её работники подчинялись ямскому приказу и пересылка писем происходила не регулярно: они брали их «попутно с любой ямской посылкой»²³.

Постепенно, на протяжении XVIII века происходила унификация почтового ведомства.

В 1721 была учреждена должность почт-директора, которому были подчинены обе почтовые службы. В 1722 ямской приказ был переименован в ямскую канцелярию²⁴. Постепенно налаживалась почтовая связь со всеми губернскими городами. Почтовые конторы во всех уездных и губернских центрах появились к 1740-м гг. В самых крупных городах – а именно в Москве, Санкт-Петербурге и Риге к 1781 г. были созданы почтамты. Им подчинялись почтовые конторы во главе с почт-директором: обычно на эту должность назначали отставных офицеров (почтальонами же, зачастую, становились отставные солдаты.

Важным изменениям почтовая система подверглась в начале 1780-х гг. В 1781 появилась повсеместная доставка писем на дом (в отдельных регионах, например, в Москве, подобная практика существовала и ранее). В 1782 ямская

²² Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1. — С. 361

²³ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1. — С. 361

²⁴ *Марасинова Л. М.* Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985, С. 273

и «немецкая» почты были полностью объединены. Таким образом, ямские дворы превратились в почтовые станции. Примерно тогда же были установлены единые тарифы на отправку писем по всей стране. Была окончательно оформлена иерархия почтового ведомства: главное почтовых дел правление - почтамты – губернские почтмейстеры - уездные почтмейстеры.

Здесь необходимо привести наиболее важные почтовые направления в конце XVIII века: «Из Петербурга почта уходила два раза в неделю в Ригу, Москву, Выборг, Крым, Украину, Белоруссию и один раз в месяц — в Константинополь. Ежедневно отправлялась почта в Кронштадт и Царское Село. Через Ригу была установлена почтовая связь с Европой, через Выборг — со Скандинавскими странами. Из Москвы почта уходила два раза в неделю в Петербург и Смоленск, раз в неделю — в Киев, Крым, Астрахань, Воронеж, Архангельск и Сибирь, два раза в месяц — в Турцию.»²⁵ К этому времени почтовые конторы появились почти во всех крупных городах. Уже с середины века почта стала принимать для отправки не только письма, но и посылки.

В 1796 Павел I для отправки особо важных писем создал существующие и поныне фельдъегерскую службу²⁶. После учреждения министерства Внутренних дел Главное почтовое управление было передано в его ведение как департамент почт. В 1830 оно было выделено в самостоятельное ведомство – главное управление почт. У него в подчинении находилось 2 почтамта (в Санкт-Петербурге и Москве), а вся страна была разделена на 11 почтовых округов во главе с почт-инспектором. С 1853 каждая губерния стала представлять из себя отдельный почтовый округ (кроме губерний в Сибири, Польше и на Кавказе).

²⁵ Марасинова Л. М. Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985, С. 281

²⁶ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г.: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1. — С. 362

Важную роль в развитии почты сыграло и появление шоссейных дорог, о чем было рассказано в предыдущей главе. В 40-е гг. XIX века произошло ряд серьезных изменений в принципах работы почты: была отменена разница стоимости отправки писем в зависимости от расстояния. Появились штемпельные конверты, что позволило собирать письма вне почтовых отделений: благодаря этому начали появляться почтовые ящики. В 1850-е штемпельные конверты были заменены марками²⁷.

Нужно понимать, что почтовые станции использовались не только для обеспечения работы почты в узком смысле этого слова. К началу XVIII века система ямской гоньбы в общем виде оставалась прежней. Ямщики обычно селились близ станов слободами, и делились на выти. Каждый из них имел по 3-4 лошади, конное снаряжение и т. п. Его жалование составляло 20-25 рублей в год²⁸ (в различных источниках оценки жалования разнятся, но находятся в диапазоне 20-30 рублей в год). Также ямщик мог получать плату от тех, кого он вез, и имел освобожденный от налогов земельный участок. Всего в стране было примерно 45 тыс. ямщиков.

Важную роль в путешествии играли подорожные. Этот документ содержал имя получившего её, количество необходимых ему лошадей, порядок оплаты и цель его поездки. Подорожные были необходимы для получения лошадей на станциях. Выписать её могли различные государственные ведомства, ямские или почтовые учреждения, местные власти. Также на каждой станции должна была находиться специальная книга, где фиксировались все проезжающие.

Люди, путешествующие в частном порядке или «по государственной необходимости» могли пользоваться ими для замены на них уставших лошадей, остановки на ночлег, употребления пищи, отдыха и т. п.

²⁷ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1. — С. 363

²⁸ Марасинова Л. М. Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985, С. 273

Путешественник, едущий по казенной надобности имел преимущества перед всеми – он брал лошадей «без очереди»²⁹. Платил «прогоны», т. е. плату за проезд, он по установленным государством ставкам: для всех прочих цена была выше. В конце XVIII века законодательно установленная сумма составляла 12 копеек за 10 верст. Всё это, как не трудно догадаться, создавало почву для злоупотреблений. Чиновники выписывали казенные подорожные частным лицам за взятку, или себе, путешествующим в частных целях. Стоит помнить, что изначально данная система создавалась именно для государственных нужд; однако на протяжении XVIII века число «частных» лиц, пользовавшихся услугами почтовых станций, увеличилось.

Одной из главных проблем работы все системы на протяжении всей истории была нехватка лошадей. Зачастую около почтовых станций находились ямщики, работающие в частном порядке: правда, обычно, цена за их услуги была выше. Этими ямщиками могли быть даже крестьяне, отпущенные их владельцем на оброк.

Со времен Екатерины II начальником почтовой станции был чиновник с чином «коллежский регистратор» (14 ранг).

В завершение считаю необходимым сказать о средней скорости, с которой ездили люди в конце XVIII века. Обычно люди, путешествующие по государственным делам, должны были двигаться со скоростью 12 верст\час летом и зимой, а весной и осенью – 11. прочие же ездили зимой и летом со скоростью примерно 10 верст\час, осенью и весной – по 8.

²⁹ Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010, С. 25

1.3 История и архитектура почтовых станций. Типовые проекты станционных домов.

Историю строительства почтовых станций можно условно разделить на 2 периода – до начала XIX века и после. Механизм их работы, описанный выше, явно подразумевал необходимость строительства большого числа подобных объектов, что, очевидно, делало возможным строительство их по типовым проектам, создание большого числа зданий по единому плану. Однако до начала XIX века этого не наблюдалось. Почтовые станции были отданы на содержание местной власти. Строились они обычно из дерева, зачастую они помещались просто в переоборудованной для приема путешественников крестьянской избе³⁰, и нетрудно догадаться, что никакой изысканной архитектурой они не отличались.

Нетрудно предположить, что практически любая станция должна была иметь конюшню (если её нет где-то недалеко). Одной из функций (и источников дохода) почтовых станций была продажа путникам еды и предоставление им ночлега, поэтому обычная станция имела помещения для этого. Также на станции должны были быть сараи, места, где могли оформляться документы (например, подорожные), помещения для хранения конского снаряжения и запасов продовольствия (амбар) и т. п.

Изменения в этой сфере происходят с началом XIX века. Именно в это время начинают появляться проекты типовых почтовых станций, один из которых и стал объектом изучения в данной работе. Данные проекты имели своей целью не только строительство конкретных объектов, улучшение их в функциональном и эстетическом плане, но и, по возможности, создание единого ансамбля из станций, расположенных на одном тракте через каждые 20-30 верст. Иногда станционные дома образовывали единый архитектурный ансамбль с окружающими постройками. Помимо этого, новые станционные дома являлись более вместительными и лучше оборудованными. Нужно

³⁰ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984, С. 136

понимать, что многие станции могли быть главными сооружениями в своих населенных пунктах: примером этого может служить, например, Клин³¹.

Примером применения типовых проектов при строительстве станционных домов может быть дорога Санкт-Петербург-Нарва³². В длину она составляла 148 км. На этой дороге было построено 7 почтовых станций, 5 из которых сохранились: это Стрельна, Кипень, Касково, Чирковицы, Ополье. Станции в Ямбурге и Ивангороде не сохранились. Здесь можно заметить, что Петербург, будучи столицей и богатейшим городом империи, и его окрестности выступали в роли некоего «испытательного полигона», где впервые строились разного рода технические новинки, в т. ч. и в сфере транспорта. Множество примеров этого было приведено в работе



Станция в Ополье (тракт Санкт-Петербург-Нарва,

Станция в селе Каськово

построена по типовому проекту 1806 г.

В общем виде их устройство станет каноничным для всех проектов станционных домов. Комплекс имел каменный станционный дом, в котором была комната для записи подорожных, для смотрителя, для ямщиков, кухня, а также комнаты для ночлега. Во дворе – обширный двор с колодцем, по периметру которого расположены хозяйственные постройки: конюшни, сарай и т. п. Комплекс занимал участок размером 71.6 м. на 52 м, находился на расстоянии 20-30 метров от шоссе³³. Характерной чертой этого и

³¹ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984, С. 141

³² Там же, С. 137

³³ Там же, С. 137.

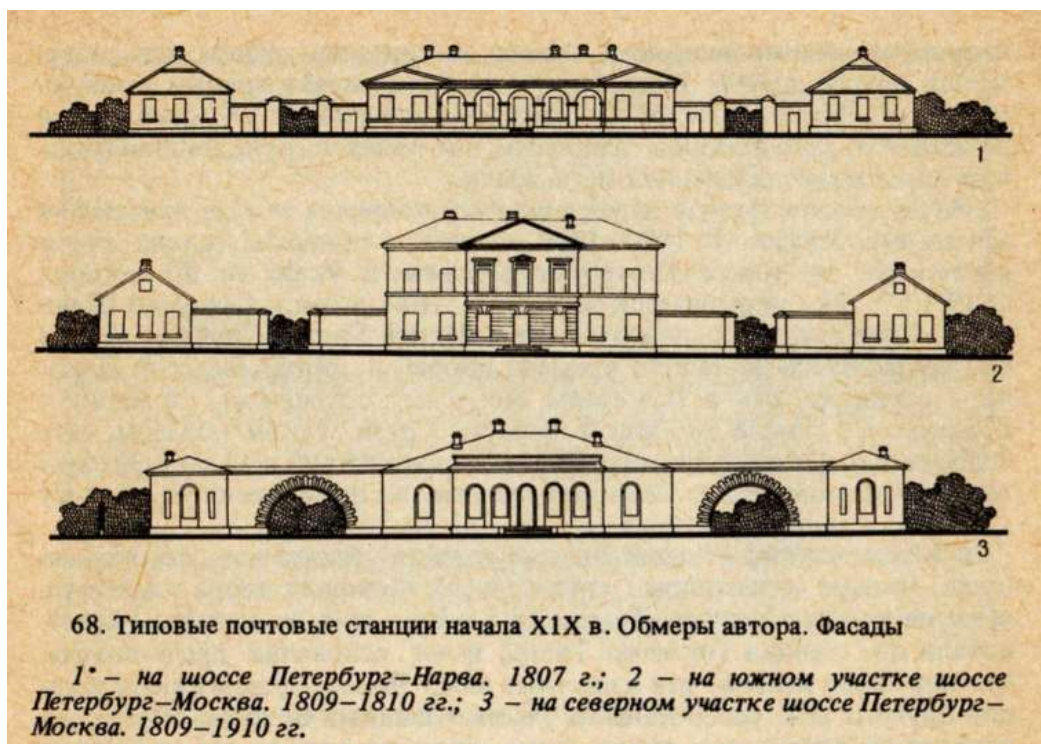
последующих подобных проектов стало выразительное и отнюдь не примитивное архитектурное решение зданий при использовании относительно простых архитектурных приемов. Эти характеристики с определенными изменениями остаются верными и для последующих типовых проектов.

