А.Д. Новикова

ЖЕНСКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ЕВРОПЕ ЭПОХИ ПРОСВЕЩЕНИЯ ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ПРАКТИКИ МОБИЛЬНОСТИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О ПРОСТРАНСТВЕ[1]

В статье исследуются особенности женских путешествий по Европе Века Просвещения. Основным источником стал малоизвестный неопубликованный травелог сестры британского посланника Кэтрин Гертруды Гаррис о поездках из Англии в Россию в 1770–1780-е гг. Его изучение позволяет реконструировать ещё недостаточно изученную тему женских практик мобильности второй половины XVIII в. и понять, как европейская дорожно-транспортная система и связанные с ней трудности пути влияли на опыт освоения европейского пространства путешественницами.
Ключевые слова: *Просвещение, путешествия, XVIII век, травелог, восприятие, британцы, путешествия в Россию.*

Для европейцев Века Просвещения[2] характерен общий интерес к «иным» народам, и исследованию мира, поэтому нельзя осмыслить эту эпоху без обращения к теме мобильности[3]. Кроме правительственных командировок и коммерческих поездок в XVIII в. всё более частыми становятся путешествия, вызванные интересом к культуре и истории других стран и подталкиваемые стремлением «воспитать ум и сердце», что во многом было обусловлено распространившимися идеями «великой пользы» путешествий для становления личности[4]. Таким образом, согласно исследователю путешествий П. Фасселу, эпоха Просвещения стала временем появления *настоящих* путешественников, которые выезжали познавать новые места «с целью неутилитарного удовольствия»[5]. Отражением распространения практики путешествий стало формирование обширного комплекса записок, которые в современной традиции объединяются понятием *травелог*[6]. Записки о путешествиях XVIII в. занимают особое место в изучении межкультурных коммуникаций, и исследования последних десятилетий значительно углубили понимание способов формирования образов других культур, моделей ак-

[1] Статья подготовлена по результатам проекта «Россия и русские в корреспонденции и дневниках британских дипломатов при дворе Екатерины II» при поддержке фонда «Гуманитарные исследования» ФГН НИУ «Высшая школа экономики» в 2022 г.
[2] Периодизация и определение эпохи Просвещения является одним из спорных моментов в историографии. В данном исследовании *Просвещение* понимается как эпоха, охватившая промежуток с конца XVII по конец XVIII в. и характеризующаяся особым типом мировоззрения, идеалов, культурных и социальных практик.
[3] Рош 2003: 359.
[4] Moroz 2020: 47-48.
[5] Fussell 1987: 657.
[6] Травелог – совокупность нарративов, описывающая совершённое автором путешествие (дословно «рассказ о путешествии», от английского “travelogue”, где “travel” – путешествие, “logue” – рассказ). Borm 2004: 17.

туализации европейской идентичности, особенностей межкультурного взаимодействия и картографии эпохи Просвещения[7].

Любое путешествие вызывает у человека спектр эмоций, варьирующихся от чувства страха до удивления и предвкушения. Восприятие путешествия меняется в зависимости от ряда обстоятельств, дорожных условий, комфорта транспорта и мест для ночлега[8]. Однако материально-техническая и бытовая сторона поездок почти не становилась предметом серьезного изучения. Пока написано мало работ, реконструирующих транспортную систему, состояние дорог, средства передвижения, придорожную инфраструктуру, пограничный контроль, хотя видится, что совокупность этих составляющих имела серьезное влияние на практику путешествий по Европе XVIII в. Причина указанного историографического «умолчания», как представляется, связана с недостатком источников, поскольку редкий автор-путешественник XVIII в. (в противовес вояжерам XIX в.[9]) оставил описания, позволяющие воссоздать бытовую часть путешествия.

