

Ю.Е. Фагурел

ЭКИПАЖИ ПРИДВОРНЫХ МАСКАРАДОВ В РОССИИ В XVIII в.: ПРОБЛЕМЫ ТИПОЛОГИЗАЦИИ

Статья посвящена проблемам типологизации транспортных средств, применявшихся в русских придворных маскарадах XVIII в. На основе изучения архивных материалов и памятников декоративно-прикладного искусства, сохранившихся сегодня в музейных собраниях, автор выявляет и анализирует особенности использования, конструкции и декора отдельных групп маскарадных экипажей. В статье затрагивается вопрос соотношения влияний европейской культуры и отечественных традиций в оформлении костюмированных зрелищ и увеселений.

Ключевые слова: экипаж, маскарад, типология, праздничная культура.

Восстановление полной картины всей совокупности существовавших в XVIII столетии маскарадных экипажей представляет понятную проблему: слишком мало их сохранилось, немного удастся выявить источников, скудно освещено это явление в специальных исследованиях. Особняком становится и проблема типологии таких экипажей.

В научной литературе утвердилась традиционная схема изучения транспорта: он разделяется на сухопутный и водный. Первый в свою очередь подразделяется на колесный и полозовый. Однако такой подход к определению типов маскарадных экипажей, бытовавших в России в XVIII в., представляется недостаточным, так как он не отражает специфику именно этой разновидности экипажей. Поставленная же задача, наоборот, в первую очередь требует изучения средств передвижения в контексте их вовлечения в сферу костюмированных празднеств. Нам представляется, что правильно будет систематизировать исследуемый транспорт

сначала по предназначению экипажа, что определяло особенности его использования, конструкции и декора. При этом невозможно пренебречь и спецификой конструктивного построения, которая позволяет типологизировать средства передвижения внутри более общей группы маскарадных экипажей.

Многочисленные описания придворных маскарадов свидетельствуют о значительном разнообразии привлекавшихся в них экипажей, как специально созданных для празднества, так и имевших иное назначение, но введенных в праздничное действо на время.

Последние представляли собой различные средства транспорта: повседневные и праздничные, пассажирские и для перевозки грузов, которые до и после маскарада могли использоваться по их прямому назначению. Поэтому эти средства передвижения нельзя назвать маскарадными в чистом виде, но они, безусловно, становились ими на время праздника. Такие *«временные маскарадные экипажи»* встречаются в придворных празднествах уже в начале XVIII в. В их числе, например, экипажи, использовавшиеся в шутовской свадьбе Феофилакта Шанского в 1702 г. Шутовские свадьбы в начале XVIII столетия были превращены в костюмированные увеселительные зрелища и имели смысловое значение маскарада, что позволяет причислить средства передвижения этой формы праздничного общения к маскарадным экипажам.

В описях Конюшенной казны Оружейной палаты сохранился документ, содержащий перечень экипажей шутовской свадьбы Ф. Шанского¹. Так, в праздничной процессии использовали «возки выходные, иналцовские сани, колымаги, сани вяземские»². Состав свадебных экипажей здесь типичен для допетровского времени. Традиционным было и убранство средств передвижения, например, хомуты лошадей, везших экипажи, обычно украшали лисьими хвостами.

Таким образом, в начале XVIII в. в маскарадных празднествах, устроенных под влиянием новой светской культуры, по-прежнему продолжали использовать средства передвижения, бытовавшие в предыдущем столетии. При этом старинные экипажи допетровского времени позднее (в XVIII в.) в придворной культуре переходят в разряд потешных, увеселительных, впрочем, как и костюм.

В дневнике Берхгольца сказано, что в костюмированном параде 1722 г. одна из групп замаскированных участников использовала «длинные, очень легкие сибирские санки»³. Здесь экипажи не только дополняли, а скорее подчеркивали создаваемые в празднестве образы и ассоциации. С такой же целью и в коронационном маскараде 1763 г. организаторы использовали повседневные средства пе-

редвижения. В костюмированной процессии двигались: портшез, «карета, в которой разлеглась лошадь», «карета, в которой сидела обезьяна»⁴. В этом и других костюмированных зрелищах повседневные экипажи превращались в праздничные, будучи передвижными подмостками для участников театрализованных сценок или элементами декорации. Так, многие старинные и повседневные транспортные средства, оказавшись в другом культурном контексте, становились маскарадными экипажами. Однако их вовлечение в область маскарадного действия носило исключительно временный и относительно случайный характер.