В 1809-1810 типовые станционные дома были построены уже вдоль шоссе Санкт-Петербург – Москва. Разумеется, почтовые станции на этой дороге, которая, соединяя 2 столицы, была одной из важнейших в империи, находились и раньше.

На участке Москва Тверь сохранилось 4 однотипных дома с 2-мя этажами. На участке Вышний Волочек – Петербург сохранилось 4 одноэтажных, т. е. фактически существовало 2 участка с определенным типом домов на каждом³⁴. Разумеется, тогда же были построены и несохранившиеся до наших дней станции.

В общем виде устройство этих станций было аналогично тому, что наблюдалось на Нарвском тракте, однако детали планировки и фасад изменились. Архитектурный стиль обоих проектов – классицизм. Различия можно увидеть на картинке ниже.

³⁴ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984, С. 140.



Источник: С. С. Ожегов Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках ³⁵



Станция в Померанье, шоссе Санкт-Петербург – Москва, современное состояние

Станционные дома и гостиницы, построенные в начале XIX века от Санкт-Петербурга до Москвы, были возведены и содержались на деньги казны. Судя по всему, на несколько лет развитие почтового сообщения прервали Наполеоновские войны, однако уже в 1816 – было приказано

³⁵ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984, С. 140

устроить такие же станционные дома в Смоленской, Витебской, Могилевской и Псковской губерниях – но их нужно было содержать уже за счет местных (земских) сборов.

В дальнейшем разработка различных проектов станционных домов продолжилась. Этой работой, как и в прошлый раз, занимался Строительный комитет Министерства Внутренних дел и Главное управление путей сообщения.

Составители типовых проектов столкнулись с пониманием того, что различные почтовые станции должны обладать разными характеристиками, в зависимости от размеров тракта, на котором они расположены, важности данной конкретной точки и т. п. Строительство недостаточно крупных станционных домов создавало бы проблемы для движения, тогда как слишком дорогие дома ложились бы ненужным бременем на казну. Поэтому строительный комитет предложил проект, в котором решил распределить дома по трем разрядам (соответственно 1-й - наибольший, 2-й и 3-й - наименьший), и составил чертеж каждого из домов. Работники комитета пытались разработать схему последовательного размещения станций с разными функциями³⁶.

Общим принципом размещения станций стало то, что между большими станциями должно быть 3-4 более мелких. Таким образом, дома первого разряда (их еще называют гостиницы) нужно строить поменьше – их дорого возводить, а потом и содержать, поэтому они должны существовать только на главных трактах. Там нужно строить станционные дома по тому принципу, что за каждым домом 1-ого разряда расположено 3-4 дома 2-ого. Соответственно, на более мелких трассах принцип был тот же, но роль «главных» домов, коих, как не трудно подсчитать, должно было быть от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{5}$, исполняли дома 2-ого разряда, а остальные должны были относиться к 3-ему.

³⁶ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 28060

Почтовые станции было желательно строить из камня – но местные дворяне в лице своего Предводителя могли приказать строить его и из дерева. Наконец, ответственными за исполнение этого проекта становились губернаторы: обустройство почтовых станций было возложено именно на них еще 13 декабря 1817 г³⁷.

В 1819 г. Министр внутренних дел передал в Комитет министров записку, в которой содержался вышеизложенный план постройки почтовых станций в России. Комитет министров утвердил проект, исключив из него только дома третьего разряда. Также император разрешил местному дворянству определять самостоятельно, какой из проектов использовать при строительстве станций – тот же, что был осуществлён при строительстве Нарвского тракта, или тот, что уже эксплуатировался при строительстве станций в Витебской, Псковской и Могилевской губерниях³⁸. Как мы видим, проблемой развития почтовых станций занимались на самых высших эшелонах власти. Таким образом, 30 дек 1819 был проект одобрен³⁹. Он был издан 15 июня 1820 г., опять в форме Императорского указа, направленного гражданским губернаторам⁴⁰.

Итого, к началу 1820-х гг. уже было создано несколько типовых проектов:

1. Тот, что использовался при строительстве станций по Нарвскому тракту
2. 2 разных проекта, использованные при строительстве станционных домов по Московскому тракту
3. Тот, что использовался при строительстве в Смоленской. Могилевской, Витебской, Псковской губерниях.
4. Тот, что был предложен и одобрен в 1819 гг.

Однако на этом создание типовых проектов не закончилось.

³⁷ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 28060

³⁸ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 28060

³⁹ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 28060

⁴⁰ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 29481

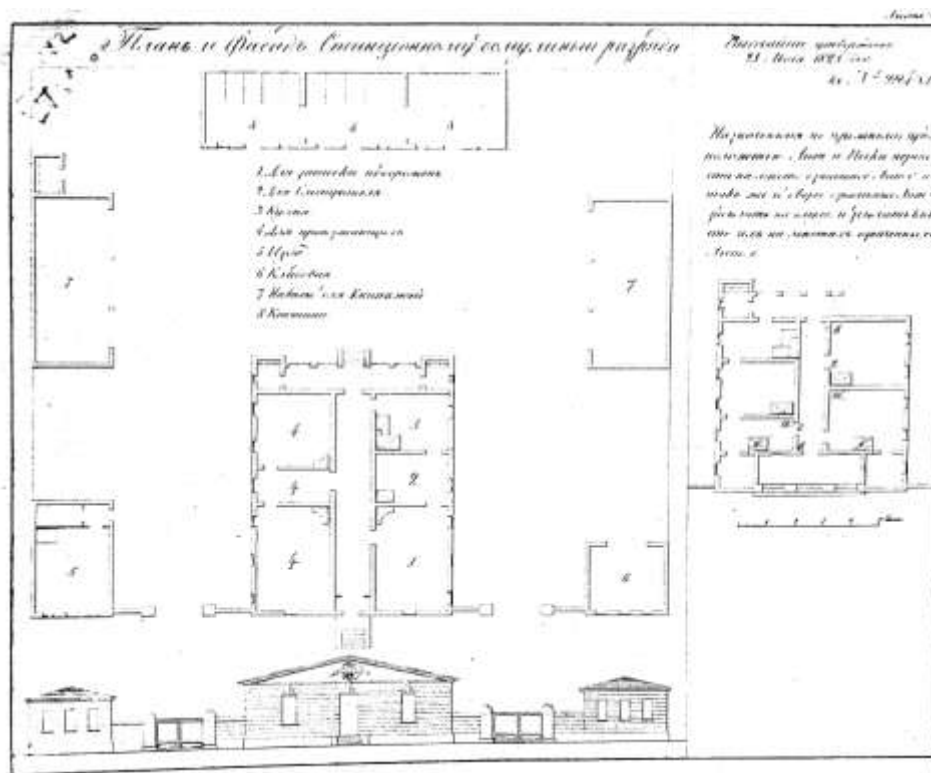
Однако их строительство по-прежнему сталкивалось с большим количеством трудностей, о которых сообщалось даже в императорских указах.

Проблемой, разумеется, была нехватка денег. Почтовые станции на трактах Москва – Санкт-Петербург или Санкт-Петербург-Нарва строились на средства центрального бюджета, тогда как многие другие финансировались губернским бюджетом за счет земских повинностей. Особенно остро эта проблема возникала при необходимости строительства каменных зданий, поэтому многие из станционных домов по-прежнему были деревянными⁴¹.

Многие губернаторы не могли найти или не имели возможности нанять достаточно квалифицированных строителей, в результате чего не могли построить станционный дом должного качества: например, он мог быть непригоден для использования в зимнее время: об этой проблеме писал даже сам император⁴². Формально именно этим было мотивировано создание очередного проекта типовой почтовой станции, а именно указа 1823 г. В нем содержался новый проект станционного дома третьего класса, взамен предыдущего. Чертеж данного проекта приведен ниже. По-прежнему, материал, из которого дом должен был быть построен решало местное дворянство. Правда, на этот раз указ был не императорским, а исходил от Управляющего Министерством Внутренних дел.

⁴¹ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984, С. 143

⁴² Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 29481



Проект 1823

Однако проблема нехватки денег не была решена. (стоит еще раз обратить внимание, что о ней заявляется в самих указах прямым текстом). Поэтому в 1825 Сенат издал указ (утвержденный Гос. советом) о том, каким же образом стоит решать проблему нехватки ⁴³средств, полученных от земских повинностей на строительство станционных домов; в указе прямо заявляется, что это строительство является непосильным бременем для местного населения. Поэтому в указе заявлялось о необходимости создания нового плана станционных домов, меньшего, чем все предыдущие. Также в каждой губернии было необходимо строить не более 2-х станционных домов в год⁴⁴.

Иными словами, правительство неоднократно пыталось удешевить строительство станционных домов.

В 1831 последовал очередной именной указ, направленный гражданским губернаторам⁴⁵. Пожалуй, это был самый объемный указ из всех

⁴³ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 30379

⁴⁴ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 1, № 30379

⁴⁵ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 2, № 4628

вышеупомянутых. Большую его часть занимает своеобразный исторический экскурс типовых планов станционных домов.

Согласно нему, строительство почтовых станций с использованием типовых проектов зачастую происходило без учета местных особенностей. Например, на второстепенной трассе с малым числом проезжающих строилась большая станция, и наоборот. Это, соответственно, либо накладывало на казну ненужные расходы, либо создавало путешественникам помехи.