В XVIII в. на опыт освоения пространства оказывали влияние не только социальная принадлежность путника, но и гендерная. В исследованиях путешествий этого времени в большинстве случаев представлен мужской взгляд, хотя женщины эпохи Просвещения тоже часто путешествовали, и их опыт мог быть отличным от мужского. Практика поездок в дальние страны для дам была связана с рядом ограничений, объясняющихся особенностями патриархального устройства общества, где мужчина ассоциировался с мобильностью, а женщина – с домом. Публиковать описания поездок для путешественницы означало нарушить предписанные обществом нормы «женственности»[10]. В результате большинство текстов, созданных путешествующими дамами, сознательно не были ими изданы и ждут своего исследователя в архивах. Согласно аннотированному сборнику Э.Кросса, за екатерининскую эпоху известны лишь пять сочинений англичанок, посетивших Россию, хотя очевидно, что с учетом эпистолярных источников таких сочинений могло быть создано больше[11].

Обнаруженный в британских национальных архивах малоизвестный травелог Кэтрин Гертруды Гаррис (Katherine Gertrude Harris, 1750–1834) отчасти позволяет восполнить обозначенные лакуны и воссоздать бытовую специфику женского путешествия второй половины XVIII в. для того, чтобы ответить на вопрос: как дорожная инфраструктура и транспорт влияли на опыт освоения пространства Европы путешественника/путешественницы?

[7] Bohls, Duncan 2005: ix.
[8] Pooley 2022.
[9] Исследования дорог в эпоху расцвета жанра «путевой прозы», в XIX в. см. Борисов 2010.
[10] Kinsley 2008: 52; Thompson 2011.
[11] In the Lands of the Romanovs 2014.

Кэтрин Гертруда Гаррис и её путешествие

Мотивы, побуждавшие отправиться в путь, были весьма различными и зависели от конкретных условий жизни и социального статуса человека[12]. Наиболее распространённой причиной женских путешествий было намерение сопровождать супруга или других близких во время их дипломатических миссий или рабочих поездок[13]. Кэтрин Гертруда Гаррис отправилась в путь, чтобы поддержать своего брата, британского дипломата Джеймса Гарриса-младшего (James Harris Jr., 1746–1820), в его посольстве в Россию в 1777–1783 гг.

Поездке Гаррис посвящены семь дневников, в четырех из которых описаны перипетии переездов из Англии в Россию. Автор фиксировала свое эмоциональное и физическое состояние и в свободной форме, весьма кратко и точно описывала впечатления от путешествия. Сравнение записок Гаррис с некоторыми известными публикациями травелогов (У. Кокса, Н. Рэксолла и др.), корреспонденций британских дипломатов (Ч. Каткарта, Р. Ганнинга, Дж. Гарриса и др.) и материалами экспедиций (П.С. Палласа, М. Соера и др.) позволяет утверждать, что травелог англичанки открывает для исследователя новую сторону путешествия и особенный *женский* взгляд на него. Кэтрин Гертруда оставила больше подробностей о поездках, чем многие её современники-мужчины, которые предпочитали давать скупые комментарии политического свойства. Текст англичанки примечателен и тем, что она не стремилась его издавать, поэтому в травелоге гораздо меньше самоцензуры, намеренных искажений или умолчаний[14]. Это отличает записки Гаррис от известных сочинений её современниц путешественниц (Э. Димсдейл, Э. Крейвен), которые уже в момент создания предназначалась к изданию, либо были скорректированы при подготовке публикации[15].

Кэтрин Гертруда Гаррис родилась в 1750 г. в Солсбери (графство Уилтшир, Англия), на момент начала поездки ей было двадцать семь лет, и она не была замужем. Отец Кэтрин – Джеймс Гаррис-старший (James Harris Sr., 1709–1780) – был политиком, известным музыковедом

[12] Рош 2003: 361.

[13] Cross 1996: 131.

[14] Кулакова 2012: 79.

[15] Элизабет Димсдейл (Elizabeth Dimsdale, 1732–1812) сопровождала супруга доктора Томаса Димсдейла (Thomas Dimsdale, 1712-1800) в поездку в Россию 1781 г.; дневник с описанием путешествия был опубликован после смерти автора. Большинство исследователей считают, что текст если и не был полностью написан, то был немало изменен Томасом Димсдейлом. Имитация изящества женского стиля нередко использовалась авторами-мужчинами для большей заинтересованности публикации у читателей. Элизабет Крейвен (Elizabeth Craven, 1750–1828) путешествовала по Европе в 1785–1786 гг., и в 1789 г. издала текст с описанием поездки в форме писем, хоть и основанных на настоящем путешествии автора, но сильно переработанные, а некоторые из них написанные уже после возвращения из поездки. Современные исследователи констатируют, что источник представляет собой скорее роман о приключениях утонченной дамы в варварских краях, а не сообщения о реальной поездке. Подробнее см. Bennett 1991; Храпунов, Гинькут 2018.