В русских маскарадах XVIII в. применяли и специально изготовленные к конкретному празднеству средства передвижения, которые использовали только во время его проведения. Такие *«специальные маскарадные экипажи»* имели определенную конструкцию и яркое, соответствующее празднику, художественное оформление. Их функции не ограничивались перевозкой пассажиров, но они сами могли создавать праздничный контекст и являлись средствами праздничной коммуникации.

К одному типу специальных маскарадных экипажей предлагаем отнести группы средств передвижения со схожими характеристиками конструкции, принципов декоративного оформления, способов использования. При этом конструктивные особенности оказываются важной составляющей типологии. Согласно утвердившейся в научной литературе традиционной схеме изучения транспорта они могут быть разделены на колесные, к ним относятся колесницы Рыцарской карусели 1766 г., и на полозовые, в число которых вошли движущиеся платформы и несколько типов саней: многоместные, салазки, беговые.

Отдельный тип маскарадных транспортных средств на колесах составляют экипажи Рыцарской карусели – костюмированного спортивного состязания дворян, проходившего в 1766 г. в Петербурге. Рыцарские карусели – особый тип костюмированных маскарадных празднеств. Участники Карусели, разделенные на группы (кадрили), соревновались «в меткости попадания копьем в цель, в искусстве верховой езды, в роскоши нарядов и в причудливом убранстве колесниц»⁵. Колесницы в этом празднестве применяли дважды – в предшествовавшем соревнованию костюмированном марше-параде и в самих состязаниях.

Судя по материалам архивных документов, в петербургской Карусели было использовано восемь экипажей, по две одинаковые колесницы для каждой кадрили⁶. Они представляли собой двухместные колесные экипажи с сиденьями, установленными на раз-

ной высоте. Кузов колесниц был подвешен «на пасах сыромятных, на них футляры кожи черной»⁷. Колесный стан оснащен двумя дрожинами с размещенными на них подножками, дышлом для запряжки парой. Экипажи имели «балдахины на железных ножках»⁸. В целом конструкция карусельных средств передвижения характерна для колесных экипажей того периода. Особенности конструкции обусловлены функциональным назначением и максимально обеспечивают безопасность эксплуатации. При этом демонстрируют и рациональный подход к строительству экипажей. Так, отсутствие трудоемких и затратных при изготовлении рессор в конструкции свидетельствует скорее о заведомо известном временном использовании экипажей, а также связано, вероятно, со специально оборудованной площадкой, на которой проводилась Карусель.

Декоративное оформление колесниц отличалось необычайной фантазией мастеров. Их корпуса были местами вызолочены, высеребрены и украшены «живописной работой». Убранство дополняли резные изображения и композиции, искусно введенные авторами в художественное оформление карусельных экипажей. В декор колесниц второй (римской) кадрили, например, были включены «напереди по две сирены, а назади по личине вызолоченной»⁹. Резные разноцветные бусы и «каменья стеклянные разных колеров» украшали кузовные части ряда экипажей¹⁰. В оформлении балдахина были использованы горностаевый и соболинй мех «с хвостами», а также украшения из деревянных резных стрел и бус, павлиньих перьев и цветных хохлов. На каждой колеснице были помещены деревянные вызолоченные и высеребренные древки со «значками» из цветной тафты и с резным изображением птиц и «личин». Особой красотой отличалось внутреннее убранство карусельных экипажей, состоявшее из цветных с рисунками обивочных тканей, «обложенных сеткой мишурной» цветной, «позумента мишурного» с медными белыми или золочеными гвоздиками. В декоративном оформлении была использована и цветная кожа, которой были обиты подножки и пол под ногами у нижних мест, а у верхних – в подножии помещались кожаные подушки.

Принципы художественного оформления колесниц Рыцарской карусели схожи с приемами убранства другого типа маскарадных экипажей – беговых саней, что свидетельствует об их общей культурной традиции, восходящей к западноевропейским барочным празднествам. Но есть и отличие: применявшийся в убранстве колесниц декор из папье-маше встречается преимущественно у

европейских образцов маскарадных экипажей на полозьях, в отечественной культуре в памятниках подобного рода не встречается.

Рыцарская карусель, устроенная в июне 1766 г., произвела огромное впечатление на зрителей и ее повторили еще раз в следующем месяце. Карусели проводили и позже, в конце XVIII – XIX в., однако об использовании в них специального транспорта нам неизвестно.