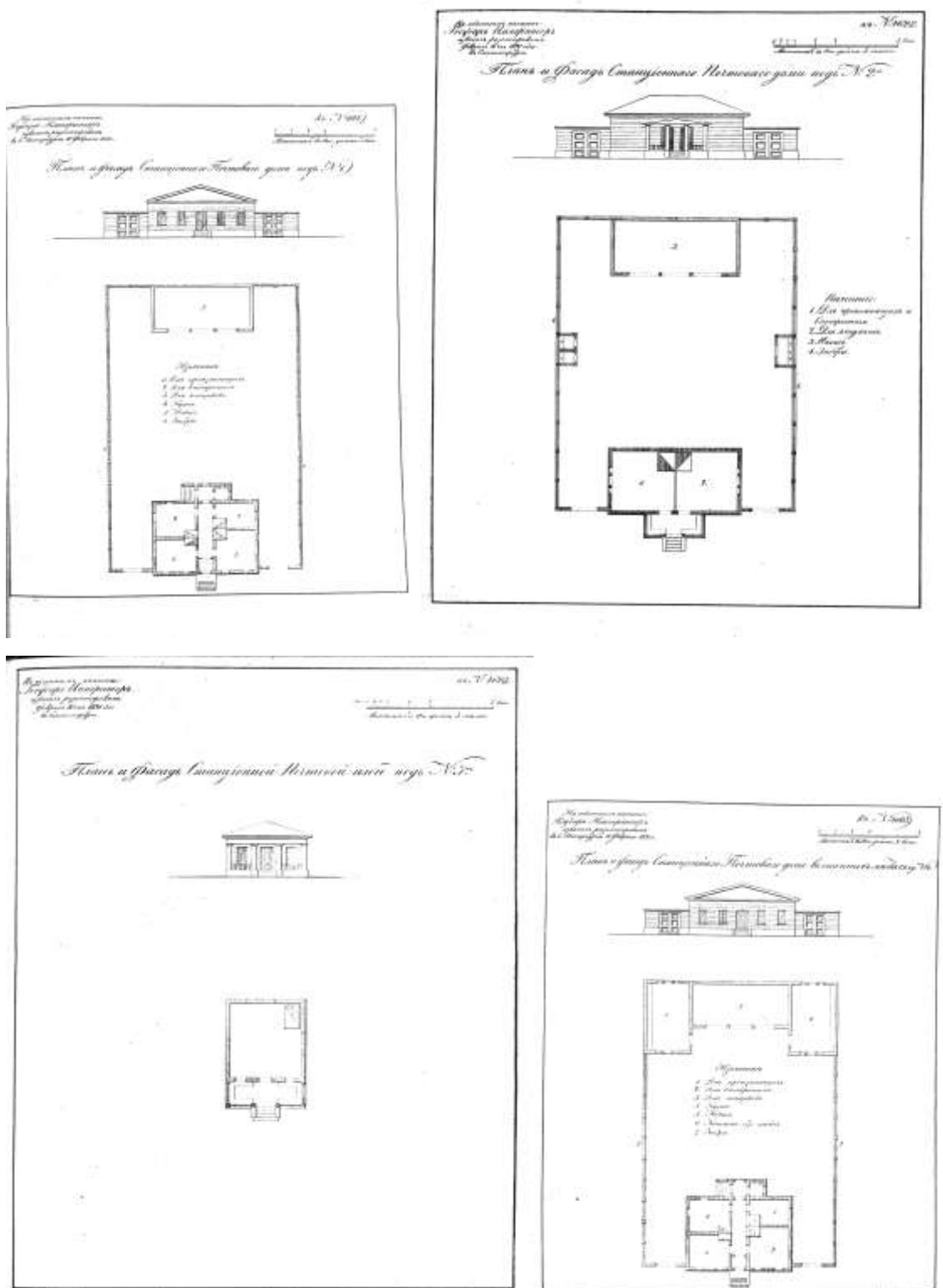
Поэтому император (Александр I) еще в 1824 г. поручил управляющему МВД (В. С. Ланскому) собрать данные о том, каково примерное количество проезжающих по каждой дороге.

После сбора данных, управляющий МВД получил указание Гос. совета: составить, помимо имеющихся 3-х, еще один план дома, а также обсудить с начальниками губерний и предводителями дворянства, где и в каком количестве должны быть обустроены станционные дома каждого типа. В дальнейшем губернаторы не должны были отступать от данного плана без разрешения министерства. Также, они должны были строить по 2 станционных дома в каждой губернии в год, и только по согласованию с МВД. Это ограничение объяснялось в указе нежеланием возлагать на местное население их содержание. (Речь идет об указе № 30379, что был разобран выше).

В итоге сложилась следующая схема.

Дома первого класса должны были строиться только на самых больших трактах через каждые 3-5 станций, фактически это были гостиницы (так их называли в указах). Частные лица также могли строить гостиницы у станций, и, согласно приказу императора, это нужно поощрять.

Помимо этого, были составлены еще 4 проекта, чертежи которых приведены ниже.



План 1 – станции данного типа должны строиться на больших трактах в качестве второстепенных, т. е. после каждой станции-гостиницы (или станции 1-ого класса) должно быть 3-4 станции этого типа, а на средних трактах в качестве главных (т. е. по данному проекту должна быть построена каждая 3-4 станция).

План 2 – на малых трактах являлась главной станцией, на средних трактах – второстепенной.

План 3 – на малых трактах – как второстепенная, а на совсем малых дорогах – как единственно возможная.

При этом все эти 3 станции НЕ ИМЕЛИ КОНЮШЕН: их предполагалось размещать в населенных пунктах, лошадей можно держать при крестьянских домах, или постоянных дворах. Мотивировалось их отсутствие большими издержками на обустройство.

Станции 4-ого типа предназначались для безлюдных мест, и только на больших и средних трактах, и только в той местности, где разместить лошадей было негде.

В заключение, необходимо кратко рассказать о типовом проекте 1843 г.

31 марта был издан Именной указ, «объявленный в приказе Управляющего Путями Сообщения и Публичными Зданиями»⁴⁶. Согласно ему, строительство почтовых станций вдоль шоссе (т. е. речь шла именно о крупных дорогах) должно производиться только по этому типовому проекту: использование любых других проектов было запрещено, и все строительство станционных домов не по этому чертежу должно быть остановлено.

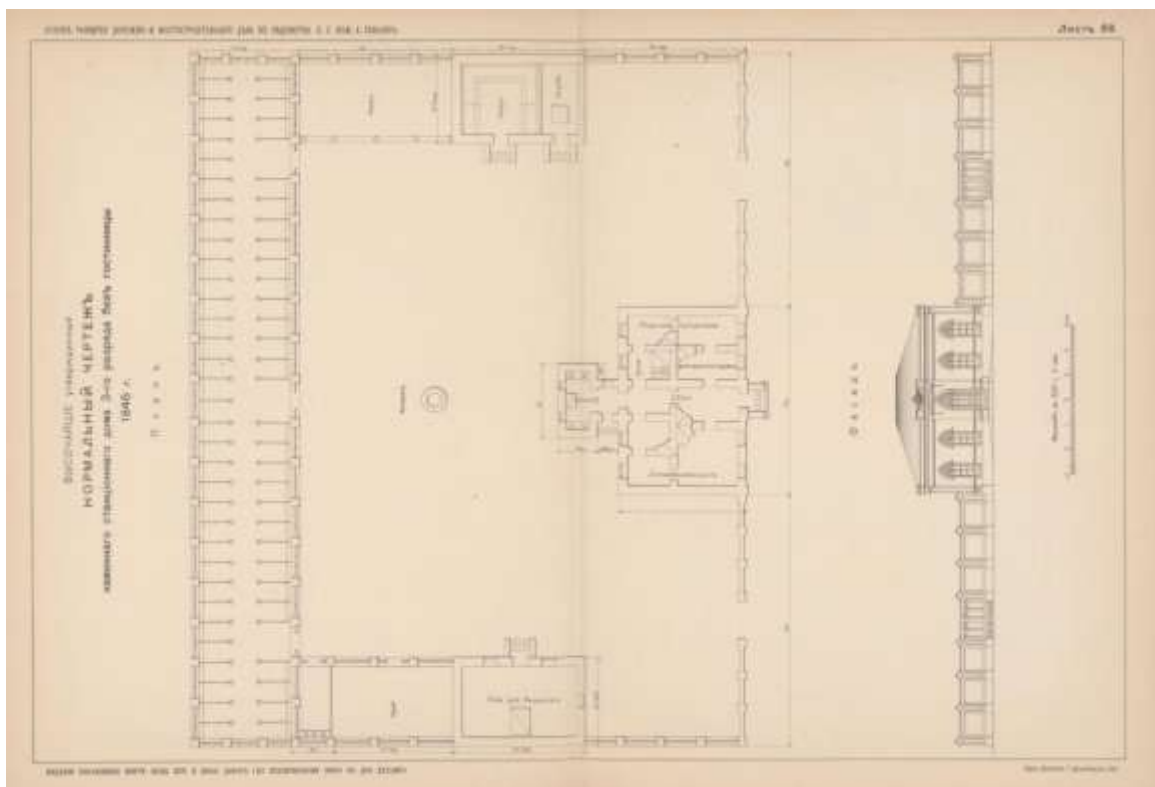
Типовой проект содержал чертежи 3 классов станционных домов и 18 вариантов фасадов к ним. Согласно указу, при строительстве станционных домов нужно было добиваться как можно большего разнообразия строений в рамках отдельно взятого шоссе. Однако последнее указание не было исполнено: фактически при постройке станционных домов вдоль трассы Санкт-Петербург – Киев использовался только один проект, «готический», тот, который и был реконструирован в рамках этой работы.

⁴⁶ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 2, № 16673

Глава 2. Процесс создания виртуальной реконструкции.

Для начала необходимо рассказать про общий принцип построения модели. Он заключается в постоянном **одновременном** использовании чертежа и фотографий.

Чертеж, разумеется, был главным источником в работе. Именно на него должны были ориентироваться строители при возведении сооружений. Именно он прилагался к указу от 1843 г.⁴⁷. Для реконструкции использовалась версия 1846 г., взятая из книги Гельфера⁴⁸.



Однако чертеж как источник для реконструкции имеет огромное количество недостатков. Во-первых, он довольно неточен. Конкретные размеры на нём есть, однако их очень мало, и присутствуют они очень далеко не везде. Например, не указана толщина стен, а также какие-либо параметры, указывающие на высоту. Не указаны конкретные размеры и многих более мелких деталей – лестниц, внутренней планировки и т. п. Разумеется, чертеж содержит масштабную линейку, но с её помощью размеры можно

⁴⁷ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 2, № 16673

⁴⁸ Гельфер. А. А. Очерк развития дорожного и мотостроительного дела в ведомстве путей сообщения. СПб., 1911 г. 257

устанавливать только приблизительно. Также, при его черчении были немного нарушены пропорции: условно обозначенные на нем отрезки в 3 аршина и 4 аршина на бумаге не относятся к друг другу как 3 к 4-м, если произвести более – менее точные измерения.

Другой проблемой является наличие на чертеже «мертвых зон» большого числа отсутствующих проекций или целых элементов сооружения. Главный дом имеет только чертеж фасада, стен и внутренней планировки: отсутствует вид с боков, а также сзади: из-за этого фактически отсутствует чертеж крыши, а также задней Т-образной пристройки к главному дому. То же самое можно сказать и о пристройках к главному дому. Присутствует только чертеж «вид сверху», поэтому отсутствуют чертежи стен.

Наконец, многие мелкие элементы не прорисованы, т. е. вообще не нашли отражения на чертеже, или изображены крайне приблизительно. Многие такие элементы прорисованы так, что понять, как они выглядели в реальности, имея только чертеж, не представляется возможным. По этой причине параллельно с использованием чертежа при реконструкции использовались фотографии конкретных станций, построенных по этому проекту. Более подробно обо всем этом будет рассказано ниже.

Сейчас необходимо подробно остановиться на собранных нами фотографиях. С их помощью были получены те данные, которые невозможно извлечь, используя исключительно чертеж. Стоит понимать и то, что при работе фотографии обычно использовались одновременно с чертежом: только так можно было восстановить некоторые элементы здания.