и автором нескольких философских трактатов (самая тиражируемая работа – «Гермес, или Философское исследование универсальной грамматики», 1751 г.)[16]. Как и большинство английских леди, Кэтрин Гертруда получила домашнее образование. Вероятно, её отец считал, что лучшая программа обучения для девушки основывается на широком круге чтения[17]. Текст дневников Кэтрин Гертруды позволяет заключить, что автор была знакома с большинством известных художественных литературных произведений эпохи, читала религиозные и философские сочинения и ориентировалась в истории европейских стран[18]. При описании посещения храмов Кэтрин демонстрирует знание Библии, а во время экскурсий по галереям и музеям доказывает знакомство с культурой государств Европы. Гаррис владела французским, учила немецкий и за несколько лет пребывания в России выучила основы русского языка. Джеймс Гаррис-старший был известным деятелем культуры и постоянно устраивал в своем доме различные публичные представления, на которых Кэтрин Гертруда научилась находить общий язык с представителями разных социальных групп[19]. Вероятно, этим её талантом и воспользовался старший брат, пригласив Кэтрин Гертруду с собой в Санкт-Петербург для установления неформальных контактов в высшем свете, что было необходимо для успеха его дипломатической миссии[20].

Брат автора Джеймс Гаррис-младший, будущий граф Мальмсбери, был успешным дипломатом. В 1768–1772 гг. он работал секретарем посольства, а затем полномочным министром в Мадриде, а в 1772-1776 гг. был посланником в Берлине. В 1777 г. Сен-Джеймсский двор аккредитовал Гарриса чрезвычайным и полномочным посланником в Россию, где он пробыл до 1783 г.[21]. Накануне поездки, в 1777 г., Джеймс Гаррис-младший женился на шестнадцатилетней дочери члена парламента Харриет Марии, урождённой Эймьянд (Harriet Mary Amyand, 1761–1830). Она вместе с Кэтрин Гертрудой сопровождала супруга в Санкт-Петербург, но почти не оставила записей о путешествии. В архиве был найден лишь один принадлежащий её перу дневник, описывающий путь из Солсбери в Санкт-Петербург в 1777 г.[22]. Он повторяет текст травелога её невестки – Кэтрин Гертруды.

В связи с болезнью родителей осенью 1779 г. Кэтрин Гертруда вернулась в Солсбери. В декабре 1780 г. умер отец Джеймс Гаррис-старший, а через десять месяцев умерла мать. После недолгого пребывания в Англии на траурных церемониях Джеймс Гаррис-младший вернулся в Россию, а Кэтрин Гертруда и Харриет Гаррис остались до-

[16] Music and Theatre in Handel's World 2002: xix.
[17] Созинова 2020: 67.
[18] TNA. PRO. 30/43. 1/1.
[19] Driscoll 2008: 33–52.
[20] Новикова 2021.
[21] Horn 1932: 118.
[22] TNA. PRO 30/43. 35.

ма. Повторное путешествие мисс и миссис Гаррис в Россию началось 26 октября 1782 г. и не было заранее запланировано. Молодые леди отправились вместе с родственниками Харриет Эллиотами на юг Франции, чтобы поправить здоровье. На полпути они получили письма из России, из которых узнали, что Джеймс, продолжавший миссию в Петербурге, серьёзно болен. 23 ноября 1782 г. из французского Лиона Кэтрин Гертруда написала: «после недолгого обсуждения мы с Харриет решили отправиться в Петербург. Прошлись по магазинам, чтобы подготовиться к нашему путешествию; думая о южном туре, мы оставили все наши шубы и тёплую одежду в Англии»[23]. Данный случай показывает, что женщины XVIII в. отнюдь не были ограничены в самостоятельности, как это было принято считать[24]. Автор травелога смело брала ответственность за себя и членов своей семьи и принимала серьёзные решения, в том числе о заграничных поездках. Супруга Джеймса Гарриса была ещё очень молода и неопытна, поэтому в своих дневниках в 1777 г. Кэтрин Гертруда иронично замечала, что её невестка оказалась наискучнейшей компанией, а во время путешествия с ней вдвоём в 1782 г. уже с сожалением писала, что вынуждена была нести ответственность не только за себя, но и за Харриет.