В особый тип специальных маскарадных экипажей, но уже на полозьях, бытовавших в России в XVIII в., выделены условно называемые движущиеся площадки (платформы). Они представляли собой площадку на полозьях, выполненную в виде корабля, колесницы и т. п., на которой перемещались участники костюмированного шествия с их атрибутами. Это скорее были перевозимые тягловыми животными движущиеся декорации, нежели экипажи как некий функциональный предмет определенного назначения.

Такой тип праздничных средств передвижения появился в Западной Европе еще в средневековых уличных процессиях и карнавалах¹¹. Применение передвижных конструкций, очевидно, было связано непосредственно с организацией шествий или процессий, включавших элементы театрализации. Движущиеся площадки декорировали под определенные персонажи, связанные с фольклорными мотивами европейского карнавала. В шествии их сопровождали костюмированные участники, театрализованные группы, макеты и т. п. В карнавальных процессиях передвижные площадки в некоторых случаях использовали в качестве сцены и декорации, где разыгрывались сценки или живые картинки, а в других – они были самостоятельными участниками, отдельными персонажами движущегося спектакля.

Нам удалось обнаружить упоминания о двух празднествах в России в XVIII в. с участием подобных средств передвижения. В упоминавшемся выше маскарадном параде 1722 г. Петр Первый передвигался на корабле, сделанном наподобие настоящего судна, поставленного на полозья: «...на нем было восемь или десять настоящих пушек, из которых временами палили <...> Его Величество делал <...> на сухом пути все маневры, возможные только на море»¹². Становится понятным, что в данном случае экипаж представлял сцену и декорацию. Вместе с замаскированными пассажирами такой экипаж образует театрализованное действо, является самостоятельным персонажем движущегося спектакля. Подобное отношение к использованию средств передвижения является продолжением традиций позднесредневековых и ренессансных карнавальных шествий Западной Европы. В отечественной практике они

известны, видимо, не были и потому вызывали большой интерес в эпоху барокко.

Близкими по функциональному назначению к рассмотренному экипажу маскарада 1722 г. нам представляются средства передвижения, использовавшиеся в костюмированном празднестве «Торжествующая Минерва» 1763 г. В процессии участвовало двести огромных колесниц, которых везли запряженные в них волы от 12 до 24 в каждой. Подробное описание коронационный маскарад получил в работе М.И. Пыляева «Старая Москва», где автор так сообщал о костюмированном шествии: «За сим начиналось самое торжественное и великолепное из всего маскарада: первую катилась колесница Юпитера и затем следовали персонажи, изображающие золотой век. Впереди виднелся хор аркадийских пастухов, за ними следовали пастушки, шел хор отроков с оливковыми ветвями, славя дни золотого века и пришествие Астреи на землю. Двадцать четыре часа, в блестящей золотом одежде, окружали золотую колесницу этой богини; последняя призывала радость, вокруг нее теснились толпой стихотворцы, увенчанные лаврами, призывая мир и счастье на землю. Далее являлся уже целый Парнас с Музами и колесница Аполлона; <...> Хоры и оркестры торжественной музыки гремели победоносные марши. Маскарадное шествие заключалось горой Дианы, озаренной лучезарными светилами»¹³.

Легко заметить, что в данном празднестве «колесницы», в отличие от петровского маскарада, – не средства для перемещения ряженных участников из числа придворных, а только своеобразные движущиеся сцена и декорации, элементы, формирующие совместно с действиями артистов необходимые образы и ассоциации. Здесь ярко прослеживается связь с ренессансными триумфами, исполнявшимися «мифологическими фигурами, которые ехали на колесницах в окружении соответствующих их смыслу атрибутов»¹⁴. Нам точно неизвестно, как выглядели такие средства передвижения в 1763 г. Вероятнее всего, условно изображенные колесницы помещали на платформу полозьев, как это было в московском маскараде 1722 г. Изображения карнавальных процессий в европейских странах нередко демонстрируют перемещение различных конструкций на полозьях¹⁵. Подобно карусельным колесницам, эти средства передвижения были перенесены в Россию совместно с модной формой костюмированных празднеств.

Наиболее многочисленную группу специальных маскарадных экипажей на полозьях на протяжении XVIII в. составляли сани, поскольку русская придворная культура была тесным образом связана с церковными обрядами и народными традициями. В до-

кументах и мемуаристике XVIII столетия «маскарадными санями» называли несколько совершенно разных типов средств передвижения, что представляет определенную проблему для идентификации описанных в источниках и сохранившихся экипажей.