Нами активно использовались дореволюционные фотографии. Для улучшения их визуальных качеств они были подвергнуты обработке с использованием нейронных сетей. Их применение позволяет восстановить качество архитектурных деталей на черно-белых фотографиях, улучшить их разрешение и восстановить цвет.

Важно понимать, что все станции в той или иной степени претерпели изменения уже на протяжении XIX, т. е. до появления их первых фотографий.

Подобное происходило и позднее. Например, внесенные на протяжении XX века изменения можно выявить на основе того, что они, присутствуя на современных фотографиях, отсутствуют на тех же объектах на более старых. Многие другие изменения можно выявить в случае явного несовпадения объекта с чертежом.

Ряд станций практически полностью совпадают с чертежом по внешнему облику. Другие станции находятся в частично разрушенном состоянии.

Визуальный анализ фотографий почтовых станций позволяет проследить этапы их реконструкции в XIX –XX веках. В качестве примера изменения внешнего облика можно привести цвет, который имели станционные дома. **Изначально**, в момент постройки, эти они имели **белый** цвет⁴⁹. Однако в дальнейшем станции могли быть неоднократно **перекрашены**. Например, вышеупомянутая станция в Невеле в конце 19 века была покрашена в красный цвет (см. фото выше), а сейчас покрашена в лимонный цвет.

Многие из станций подверглись и другим изменениям: была заменены оконные рамы, убран орел, расположенный над парадным входом, над входом были сделаны вывески с названиями станции, а новая большая фигура орла была повешена над главным входом на ризолите и два уменьшенных по краям здания над угловыми лопатками. Также на главных домах несколько разрушился декоративный орнамент, некоторые архитектурные элементы были утрачены. Проблем добавляет и то, что реставрационные работы могли быть разными на разных объектах, и проводились они не везде. В первую очередь, реставрации подвергались те станции, что наиболее активно использовались. Многие из них, особенно после начала развития железных дорог начали приходить в упадок и разрушаться. Все вышесказанное не

⁴⁹ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984.138

позволяет опираться в ходе виртуальной реконструкции только на их облик одной конкретной станций, или на фотографии одного конкретного периода.

Большое количество архитектурных элементов требуют уточнения их внешнего облика. Некоторые элементы могут быть отнесены к уникальным, т. е. присущем только данному конкретному станционному дому. Сделать этот вывод можно на основе сравнения фотографий различных объектов. В ходе работы было необходимо было контролировать и то, чтобы фотографии соответствовали чертежу.

Еще одной важной проблемой является качество фотографий. На многих из них, как старых, дореволюционных, так и современных, не видны многие мелкие детали. Но даже они могут быть полезными в данной работе, что будет показано ниже.

Ниже будут приведены все использованные фотографии, в дальнейшем для ссылки на конкретное фото или его фрагмент будет указано лишь название станции. Все приведенные станции относятся к 3-ему разряду, если не указано иное.



Невель. 1900 г. Цветная версия



Оригинал фото.



Та же станция, современный вид. В настоящее время в здании расположен музей истории Невеля.



Станция в Опочке (относится ко 2-му разряду).

Оригинал фото



Станция в Опочке. 1987 г.



Оригинал фото



Современное состояние здания. В настоящее время в здании расположен автовокзал.



станция в селе Заречье



Оригинал фото



Станция в Волнярово

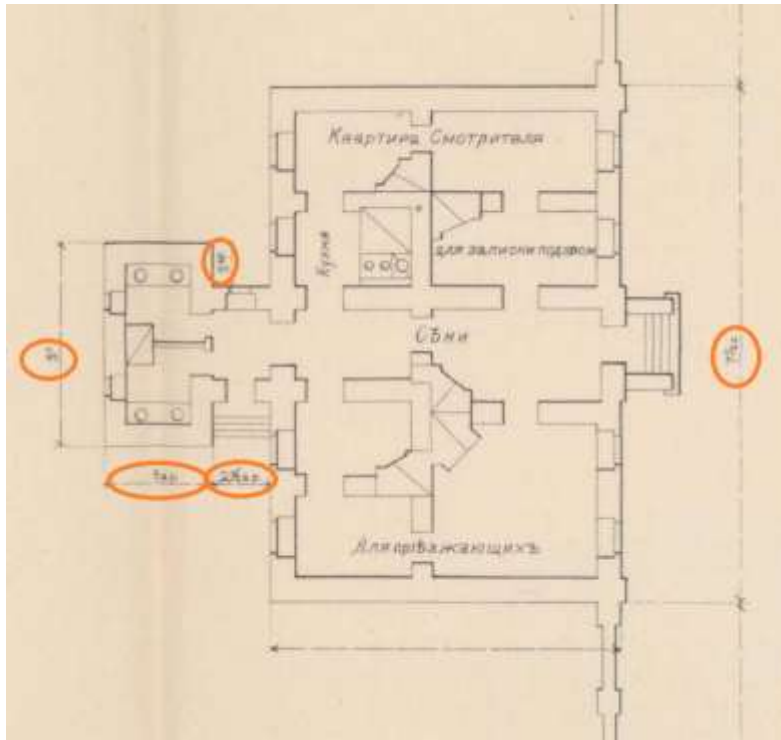
Расположена на Орловско-Витебском шоссе.

ГЛАВНОЕ ЗДАНИЕ

Для проведения виртуальной реконструкции главного дома был взят соответствующий ему фрагмент чертежа, который был загружен в программу ScetchUp. Затем нужно было отрегулировать его размеры в программе, ориентируясь на указанные на чертежи меры длины.



Оригинал фото



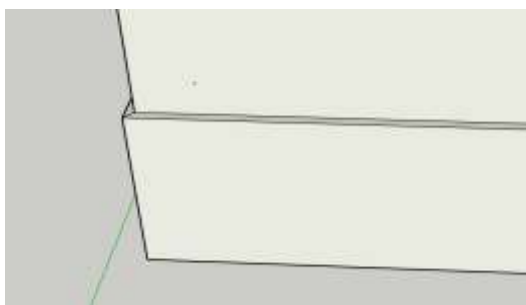
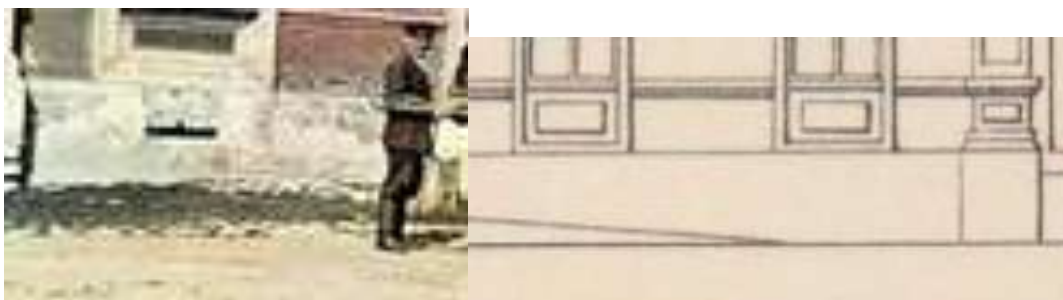
Затем, ориентируясь на чертеж, были прочерчен контур стен по периметру здания, включая и стены пристройки. Чертеж, как уже было сказано, местами довольно неточен, необходимо было следить, чтобы толщина стен везде была одинакова, они пересекались только под прямым углом и тем, чтобы здание было симметричным. При простом прочерчивании стен по контуру модель содержала бы в себе эти недостатки.

Затем с помощью инструмента «вдавить-вытянуть» стены были «подняты» на высоту здания, сформировав «коробку», ставшей основой всего сооружения.



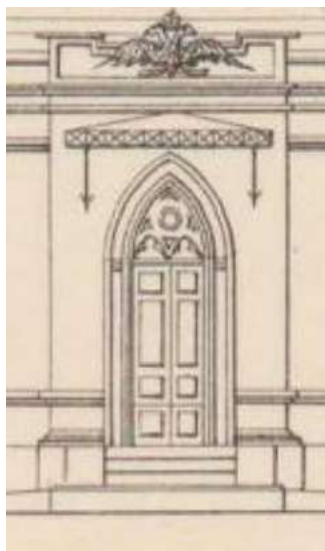
Для определения высоты пришлось пользоваться масштабной линейкой. Примерно оценить их размер можно по этому фото: человек в дверях позволяет судить о масштабе.

Затем на расстоянии 1000 мм от условной «земли» был прочерчен пол. Стена «ниже пола» была сделана немного более толстой, для прорисовки фундамента сооружения. Данный элемент конструкции замечен как на чертеже, так и приведенных выше фото.



Парадный вход.

Основой для реконструкции данного элемента модели стал фрагмент чертежа фасада.



Первоначально был сделан ризалит. Его можно заметить, как на чертеже, так и на всех фотографиях, приведенных выше.

Саму дверь нужно условно разделить на 3 части: сами открывающиеся створки, её стрельчатое завершение, а также украшение вокруг дверного проема.

Для создания двери на полученной в предыдущем пункте модели был прорисован её силуэт, который затем был перенесен в отдельный файл и

разбит на 3 вышеназванных элемента. После этого модели был придан объем, и началась прорисовка её элементов.

Сами дверные створки не представляли какой-либо сложности при моделировании. Как нетрудно догадаться, их украшали по 4 прямоугольника разной формы на каждой. Как выглядел сам желоб неплохо видно на фотографии ниже. Была выбрана именно данная фотография, т. к. она довольно точно соответствует чертежу, что говорит о её аутентичности. Однако в связи с тем, что краска, очевидно, была нанесена в более поздний период, была выбрана иная текстура модели.



Невель. Фрагмент



Невель

То место, где данная выемка должна располагаться на модели удалось установить с помощью чертежа и фото выше.



Затем было необходимо сделать украшения, располагавшиеся вокруг двери. Так как чертеж не позволял понять, как они выглядели, пришлось обратиться к фотографиям.



Невель

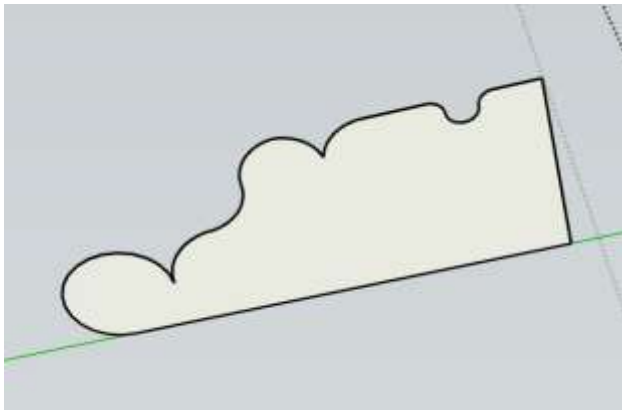
Именно фото станции в Невеле, взятое с официального сайта музея, расположенного в ней, является наиболее качественным изображением из всех имеющихся. Однако сравнение данного фото с чертежом, а также с другими снимками (хотя бы и худшего качества), позволило установить, что данное фото репрезентативно для построения нашей модели.