За неполные шесть лет Кэтрин Гертруда совершила и описала несколько длительных путешествий, чего ни одна английская леди той эпохи в столь короткий срок не предпринимала. В статье будут рассмотрены две ее поездки из Англии в Россию: первая в сопровождении брата и невестки Харриет в 1777 г., вторая – с невесткой в 1782 г. Записки о путешествиях 1777 и 1782 гг., хотя и имеют одинаковую структуру, но отличаются самоощущением автора. Путешествие с братом не сопрягалось с решением организационных и финансовых вопросов, поэтому автор была сосредоточена на описании пути: качестве дорог, почтовых станций, увиденных природных и рукотворных красот; большие пассажи посвящались поиску особенностей национального характера жителей разных стран. В 1782 г. Кэтрин и Харриет, принявшие волевое решение поехать за заболевшим Джеймсом в Россию, постоянно сталкивались не только с типичными трудностями путешественника, но и с гендерными предубеждениями, а также с необходимостью доказывать своё высокое социальное положение. Описывая вторую поездку, Кэтрин Гертруда много внимания уделяла расходам в дороге, бесконечным переговорам с работниками почтовых и пограничных служб, выражала страх за себя и Харриет при столкновении с опасностями.

Первое путешествие Кэтрин Гертруды, Харриет и Джеймса в Россию началось 10 октября 1777 г. из Солсберри[25]. Маршрут проходил

[23] TNA. PRO 30/43. 18. F. 23.

[24] Kinsley 2008.

[25] Здесь и далее даты даны следующим образом: для России по старому и новому стилю через слеш, для указания дат во время путешествия по Европе даты даны только по григорианскому календарю.

через Дувр, Кале, Бетюн, Гент, Брюссель, Кобленц, Франкфурт-на-Майне, Готу, Берлин, Штеттин, Данциг, Мемель, Митаву, Ригу, Дерпт, Нарву и закончилось в Санкт-Петербурге. Второй раз автор травелога отправилась в дорогу в октябре 1782 г. В связи с первоначальным намерением К. и Х. Гаррис добраться до юга Франции, путь оказался длиннее. Выехав из Лондона, компания проезжала через города Дувр, Кале, Монтрёй, Санлис, Париж, Невер, Лион, а оттуда изменила маршрут и направилась на север через Бурк-ан-Брес, Безансон, Вормс, Франкфурт-на-Майне, Наумбург, Лейпциг, Костшин-на-Одре, Кульм, Мариенбург, а затем ровно по тому же маршруту, что и в 1777 г., до Санкт-Петербурга. Согласно тексту, все страны, включая Россию, были для автора частью европейского пространства, ко всем она применяла определение «европейский» (“European”).

Дорожная инфраструктура в странах Европы

При передвижении Гаррисы пользовались европейской системой почтовых станций, на которых проезжающие могли менять лошадей и отдохнуть. При перемене лошадей необходимо было платить почтмейстеру (управителю почтовой станции) определенную сумму денег, а для управления экипажем путешественники нанимали постилионов (форейторов)[26]. Редко в записках путешественника можно найти удовлетворительный отзыв о работниках почтовых служб. Не стал исключением и исследуемый травелог.