Во-первых, так обозначали многоместные средства передвижения на полозьях, участвовавшие в маскарадных парадах и костюмированных праздничных катаниях.

Ко второму типу были отнесены сани, которые использовали группой из нескольких экипажей, взаимно связанных и тематически, и физически. В ряде документов XVIII в. эти средства передвижения упоминаются также как «маскарадные малые сани» или «маскарадные салазки».

Третий тип саней с подобным названием нами опознается в легких пассажирских одноместных санях, выполненных в «карнавальном стиле». В соответствии с конструктивными особенностями и традициями использования такие экипажи обозначены как «маскарадные беговые сани».

Тип экипажей на полозьях – многоместные сани – позволили выявить материалы письменных и изобразительных источников XVIII в. Их отличают внушительные размеры, массивность конструкции, предусматривавшие перемещение значительного количества пассажиров (до десяти и более человек).

Наиболее ранние упоминания о таких экипажах встречаются при описании шутовской свадьбы князь-папы Всешутейшего собора Н. Зотова 1715 г. и обрядов славлений, популярных при русском дворе в первой четверти XVIII в. Выше говорилось о том, что шутовские свадьбы XVIII в. являлись своеобразными костюмированными празднествами, поэтому применявшиеся в них экипажи рассматриваются как маскарадные.

Авторы записок и дневников Петровской эпохи сообщали о специально изготовленных для таких придворных увеселений многоместных санях – «линеях». Эти экипажи отличались от повседневных средств передвижения большими размерами. Выделялись они и конструкцией, например, внутри кузова в них «с обеих сторон <...> устроены были скамьи, так что сидеть <...> могли многие»¹⁶.

В работах отечественных исследователей бытует мнение о том, что в XVIII столетии «линеями» называли возки – «экипажи на полозьях, с дверцами и окнами, обитые внутри войлоком или сукном, а снаружи обтянутые кожей»¹⁷. Однако в документах середины XVIII в. встречаются упоминания о линеях с открытым корпусом и «с кровлей», на полозьях или «на летнем ходу» (на колесах. – Ю. Ф.)¹⁸. В целом нам представляется, что в первой половине и

середине XVIII в. обозначение «линея» применяли к различным типам многоместных экипажей.

Мы считаем, что о таких же экипажах идет речь и в описании московского маскарада 1722 г. Ф. Берхгольцем. Представляя в своем дневнике это костюмированное празднество, он упоминает о таких средствах передвижения: «<...> мы поехали в наших больших маскарадных санях к князю Меньшикову, у которого был назначен первый общий сбор маскам»¹⁹.

Маскарадные экипажи на полозьях этого московского праздника различались размером, формой кузова, декоративным убранством. При этом основная и самая многочисленная группа саней, в соответствии с тематикой праздника, была выполнена в виде различных стилизованных водных судов, поставленных на полозья. Конструкция большинства экипажей этой группы схожа. Одни из них «были сделаны в виде большой лодки <...> в двадцать футов длиной, поставленной на огромные полозья. <...> лодка, как обыкновенно, спереди и сзади суживалась, сани же были одинаково широки во всю длину»²⁰. Для размещения пассажиров внутри кузова были сооружены скамьи. Во всяком случае, заметно сходство конструкции экипажей московского праздника, обряда славления и шутовской свадьбы Н. Зотова в 1715 г.

Однако очевиден и тот факт, что в отличие от последних во внешнем облике саней маскарада 1722 г. особое значение приобретает декоративное убранство. Именно оно помогало раскрывать идейный замысел зрелища. Так, неслучайными оказались необычные формы саней. Образцами для их создания послужили настоящие суда, известные в то время: барка, гондола, «большая лодка», «галера с поднятыми парусами, очень натуральная», «старая, настоящая шлюпка, поставленная на сани», буер, «турецкое судно», ботик, корабль²¹. Это очень важная составляющая программы всего праздника и оформления маскарадных саней, образующих вереницу экипажей. В дневнике Берхгольца художественное оформление одного из экипажей описано следующим образом: «на переднем конце ее (лодки-саней. – Ю. Ф.) был приделан большой резной и вызолоченный лев, с мечом в правой лапе, а сзади, у кормы, поставлена Паллада, также хорошей резной работы и сильно посеребренная и позолоченная»²². Образы персонажей античной мифологии в декоре маскарадных экипажей служили невербальными средствами праздничной коммуникации. Аллегорический язык празднеств был хорошо понятен участникам и зрителям. Порядок экипажей в ритуальном шествии воспринимался в совокупной последовательности символики праздника.