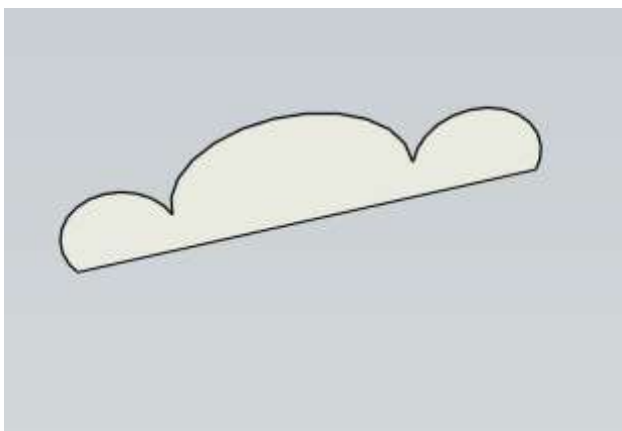
Невель.



Стоит заметить, что украшения фактически состоят из двух линий орнамента – внешней, идущей до самого пола и внутренней, охватывающей только навесшие. Это же можно разглядеть (хотя и не настолько четко) и на чертеже. Изначально оба элемента орнамента были нарисованы «в разрезе», после чего превращены в объемные элементы модели с помощью инструмента «ведение».



Внешний элемент



Внутренний элемент



результат

Наиболее сложным было восстановить «стрельчатый» элемент парадного входа. Стоит отметить, что «внутренняя» часть этого элемента парадного входа внешне очень похожа на аналогичный элемент окна. В связи с эти оба элемента на получившейся модели представляют собой незначительно видоизмененную копию друг друга.

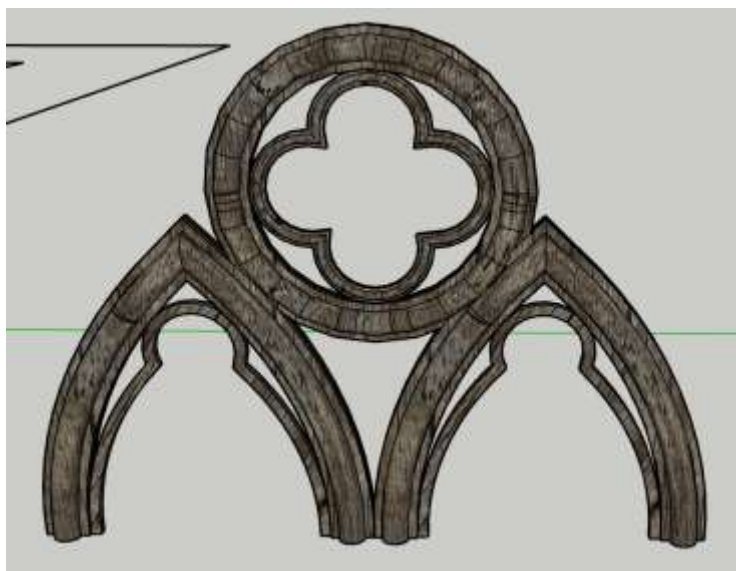
Проблема в том, что на станции в Невели он явно не сохранился в первоначальном виде (см. фото выше). На многих фото других станций его нельзя было рассмотреть в мельчайших деталях, как. Например, на фото ниже



Заречье

Лучше всего то, как выглядели данные элементы в реальности можно проследить на этом фото.

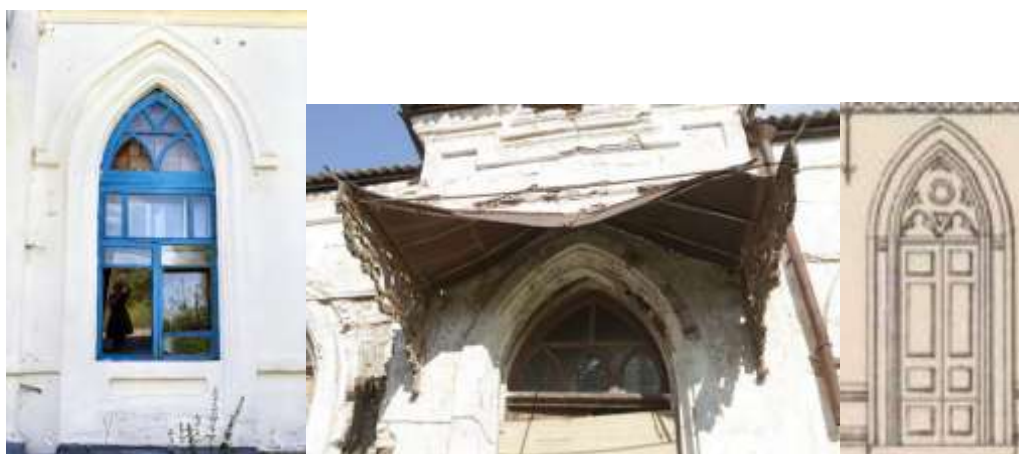




результат

Стоит отметить, что на многих других станциях стрельчатые окна выполнены по-другому. Однако именно то, как они выглядят на фото выше больше всего похоже на то, что можно увидеть на чертеже. Т. е. здесь мы снова видим типичную уже для данной работы ситуацию, когда ни чертежа, и отдельных фотографий оказывается недостаточно для полноценной и достоверной реконструкции, поэтому пришлось прибегать к помощи фотографий. Чертеж в этом случае может играть вспомогательные функции, или использоваться параллельно с фото, как этом случае.

Но в этом случае чертеж может помочь исключить из использования те фото (или их фрагменты), что содержат не аутентичные элементы или не типичные (а сделанные по ошибке или в качестве исключения на конкретном объекте) элементы архитектуры. Типичный пример этого приведен ниже: Стрельчатое завершение двери явно не соответствует чертежу.



Гришаны



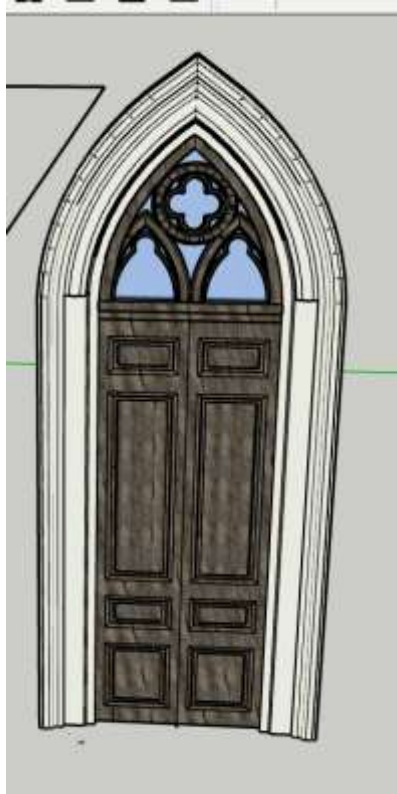
Погребенка

Окно станции в Невели. Оно явно неаутентичное: (см. на оконную раму). Она как не соответствует чертежу, так и сильно изменилась по сравнению с фотографией её же, но сильно более ранней. Плюс на окне появились решетки, которые не соответствуют ни чертежу, а также их нет ни на одной старых станционных домов.

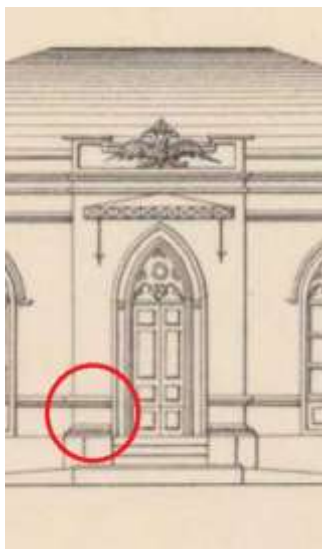
Здесь же стоит указать на то, что многие фотографии, на которых не видны мелкие детали, рассмотренные нами, все равно оказались полезны в работе. Например, фотография станции в Заречье (см. выше). Мелкие детали двери там не видны, но общий рисунок опознать можно, и

он в целом соответствует выбранному нами: это служит дополнительным подтверждением того, что именно он был типичным.

После всего этого получившиеся элементы были собраны воедино и соединены с моделью главного дома.

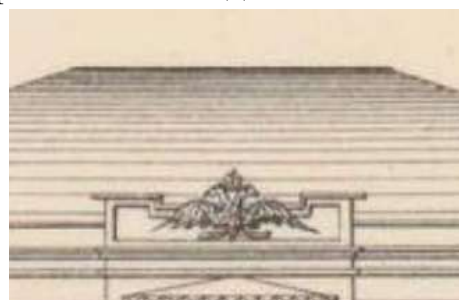
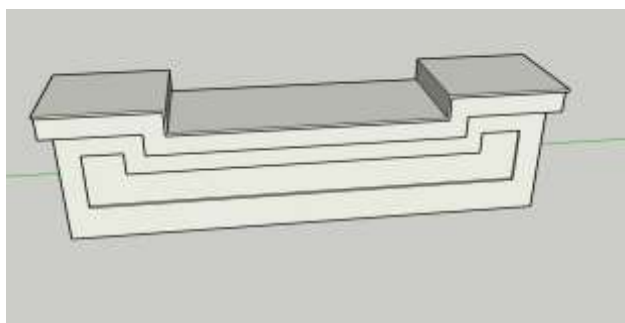


Изображенный на картинке выше элемент представляет интерес тем, что он не отображен на чертеже. Однако в связи с тем, что он присутствует на многих фото различных станционных домов, он был также добавлен на модель.



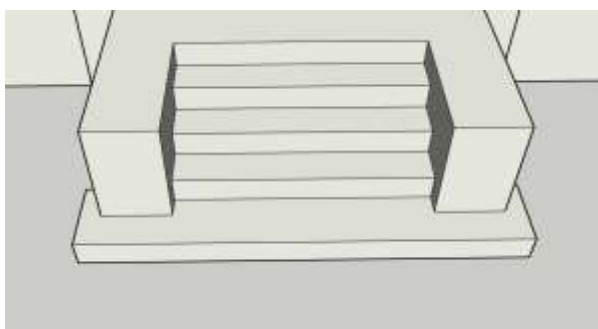
Заречье

Затем была реконструирован элемент, которые располагался прямо над парадным входом, и первоначально на нем располагался Герб Российской империи – Двуглавый орел. Данный элемент практически одинаково выглядел на всех фото и на чертеже, и был нарисован по уже знакомой нам схеме параллельной работы с чертежом и с фотографиями. Его создание не вызвало каких-либо затруднений при работе.



Невель

Таким же образом был реконструирован и находящийся прямо над дверью «козырек».



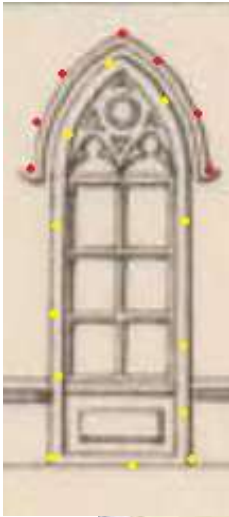
Последнее, о чем стоит сказать в этом разделе, это лестница. Однако этот, довольно простой элемент по сравнению теми, что были описаны выше, был реконструирован по чертежу, поэтому не

считаю необходимым останавливаться на нем подробно.