Кэтрин Гертруда не беспокоилась о количестве потраченных денег и необходимости общения с почтмейстерами и постилионами в первую поездку в 1777 г., когда все материальные и организационные вопросы решал её брат. Негативные эмоции от коммуникации с работниками дорожных служб автор в большей мере испытала во время второй поездки, когда она оказалась без сопровождения брата. Чаще всего путешественницы, судя по травелогу Гаррис, сталкивалась с вымогательствами. Особенно автору травелога запомнились французские почтмейстеры и постилионы, которые предстают в записках вечно пьяными, жадными и алчными. Неудовлетворённость вызывала и медлительность работников. Например, несколько часов путешественницы не могли выехать из Парижа, потому что «постилионы, хотя им платили по 30 солей за станцию, нагло злоупотребляли этим и говорили “[это] плохая порода английских лошадей, мы бы их запрягли, если бы у нас были деньги”»[27]. Во Франции путешественницам нередко приходилось отстаивать свой привилегированный социальный статус. Так, на станции Сент-Этьен-дю-Буа работник отказался выдавать Кэтрин и Харриет Гаррис лошадей, чтобы оставить их на почтовой станции (и, соответственно, получить дополнительную плату). Для продолжения пути путешественницам пришлось пустить в ход аргументы, что Кэтрин

[26] A manual of coaching 1900: 312.
[27] TNA. PRO 30/43. 18. F. 17.

«принцесса (princess), а Харриет посольша (ambassadrice)»[28]. Только после этого и после получения дополнительных двенадцати франков почтмейстер согласился выдать лошадей. В результате мисс Гаррис пришла к неутешительному заключению, что французские работники дорожной сети делают всё, чтобы содрать с наивных англичанок лишние деньги. Лихоимство французских почтовых служащих выделяли и другие английские путешественницы. Тройную сумму за проезд требовали с известной путешественницы Элизабет Крейвен в 1785 г., объясняя это тем, что «путь проходит не по большой, а по проселочной дороге»[29]. Опыт путешествия по Франции привёл Крейвен к сходному с Гаррис заключению, что здесь «больше, нежели в любой другой стране, всё делается из корыстолюбия» и «говорить с французским постилионом то же, что и с его лошадью»[30].

Голландские почтовые работники, как и французские, запомнились нерасторопностью и медлительностью. В австрийских владениях, напротив, поездка на почтовых проходила в разы быстрее[31]. Кэтрин Гертруда отметила, что, пересекая австрийскую границу, путешественник сразу чувствует изменения. Во-первых, постилионы в императорском мундире имели преимущество на дорогах: они трубили «в рога, по форме напоминающие французский горн, а по звучанию – трубу, и все уступают дорогу почте»[32]. Во-вторых, хотя здесь намного чаще, чем во Франции останавливали, чтобы спросить паспорт, делали это с необычайной учтивостью и «всегда заканчивали словами “имеем честь выпить за здоровье сеньора”»[33]. По мере продвижения на восток, начиная с Пруссии, Гаррис всё чаще отмечала пьянство постилионов. Впрочем, и позднее Н.М. Карамзин напишет об этом: хотя прусский король постановил, чтобы все почтмейстеры оказывали уважение к проезжающим, осуществляли перемену лошадей не дольше часа, и запретил им любые самовольные остановки на дороге, они продолжали останавливаться у каждой корчмы, чтобы «выпить пиво, а несчастные путешественники должны были терпеть, или выманивать их деньгами»[34].

Российская ямская система, хотя функционально и напоминала европейскую почту, разительно отличалась от того, к чему привыкла Гаррис. Каждые пятнадцать-двадцать верст располагались почтовые станции, где путешественник мог поменять лошадей. Переменой занимались ямщики, а в качестве постилионов выступали извозчики. Гаррис казались диковинными названия («верста», «ямщик» и др.), которые не имели эквивалентов ни в английском, ни во французском языках.

[28] TNA. PRO 30/43. 18. F. 25.
[29] Craven 1789: 11.
[30] Craven 1789: 10-11.
[31] TNA. PRO 30/43. 10/01. F. 11.
[32] TNA. PRO 30/43. 10/01. F. 11.
[33] TNA. PRO 30/43. 10/01. F. 11 r.
[34] Карамзин 1984: 29.