Многоступенчатые сани упоминаются и при описании масленичных маскарадов 1723–1724 гг.²³

В 1731 г. во время празднования годовщины вступления на престол императрицы Анны Иоанновны в праздничных катаниях «великого машкарада» его участники также «ехали <...> в особливых к тому изготовленных больших санях, в каких також де и Ея Императорское Величество сама сидеть изволила, которые зело изрядно сделаны и украшены были»²⁴. В эпоху императрицы Елизаветы маскарадные линии подготавливали для зимних увеселений двора по личному распоряжению императрицы²⁵.

Во второй половине XVIII столетия эта разновидность маскарадных саней получила продолжение в бытовых, хотя и праздничных формах. Таковыми, на наш взгляд, можно считать десятиместные прогулочные городские сани, предназначенные для катаний придворных²⁶.

Еще один тип саней, использовавшийся в различных маскарадных действиях, – маскарадные салазки. Это небольшие саночки, числящиеся в документах XVIII в. «маскарадными»²⁷. Включить его в общую систему типологической классификации маскарадных экипажей дали возможность архивные изыскания.

Отличительной особенностью этих средств передвижения (помимо специфической конструкции) было необычное использование. Такие миниатюрные экипажи на полозьях в количестве от десяти и более саней связывали между собой канатом, соединяли с более крупными санями и применяли в придворных катаниях на масленицу.

Подобного рода увеселения были известны уже в Петровскую эпоху. Так, датский посланник Ю. Юль, находившийся в то время в России, сообщал: «Царь катался по немецкой слободе. Он велел привязать друг к другу более 50 незапряженных саней и лишь в передние, в которых сидел сам, приказал запрячь десять лошадей <...>. Забавно было видеть, как огибая угловые дома, сани раскатывались в разные стороны и то тот, то другой седок опрокидывался»²⁸.

В катаниях «ватагой» в середине XVIII в., как следует из документов, использовали следующие экипажи: «салазки маленькие с крякками, переплетенные веревками, выкрашенные красными красками пятнадцать, в том числе одни салазки снаружи по желтой земле расписаны с цветами разными красками, а четырнадцать салазок расписаны по красной земле с цветами разными красками, а в головашках прибито к доскам по три мешка малые кожаные, а внутри обито войлоками красными коровьими. И те доски обиты сукном красным и тесьмой белой шелковой односторонней узкой.

В оные салазки подушек холстяных, набитых соломой – пятнадцать, фонариков слюдяных в медной оправе – шестнадцать»²⁹.

В Екатерининскую эпоху такие средства передвижения составляли необыкновенные катания, устраивавшиеся на масле-ницу или в хорошую погоду зимой. М.И. Пыляев, опираясь на источники XVIII в., в своей работе «Старый Петербург» представил такие увеселения следующим образом: «Закладывались <...> трое саней десятью-двенадцатью лошадьми, и к каждому саням прицепляли веревками по двенадцать салазков. Екатерина садилась одна в большие сани посередине; дамы и мужчины помещались поодиночке, и таким образом тянулся целый ряд странного поезда; задние салазки нередко опрокидывались, слышны были крики, смех...»³⁰. В определенной степени иллюстрацией к этому рассказу могут служить материалы архивного дела 1782 г., в котором упоминаются «Покупные в 1768 году у крестьянина Григория Семенова болковни большие с дышлом одне, да маленьких (маскарадных салазков. – Ю. Ф.) двенадцать, внутри обиты полостями серыми, назади кряквы переплетены веревочками. Снаружи обиты парусиною, а снизу полостями такими же. По сторонам покрашены краскою красною и в надлежащих местах окованы железом с канатом пеньковым, покрашенным краскою красною, коего мерою тридцать сажень. При них от прежних маскарадных салазков чехлов осьмнадцать, в том числе на болковнях три, на малых салазках пятнадцать – суконные алые <...>. Снизу подложено полотном фланским и обложено позументом золотным. На кряквах назади средним вокруг по одному ряду <...> да внутри салазков с трех же сторон средним и узким по два ж ряда, на больших болковнях на кряквах назади вокруг средним в один ряд <...> с кучерского места на чехле по бокам вокруг средним в один ряд. В них подушек того ж сукна семнадцать в том числе в болковнях две, в малых салазках пятнадцать малых <...>. При них фонариков слюдяных в медной оправе пятнадцать»³¹. Сведения, почерпнутые из документа, свидетельствуют, во-первых, о разнообразии таких средств передвижения в придворном экипажном парке; а во-вторых, указывают на особую популярность катаний «ватагой» и во второй половине XVIII в.