Окно



Процесс виртуальной реконструкции значительной части оконной рамы был описана еще в предыдущей главе. Главным отличием её от двери является то, что оконная рама «двойная», что видно на иллюстрации.



Первоначально был восстановлен элемент, обозначенный на чертеже красным цветом.

Лучше всего его видно на следующих фотографиях.

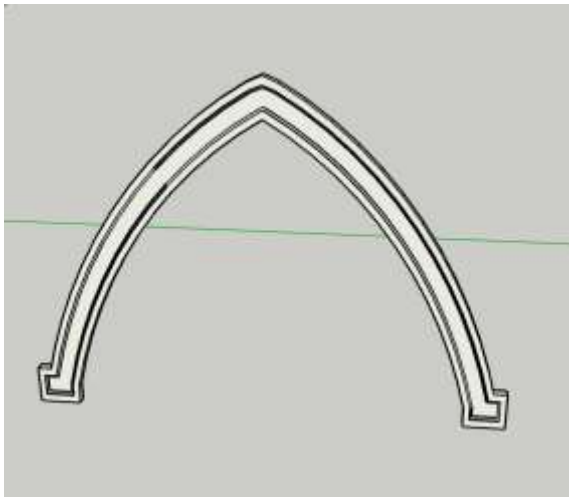
Здесь можно заметить одну характерную черту данной работы: разные элементы сохранили свой первоначальный/были построены наиболее близко по чертежу на разных объектах. Это несложно заметить, если вспомнить то, что было написано об этих станциях в предыдущей главе.



Гришаны.

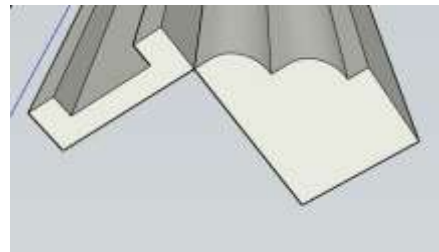


Погребенка.

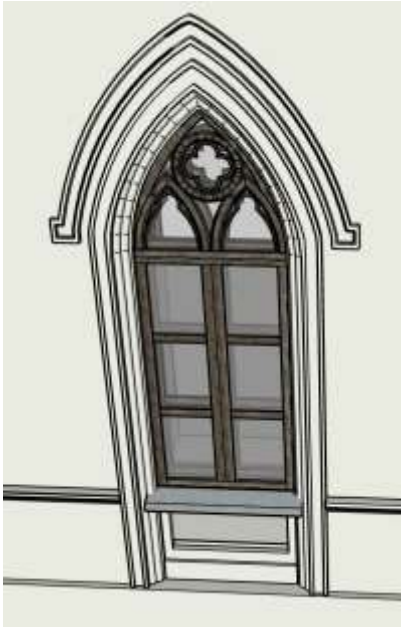


«Красный» элемент

Таким образом были восстановлены данные элементы.



«Желтый» элемент



Результат

Окна, выходящие на задний двор, были не настолько богато украшены. Как они выглядели можно увидеть на этом фото.



Оригинал фото

Источник ⁵⁰



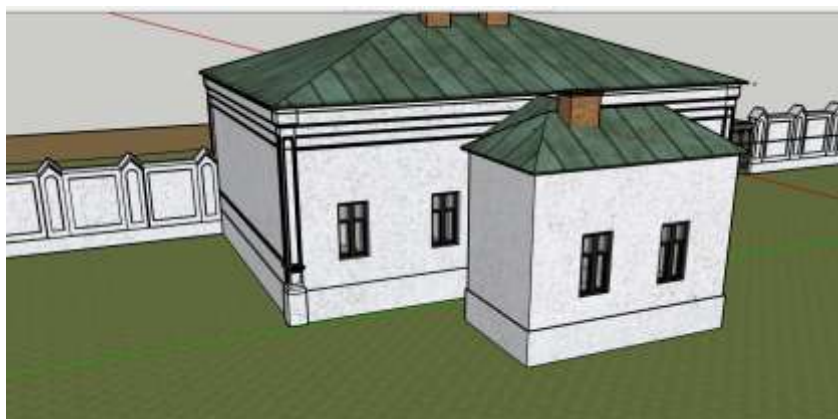
Опочка, 1987

Станция Опочка относится ко второму разряду, она больше, чем реконструированные нами объекты, однако в целом то, как выглядели эти окна, понять можно: они были примерно одинаковые на всех станциях данного проекта, даже разных разрядов.

Читатель может задаться вопросом, почему крыша на Т-образной пристройке на модели не соответствует её же на фото. В соответствующем разделе будет приведено фото почтовой станции 3-его разряда, которое, на

⁵⁰ Лагунин И.И. Почтовая станция на Киевском шоссе в городе Опочка // Память кружит былое. Материалы историко-краеведческих чтений. - 2016. С. 74

мой взгляд, больше подходит для реконструируемого нами проекта (см. соответствующий раздел)



Обрамление. Угловые лопатки.

Сложность виртуальной реконструкции данных объектов состоит в следующем. Во-первых, они содержат большое количество мелких деталей, которые недостаточно четко прорисованы на чертеже и которые невозможно распознать на большинстве фото (см. фотографии в начале главы). Также эти мелкие элементы являются, пожалуй, наиболее хрупкой, подверженной разрушению частью всего здания. На многих современных станциях эти элементы или вовсе отсутствуют, или очень серьезно повреждены. Забегая вперед, можно сказать, что данные элементы были реконструированы именно по дореволюционным фотографиям и по чертежу. Именно здесь особо важную роль сыграла работа по улучшению качества и колоризации фотографий с помощью нейронной сети: без этого проделать заявленную работу было бы невозможно.



Исса



Кристополье



Барсуки

Станции, где обозначенные нами элементы полностью утрачены.



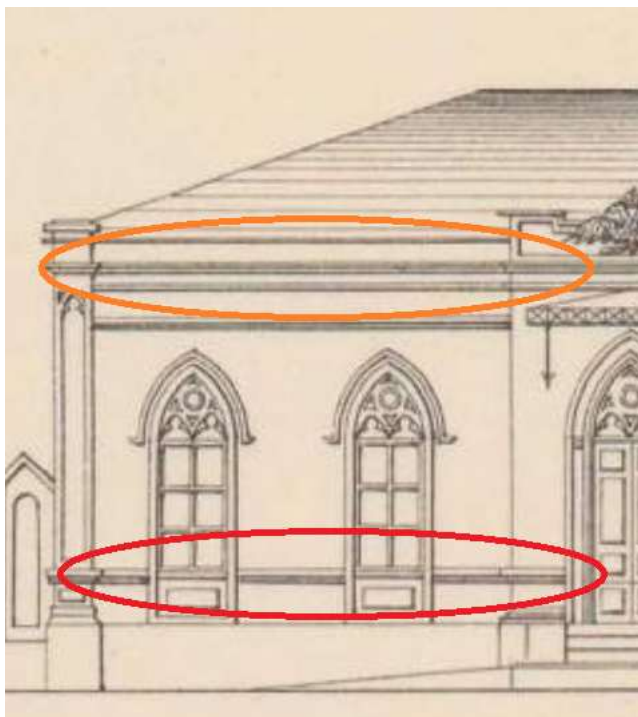
Станция Гришаны. На ней декоративный орнамент сильно поврежден в результате износа.



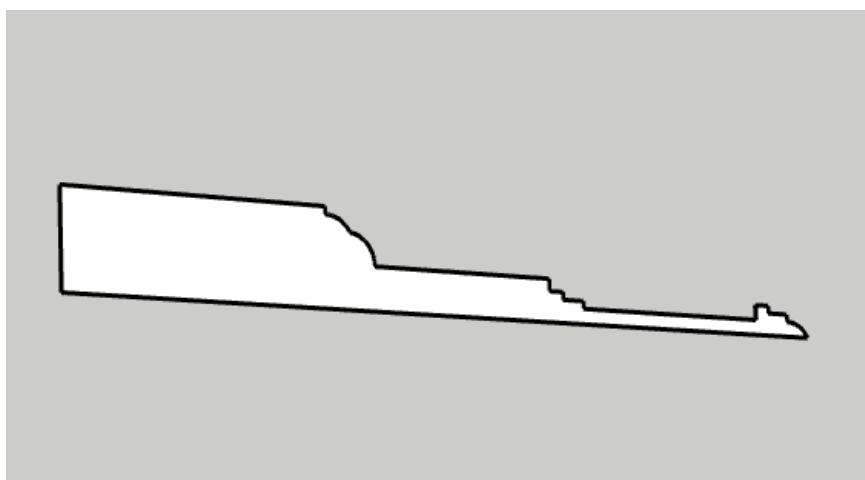
Станция в Невеле. Современное состояние. Как можно заметить, угловые лопатки (колонны) в целом сохранились, однако их орнамент в значительной степени утрачен

Однако на всех фото станций, где сохранились хотя бы остатки декоративного орнамента, да и на чертеже, можно заметить, что на

станционных домах было две линии декора.



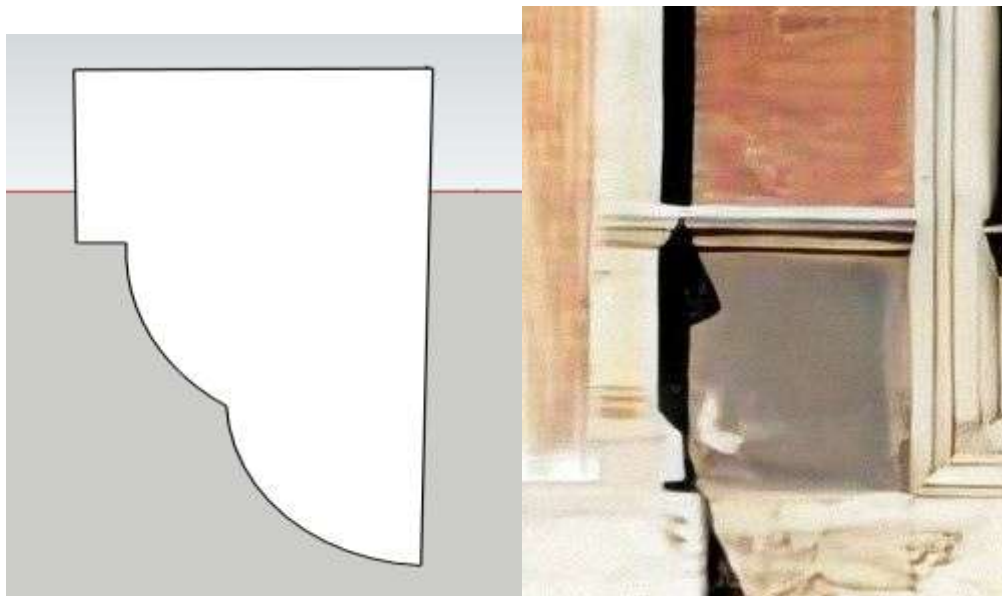
Восстановить обе «линии» удалось на основе фотографии станции в Невеле, сделанной около 1900 года.