Удивление англичанки вызывало и то, что плата за проезд и количество лошадей определялись подорожной грамотой и зависели от социального статуса, проезжающего[35]. Ямщики показались англичанке одной из наиболее угнетенных групп населения России. Во-первых, она не уличила их в попытках ее обокрасть. Напротив, Гаррис записала, что проезжающие постоянно недоплачивали работникам, в то время как последние были очень отзывчивыми и помогали путешественникам всем, чем могли[36]. Во-вторых, Кэтрин Гертруда стала свидетельницей сцен избиения ямщиков знатными проезжающими. Она записала: «в Новгороде я видела, как одного из [ямщиков] держали и били несколько минут, а потом заставили просить прощения, опустившись на колени и коснувшись лбом пола. Мне была совершенно отвратительна вся эта сцена, которую я не могла ни предотвратить, ни избежать, поскольку это происходило в нашей комнате»[37]. Так вместо негодования медлительностью ямщиков Гаррис испытала к ним невыразимое сочувствие.

Стоимость путешествия

В среднем путешественник преодолевал от сорока до пятидесяти миль в день[38]. Путь из Солсбери в Санкт-Петербург составлял 2281 милю, и Гаррисы прошли его почти за семьдесят дней. 18/29 декабря 1777 г. они прибыли в место назначения. В 1782 г. первая часть пути – от Лондона до Лиона – заняла двадцать дней, а вторая – от Лиона до Санкт-Петербурга – тридцать два дня. Такие длительные поездки обходились весьма недешево для путешественников.

Поскольку во время путешествия с братом в 1777 г. Кэтрин Гертруда не записывала расходов, все данные приводятся по дневнику за 1782 г. Наиболее подробные сведения англичанка оставила о французской дороге. Каждая лошадь обходилась в двадцать четыре су, а один постилион от пятнадцати до двадцати су за одну станцию[39]. На конец XVIII в. один су был равен одной пятой ливра. Таким образом, проезд одной станции стоил около сорока су (0.4 ливра или семь пенни), но фактически эти суммы были вдвое больше. Дорожные расходы от Кале до Парижа (170 миль или тридцать три станции) обошлись англичанкам в двадцать гиней, что соответствовало двадцати фунтам[40].

В России же скорость передвижения по дорогам не превышала пятнадцати миль в день. Самое известное путешествие, предпринимаемое вояжерами XVIII в., из Санкт-Петербурга в Москву занимало около двух недель. В некоторых европейских странах ускорить поездку можно было при наличии средств. Например, в Восточной Пруссии действовало правило, что на почтовых станциях первыми получали лоша-

[35] Randolph 2017: 174.
[36] TNA. PRO 30/43. 12. F. 13 r.
[37] TNA. PRO 30/43. 12. F. 12 r.–13.
[38] Randolph 2017: 174.
[39] TNA. PRO 30/43. 18. F. 17.
[40] The Marteau Early 18th-Century Currency Converter.

дей фельдъегеря и курьеры, поскольку для них содержались специальные курьерские лошади[41]. В России же, согласно тексту Гаррис, ускорить поездку путешественнику не представлялось возможным. При этом, Кэтрин Гертруда, а вместе с ней и другие путешественницы, были удивлены дешевизне проезда. За один прогон ямщик брал от пятнадцати до двадцати копеек себе, и по одной копейке за каждую лошадь[42]. Таким образом, чтобы проехать одну станцию, путешественник платил от половины до полутора пенни, что было в разы меньше, чем требовалось на французских дорогах.

Пограничный контроль

Свободному перемещению по Европе в XVIII в. препятствовал пограничный контроль[43]. Путешествие из Великобритании на континент начиналось у пролива: от английского Дувра переправлялись во французский Кале. И здесь многие путешественники даже высокого ранга сталкивались с проблемами паспортного контроля. Для пересечения границы Франции необходим был специальный «пасс» (“pass”), паспорт с рекомендацией о разрешении пересечь границу, а также уплата соответствующих сборов в пользу адмирала Франции. 29 октября 1782 г. компания путешественников, состоящая из Кэтрин и Харриет Гаррис, беременной сестры Харриет леди Анны-Марии Эллиот и её супруга Гилберта Эллиота, пришвартовалась к Кале, но получила отказ на въезд за неимением «пасса». Мисс Гаррис записала о событиях в дневнике: английский министр иностранных дел «лорд Грантем уверил нас, что [пасс] не нужен»[44]. Как выяснилось, затруднение возникло из-за нового указа французского министра по делам военно-морского флота Шарля де Кастриса. Тогда Харриет написала губернатору Кале принцу Э. де Крою имена всех членов компании, чтобы показать, *кого* они задерживают. Но это мало поспособствовало решению проблемы: им разрешили пришвартоваться, но не продолжить дальнейшее путешествие.