Скудность имеющегося сегодня материала о маскарадных салазках, отсутствие изобразительного материала по данному вопросу позволяет лишь в общих чертах выявить особенности конструкции и декора экипажей. В их числе небольшие размеры саней, позволявшие вмещать только одного человека, а также отсутствие кучерского места. Кузов маскарадных салазков был сбит из досок, высота до

сиденья пассажира составляла примерно 70 см, но при этом экипажи были оснащены железными тормозами. В определенной мере по указанным особенностям конструкции маскарадные салазки близки к маскарадным беговым саням. Кроме того, в документах неоднократно подчеркивается нарядное убранство таких средств передвижения. Маленькие саночки раскрашивали и расписывали разноцветными красками, золотили, обивали яркими цветными тканями и тесьмой. Иногда в их декор включали слюдяные фонарики, придававшие особый колорит праздничному поезду.

В группе с маскарадными салазками использовали более крупного размера сани. Согласно документальным источникам, «большие маскарадные сани» (не имеют отношение к многоместным средствам передвижения), применявшиеся с маскарадными салазками, представляли собой открытые или с кровлей экипажи на полозьях, вмещавшие одного-двух человек. Они были оснащены козлами для кучера и устройством для пароконной запряжки с дышлом³².

В определенной мере этот тип маскарадного экипажа в придворном кругу заменил масленичные поезда, существовавшие в народной традиции.

К последнему типу маскарадных саней следует отнести экипажи на полозьях, имевшие особую, но довольно устойчивую конструкцию: полозья с поднятыми передними концами, в большинстве случаев соединенные между собой, высокие копылья. Кузов у них был выдолблен из массива дерева и имел форму раковины или фигур животных. Экипаж был рассчитан на одного пассажира, не имел козел, но был оборудован сиденьем для сопровождающего, исполнявшего иногда роль кучера. Отличительной особенностью таких экипажей являлась также яркая декоративность.

При изучении транспорта XVIII в. исследователи применяют к этому типу средств передвижения следующие обозначения: «маскарадные», «карнавальные», «карусельные», «шведские», «иностранные», «беговые» сани. Очевидно, что неустойчивость терминологии основывается на разности подхода к принципам их типологии. Нет ясности, на первый взгляд, и в документальных источниках, поскольку в архивных материалах XVII–XVIII вв. указанные памятники обозначены также разными терминами: «потешные», «маскарадные», «шведские». Наиболее объективный вариант их обозначения должен охватывать эти частные аспекты в их совокупности, исключив при этом те особенности, которые оказались утраченными с уходом маскарадной культурной традиции XVIII в. или же отражающими субъективную информацию. Толь-

ко сочетание технико-технологических, стилистических особенностей первоначального бытования таких саней позволяет четко определить данный тип экипажей.

Основой их классификации и главным типологическим признаком признана совокупность определенных элементов конструкции, характерная исключительно для указанных экипажей. В числе специфических черт конструкции этих саней следует считать такие ее элементы, как полозья с поднятыми передними концами, две пары высоких копыльев, открытый фигурный кузов, сиденье возничего, расположенное за корпусом. В научной классификации полозовых экипажей исследователи выделяют «сани легковые с высокой грядкой (беговые), у которых копыл входил в паз полоза под наклоном внутрь саней, а высота до платформы составляла около 400 мм», они же «т. н. беговые пассажирские сани с наклонными высокими копылами»³³. Эта классификация применялась при изучении археологического материала, однако, учитывая схожесть ряда элементов конструкции, считаем возможным использовать термин «беговые» для определения исследуемых маскарадных экипажей.

Это же обозначение «беговые сани» – «racing sleighs» употребляют и иностранные специалисты³⁴. При этом зарубежные исследователи исходят из особенностей использования таких экипажей, а именно применения их в санных катаниях.