Профиль
верхней части
орнамента

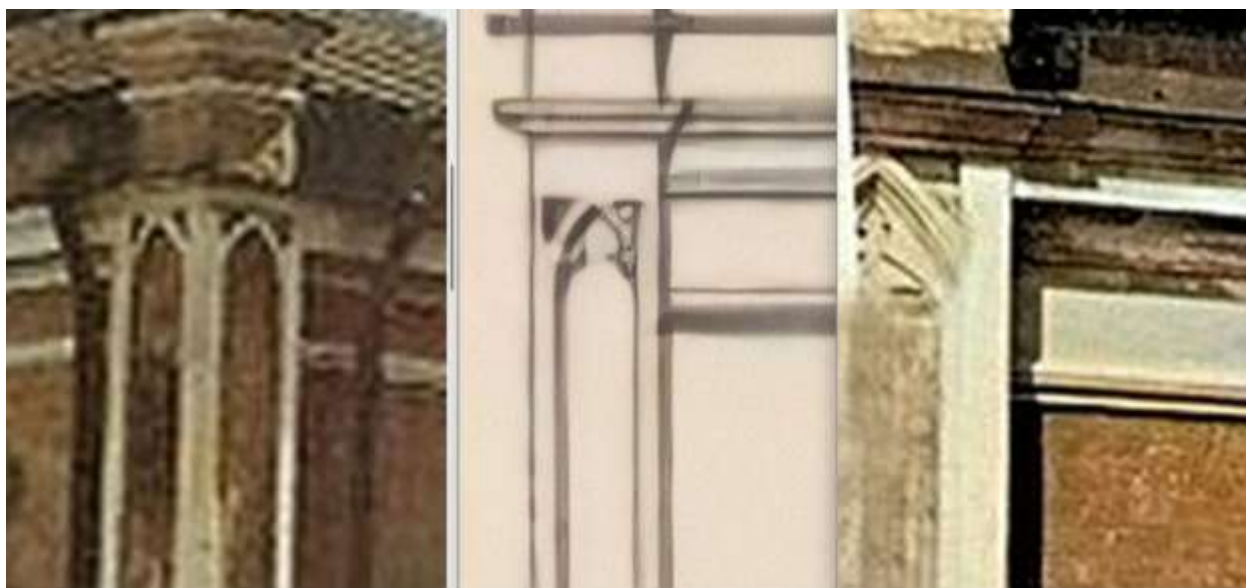


Невель



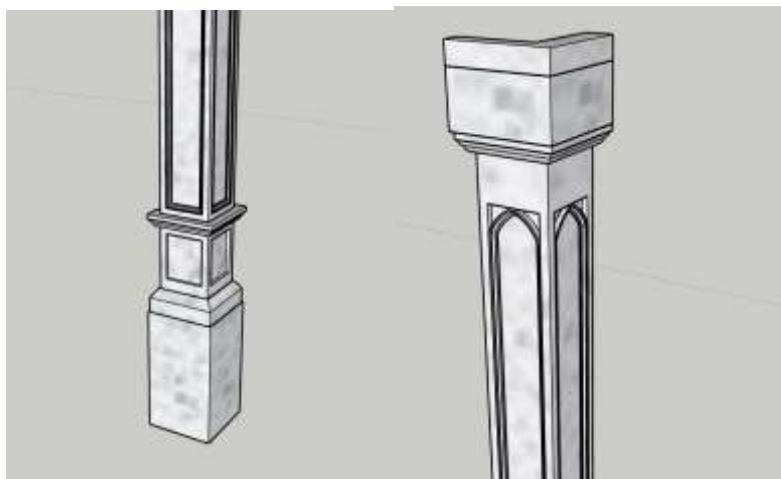
Профиль нижней части орнамента

Аналогичным образом были реконструированы угловые лопатки. Здесь полезными оказались фотографии станций в Опочке и в Невеле. Станция в Опочке относится ко 2-му разряду, т. е. отличному от реконструированного, но данный конкретный элемент идентичен в обоих проектах.



Опочка

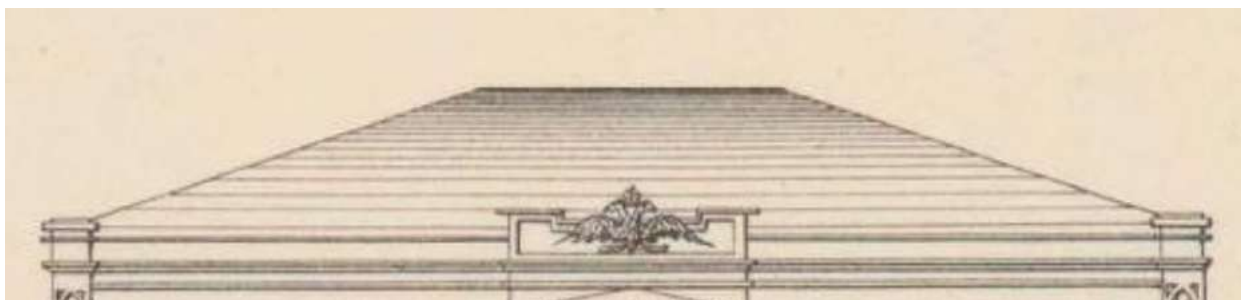
Невель



Угловая лопатка. Результат моделирования.

Крыша

Данный элемент не представляет большой сложности. В общих чертах устройство крыши можно восстановить по чертежу. Проблемы были с реконструкцией крыши над задней пристройкой к стационарному дому: это место фактически никак не отражено на чертеже.



Для виртуальной реконструкции крыши была взята фотография стационарного дома в Невеле. Пользуясь им же на модель были добавлены печные трубы. \



Данной фото взято из «Яндекс. Карты.»
Координаты: 56.014479, 29.923493

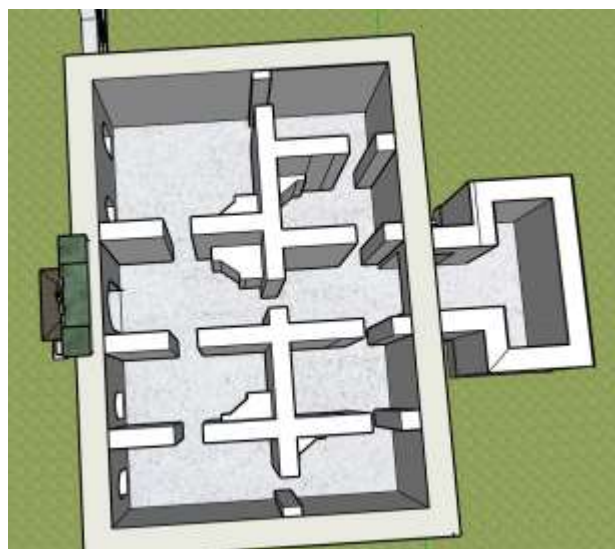
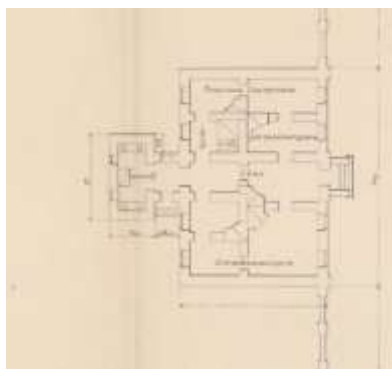


Результат

На крышу была нанесена текстура, имитирующую листы железа, которыми она и была покрыта.

Внутренняя планировка

Внутреннее убранство станции по указанным выше причинам в целом находится за рамками данной работы. Поэтому внутренняя планировка была сделана исключительно с использованием чертежа.



Забор

Реконструкция данного элемента не представляла какой-либо сложности. Нами было найдено большое число фотографий, как современных, так и дореволюционных, где он выглядел схожим образом.



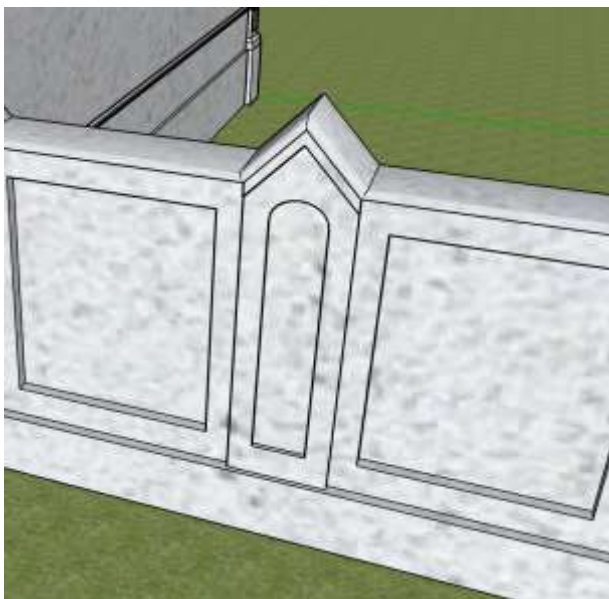
Невель



Опочка



Гришаны



Результат моделирования.

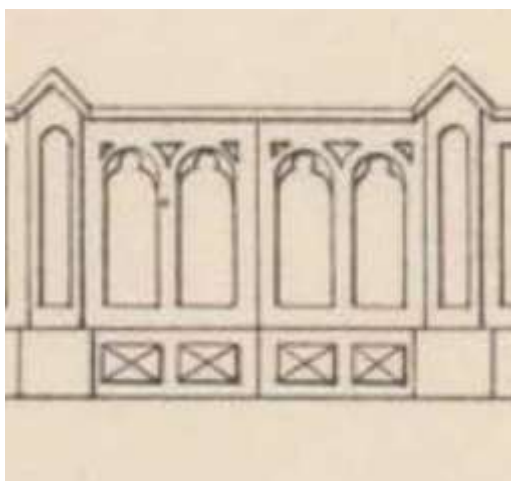
Однако такой элемент ограды, как ворота, не удалось найти



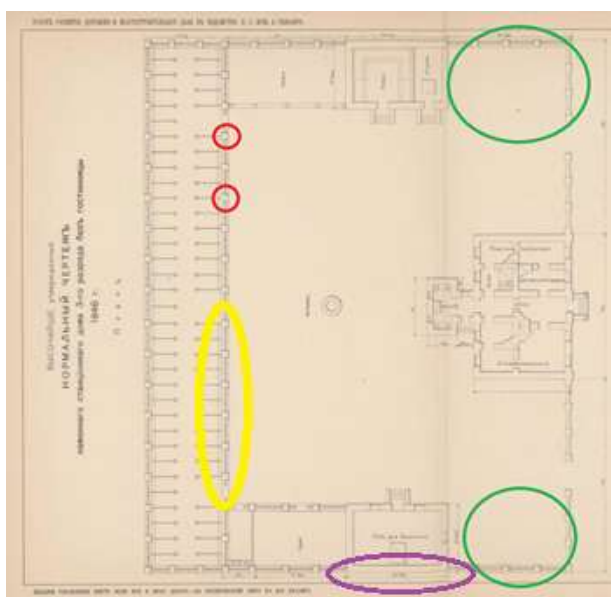
сохранившимся в более-менее первозданном виде ни на одной из станций. Например, на станции в Невеле, как и на почти всех остальных станциях, ворота отсутствуют. На станции в Калугово (слева) они частично

сохранились, но выполнены явно не по чертежу.

В связи с эти ворота были восстановлены исключительно на основе чертежа.



Хозяйственные постройки



При реконструкции этой части модели мы столкнулись с рядом проблем. Главная трудность состояла в том, что хозяйственные постройки, построенные из дерева, в гораздо большей степени подвержены разрушению, чем каменный станционный дом.

У значительной части почтовых станций хозяйственные постройки вообще не сохранились: они были разобраны или

разрушились. У других они пребывают в руинированном состоянии.

Наконец, что не мало важно, конюшни и амбары привлекали и привлекают несоразмерно меньше внимания фотографов, чем фасады станционных домов. Из-за этого количество доступных фотографий этих объектов на порядок ниже.

Там, где хоз. постройки все же сохранились, они были значительно



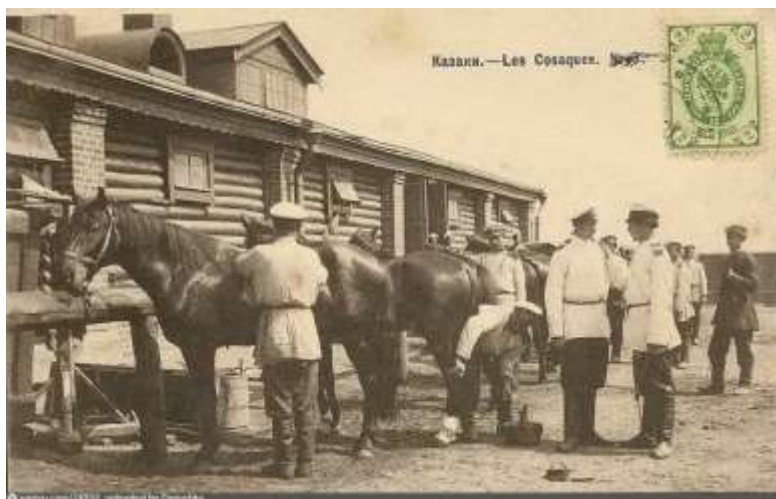
перестроены. Примером этого может служить станция в Невеле. Расположение хоз. Построек явно не соответствует чертежу: например, здание расположено

там, где ничего не должно находиться (отмечено зеленым).

Поэтому при моделировании построек приходилось опираться главным образом на чертеж.

Можно заметить, что на чертеже есть 2 типа стен, обозначенные на чертеже желтым и фиолетовым. «Фиолетовые», судя по всему, сделаны из того же материала, что и станционный дом. С определением же материала «желтых» возникли трудности.

Сложность при моделировании представляли элементы, выделенные на чертеже красным. Изначально предполагалось, что они представляют собой деревянные балки. Однако, учитывая масштаб чертежа, данное предположение выглядит неверным: настолько толстые деревянные доски (толщиной более полуметра) крайне трудно изготовить технически, особенно в 1840-е. Наилучшим образом, из всего найденного, чертежу соответствовали т. н. Николаевские казармы (разумеется, они были построены НЕ по исследуемому нами проекту, но из всего найденного они являются наилучшим и самым близким аналогом). Там конюшня построена из бревен, а в роли каркаса выступают сделанные из камня или кирпича столбы.



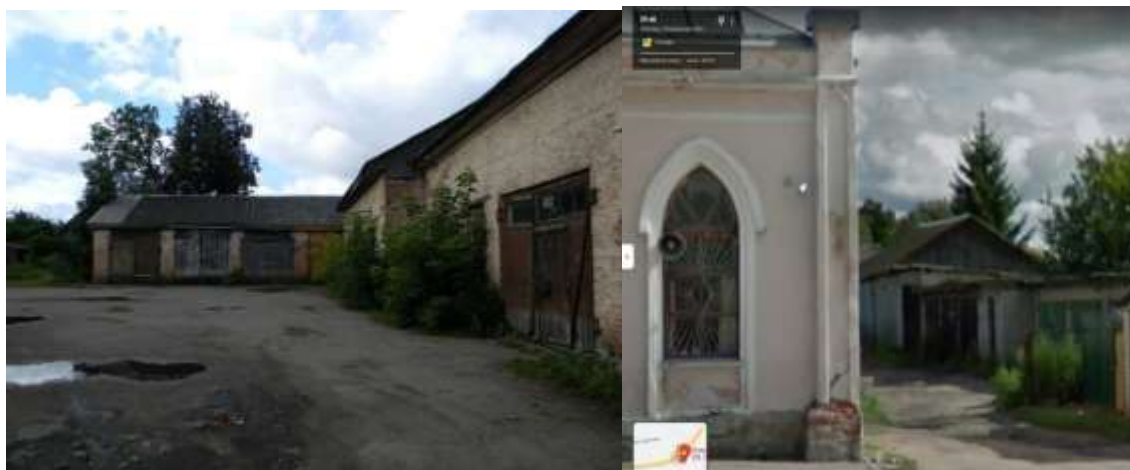
Николаевский казармы. Конюшня

Можно привести еще 2 аргумента в защиту нашего предположения. На фотографии ниже можно заметить конюшню на заднем плане, и те самые колонны выделяются на общем фоне.



Из этого был сделан вывод, что они были сделаны из камня, как и станционный дом.

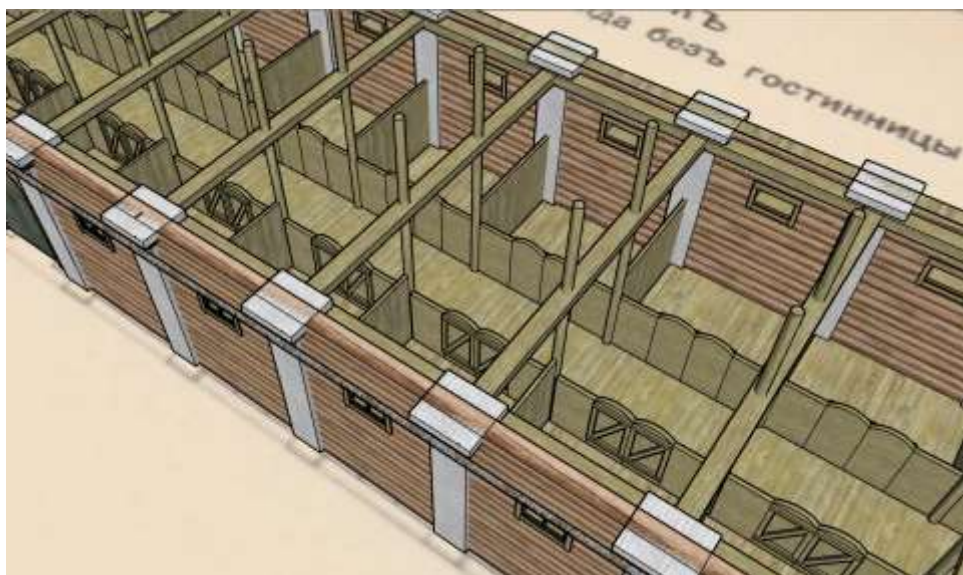
Еще одним подтверждением является то, как эти объекты выглядят сейчас. На фото ниже можно заметить, что конюшня переоборудована в гаражи. Можно предположить, что рабочие не стали сносить каменные колонны, а просто убрали бревна между ними, и поставили на их место ворота.



Невель

Опочка

Исходя из всего вышесказанного и была реконструирована конюшня. Крыша конюшни была покрыта тем же материалом, что и крыша стационарного дома.



Стойла были реконструированы на основе чертежа. Однако их количество было уменьшено по сравнению с тем, которое было изображено на чертеже: проблема состояла в том, что при сохранении масштаба рисунка стойла получались настолько маленькими, что обыкновенная лошадь бы в них не поместилась.

Аналогичным образом были реконструированы и остальные постройки.



Постройки:

(по часовой стрелке) Изба для ямщика, сарай, конюшни, навес, амбар, вход в подпол.

При создании модели навеса была использована картина А. А. Венецианова «Почтовая станция». Сверху навес, как и все остальные постройки, покрыт текстурой, изображающей листовую железо.









Итоговая модель.



Заключение

В результате проделанной работы была создана виртуальная 3D реконструкция почтовых станций, построенных на шоссе Санкт-Петербург Киев по типовому проекту. Были восстановлены как станционный дом, так и хозяйственные постройки.

При работе была собрана необходимая источниковая база: материалы самого архитектурного проекта, многочисленные фотографии построенных по этому проекту станций. Была проработана литература, проведен сравнительный анализ фотографий и чертежей. Удалось проследить изменения, во внешнем облике станционных домов, которые они претерпели на протяжении истории их существования.

Так, на основании соотнесения разновременных источников, а именно фотографий и чертежей, нам удалось воссоздать внешний облик почтовых станций 3-его разряда, построенных по типовому проекту 1843 г.

Нам также удалось проследить историю транспортной инфраструктуры Российской империи: дорог, почтовых станций, почтового сообщения.

Результаты данного исследования могут быть реализованы на таких сайтах, как YouTube, SketchFab и т. д

Список источников.

1. Полное собрание законов Российской Империи. Собрания 1, 2.
2. А. А. Гельфер. Очерк развития дорожного и мотостроительного дела в ведомстве путей сообщения. СПб., 1911 г.
3. Почтовые станции // Дороги Российской империи: Каталог дорожной инфраструктуры Российской империи (интернет ресурс). URL: <https://road.globeofrussia.ru/> (дата обращения: 20.02.2023).

Музейные объекты: Местонахождение: Санкт-Петербургское государственное бюджетное учреждение культуры "Государственный музей истории Санкт-Петербурга». Россия. Шоссе Московского округа путей сообщения:

4. Гнездовский станционный дом на Орловско-Витебском шоссе. 1896 г. Номер в Госкаталоге: 32356497
5. Вонляровский станционный дом на Орловско-Витебском шоссе. 1896 г. Номер в Госкаталоге: 32356499
6. Вонляровский станционный дом на Орловско-Витебском шоссе. 1896 г. Номер в Госкаталоге: 3235643
7. Гнездовский станционный дом на Орловско-Витебском шоссе. 1896 г. Номер в Госкаталоге:32356479

Список литературы.

1. Е.Р. Чаторова. Архитектурная типология почтовых станционных домов Московско-Сибирского тракта в Томской губернии XIX в. // Баландинские чтения. - 2015.
2. А. С. Сардарова. История и архитектура дорог Белоруссии. Минск, 1978.
3. С. С. Ожегов. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках, М., 1984.
4. И.И. Лагунин. Почтовая станция на Киевском шоссе в городе Опочка // Память кружит былое. Материалы историко-краеведческих чтений. - 2016.
5. В. С. Нефедов. Гнездовская почтовая станция в середине XIX века // Край Смоленский, N. 11 – 2015.
6. Л. М. Марасинова. Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985.
7. Н. С. Борисов. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010
8. С. М. Шамин Письма, грамотки, куранты: Первые регулярные почты в России. // Родина, N. 12. – 2001
9. Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г: соч. в 2 т. — М., 1988. — Т. 1.