В России сани этого типа использовали в костюмированных уличных шествиях и катаниях в дни празднеств на протяжении XVIII в. В начале столетия они были явлением новой культуры, но со временем смогли полностью интегрироваться в русский придворный быт. Такие экипажи стали неотъемлемым атрибутом придворной маскарадной обрядности в России XVIII в. В силу своей специфики костюмированные формы праздничного общения в России получили название «маскарады», в связи с чем для применявшихся в них транспортных средств правильнее использовать обозначение «маскарадные», что подтверждается и материалами документальных источников.

Разнообразие транспорта, участвовавшего в русских костюмированных празднествах XVIII в., требует обязательного уточнения типа маскарадных средств передвижения. Определяющим признаком в данном случае являются особенности конструкции экипажей. Отсюда для рассмотренных средств передвижения, на наш взгляд, правомерно применять название «маскарадные беговые сани».

Маскарадные беговые сани просуществовали в России чуть более столетия. Появившись не позже последней четверти XVII в.

как иностранные потешные экипажи, в XVIII в. беговые сани получают довольно широкое распространение. Прочно войдя в отечественную культуру, эти предметы оказались востребованными, хотя и в локальной социальной группе. В последней четверти XVIII столетия беговые сани свою популярность утрачивают. Сам тип маскарадных беговых саней оказывается в новую эпоху чуждым новым обычаям, моде, вкусам русского двора.

В собраниях отечественных и зарубежных музеев до наших дней сохранились уникальные образцы таких экипажей. В совокупности с архивными материалами и другими источниками музейные памятники позволяют подробно рассмотреть специфику бытования этого типа экипажей в России³⁵.

Итак, в России в XVIII в. были достаточно широко представлены различные маскарадные экипажи. В их качестве в начале столетия использовали повседневные или специально изготовленные, но довольно традиционные средства передвижения. К концу Петровской эпохи уже прочное место заняли пришедшие из европейской праздничной культуры экипажи специальной конструкции и специфического декоративного убранства. Старинные экипажи и повседневные средства транспорта становились «маскарадными» на период их применения в костюмированных празднествах.

Изучение вещественных, изобразительных и письменных источников позволило предложить типологию маскарадных экипажей, бытовавших в России в XVIII в. В качестве определяющего критерия ее построения использована такая характеристика, как предназначение экипажа, что определяло степень вовлечения той или иной категории предметов в сферу костюмированного празднества. В качестве дополнительного критерия использована специфика конструкции. Все разнообразие экипажей, применявшихся в русских костюмированных празднествах XVIII в., укладывается в две четко разграничиваемые группы: «специальные маскарадные экипажи» и «временные маскарадные экипажи». Первые различаются по конструктивным особенностям и представляют колесные экипажи – к ним относятся карусельные колесницы; и экипажи на полозьях, в число которых вошли движущиеся платформы и несколько типов саней: многоместные, салазки, беговые. Вторые включают старинные экипажи и повседневные транспортные средства, которые, оказавшись в культурном контексте костюмированного праздника, становились маскарадными экипажами, но лишь на время его проведения.

- ¹ Месячные и годовые ведомости, представленные из Конюшенного приказа в Ближнюю канцелярию, о приходе и расходе денежной казны за 1702 г. за скрепой дьяка Савы Сандырева (1702) // РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. Ч. 2. Д. 1021.
- ² Там же. Л. 5.
- ³ *Берхгольц Ф.Ф.* Дневник камер-юнкера Берхгольца, веденный им в России в царствование Петра Великого, в 1721–1725 гг. М., 1860. Ч. 2. С. 18.
- ⁴ *Пыляев М.И.* Старая Москва. М.: Московский рабочий, 1990. С. 40.
- ⁵ *Захарова О.Ю.* Рыцарская карусель в России XVIII – начала XIX столетия // Маска и маскарад в русской культуре. М., 2004. С. 30–31.
- ⁶ В расписном списке придворного городского экипажа 1782 г. содержится описание «принятых в 1766 году от артиллерии поручика Мамаева сделанных к каруселю колесниц». См.: О сдаче вагенмейстеру Легостаеву бывшего в приеме у умершего экипажмейстера Друцкого городского экипажа и прочего в прием ясельничему Демартере (1782) // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 60327. Л. 89–91; Книги богатых и парадных карет, <...> карусельных колесниц и прочих вещей (1823–1830) // РГИА. Ф. 477. Оп. 7. 27/175. Д. 66. Л. 101 об.–105 об.
- ⁷ Книга богатых и парадных карет, визавий, фаэтонов, колясок, одноколок, карусельных колесниц, портшезов, <...> саней городских парадных и маскарадных с принадлежащими к ним вещами, и все то, что есть старинное и парадное, остающееся к одному только хранению (1823) // РГИА. Ф. 477. Оп. 7. 27/175. Д. 66. Л. 101 об.
- ⁸ Там же. Л. 101 об., 103–104.
- ⁹ Там же. Л. 103.
- ¹⁰ Там же.
- ¹¹ В эпоху Средневековья в Европе в костюмированных шествиях по городу использовали передвижные площадки. См.: *Даркевич В.П.* Народная культура Средневековья. М.: Наука, 1988.
- ¹² *Берхгольц Ф.* Указ. соч. С. 18.
- ¹³ *Пыляев М.И.* Указ. соч. С. 39–40.
- ¹⁴ *Дажина В.Д.* Влияние зрелищно-карнавальная и театральная культуры на творчество раннего Пантормо // Советское искусствознание. 1980. № 79. С. 109.
- ¹⁵ *Даркевич В.П.* Указ. соч.
- ¹⁶ *Берхгольц Ф.* Указ. соч. С. 19.
- ¹⁷ Словарь русского языка XVIII в. М., 1988. Вып. 4. С. 24.
- ¹⁸ Сохранились, например, документы 1750-х гг., в которых упоминаются линии (закрытые и открытые), украшенные скульптурными изображениями. См.: О разделении команды на три части лошадей, экипажей и прочего, также и о пожаловании чинами // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 60225. Л. 333, 350.
- ¹⁹ *Берхгольц Ф.* Указ. соч. С. 17.

- ²⁰ Там же.
- ²¹ Там же. С. 18.
- ²² Там же.
- ²³ Там же. С. 31.
- ²⁴ Санкт-Петербургские ведомости. 1731. Первая пагинация. С. 78.
- ²⁵ О собрании экипажей, которые употреблялись Блаженные и вечнодостойные памяти Вседрожайших Ея Императорского Величества родителей в одно место (1743) // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Ч. 110. Д. 60084. Л. 2.
- ²⁶ *Чернышев В.А.* Конные повозки и экипажи в России XVIII–XIX вв. СПб.: Форт, 2007. С. 247–248.
- ²⁷ О разделении команды на три части лошадей, экипажей и прочего <...> (1763) // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Ч. 110. Д. 60225. Л. 214; О сдаче вагенмейстеру Легостаеву... // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 60327. Л. 88–88 об.; Книга богатых и парадных карет, визавий, фаэтонов, колясок, одноколок, карусельных колесниц, портшезов, <...> саней городских парадных и маскарадных с принадлежащими к ним вещами, и все то, что есть старинное и парадное, остающееся к одному только хранению (1823–1830) // РГИА. Ф. 477. Оп. 7. 27/175. Д. 88. Л. 132–134.
- ²⁸ *Юль Ю.* Записки Юста Юля, датского посланника при Петре Великом (1709–1711) // Петр Великий: Воспоминания, дневниковые записи, анекдоты. М., 1993. С. 101.
- ²⁹ О разделении команды на три части лошадей, экипажей и прочего <...> (1763) // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Ч. 110. Д. 60225. Л. 214.
- ³⁰ *Пыляев М.И.* Указ. соч. С. 45.
- ³¹ О сдаче вагенмейстеру Легостаеву... // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 60327. Л. 88–88 об.
- ³² Книга богатых и парадных карет, визавий, фаэтонов, колясок, одноколок, карусельных колесниц, портшезов, <...> саней городских парадных и маскарадных с принадлежащими к ним вещами, и все то, что есть старинное и парадное, остающееся к одному только хранению (1823) // РГИА. Ф. 477. Оп. 7. 27/175. Д. 88. Л. 134 об.
- ³³ *Дубровин Г.Е.* Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода X–XV вв. М.: Тип. ГПИБ РФ, 2000. С. 143–144.
- ³⁴ *Schmid E.D., Hager L.* Marstallmuseum Schloss Nymphenburg in Munich. Munich [München], 1995.
- ³⁵ *Фагурел Ю.Е.* К вопросу о бытовании маскарадных беговых саней в России (по материалам коллекции экипажей ГИМ) // Обсерватория культуры. 2015. № 4. С. 122–127.