Несмотря на мужское сопровождение сэра Эллиота, мисс и миссис Гаррис решали проблему самостоятельно и вдвоем направились к губернатору Кале. Кэтрин Гертруда написала: «сначала нам отказали [в приёме], затем швейцарец сказал, что принц дома и очень смущён из-за нашей ситуации. <…> Мы вошли в убогую комнату, нас спросили, не мы ли миледи и мадам Гаррис, [после чего губернатор] попросил нас сесть, и сам расположился за столом между нами. Мы объяснили ему нашу ситуацию, и [губернатор] зачитал только что расшифрованное письмо господина Кастриса. <…> Он заверил нас, что единственное, что он смог сделать – позволить нам оставаться в Кале до тех пор, пока из Парижа не придёт посылка с нашими пропусками, и, если бы не положение леди Эллиот, он бы точно отправил нас обратно в Дувр, не

[41] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 24.
[42] TNA. PRO 30/43. 12. F. 11, 13 r.
[43] Lloyd 2008: 5.
[44] TNA. PRO 30/43. 18. F. 3.

позволив высадиться»[45]. Нововведённое правило пересечения границы заставило компанию ждать, пока один из слуг заберёт пасс у английского министра в Париже А.Фицгерберта, который сам узнал об указе только из писем Гаррис[46]. Спустя несколько дней слуга привёз «пасс», и тогда компания смогла покинуть Кале и продолжить путь.

Хотя «пасс» требовался при пересечении любой страны, иных трудностей Гаррис не отмечала. Другие же путешественницы сталкивались с большим количеством неудобств. Например, Э.Димсдейл описала строгость пограничного контроля в Риге – на границе Российской империи. Тогда одетые в зелёную форму работники-пограничники долго досматривали путешественников и даже конфисковывали у них многие вещи[47]. Таким образом, путешественницы XVIII в. сталкивались не только с неурядицами почтовой службы, но и с неотрегулированным пограничным контролем, и, как показывает описанный Гаррис случай в Кале, порой для решения проблемы им приходилось непросто.

Транспорт и придорожное гостеприимство

Путешественники и путешественницы в своих текстах постоянно обращаются к описанию транспортных средств. Выбор способа передвижения влиял на скорость и комфорт путешествия, а значит и на общие впечатления от поездки. Из Англии в Россию в XVIII в. можно было добраться как морским, так и сухопутным маршрутом. Первый был более быстрым, но и более опасным, особенно в осеннее и зимнее время, когда Балтийское море было крайне неспокойным. Предпочтение отдавалось гужевым поездкам[48]. Самыми распространёнными транспортными средствами были карета (carriage), коляска (coach), фаэтон (phaeton), почтовая карета (chaise), берлина (berline), телега (четырёхколёсная – waggon, двухколёсная – cart)[49]. Все виды колясок можно было арендовать на почтовых станциях, и стоимость проката зависела от их удобства. Почтмейстеры внимательно следили, чтобы в транспортном средстве было строго установленное число пассажиров, а в случае нарушения требовали нанимать дополнительный транспорт или лошадей (что сопрягалось с дополнительными расходами).

В 1777 г. Кэтрин Гертруда Гаррис начала путешествие в рессорной коляске (coach), как отметила англичанка, очень комфортной, поскольку «была подвешена на пружины»[50]. Слуги ехали в каретах (carriage), но имели ли они рессоры – неизвестно. Часть пути по Голландии автор провела в не имеющей рессор берлине (berline) и «очень утомилась от 13

[45] TNA. PRO 30/43. 18. F. 3.
[46] TNA. PRO 30/43. 18. F. 3-3 r.
[47] An English lady at the court of Catherine the Great 1989: 6.
[48] Власова 2010: 116.
[49] Сравнительный анализ травелогов показал, что путешественники XVIII в. использовали термин коляска (coach) как общий по отношению ко всему колесному транспорту, и употребление других наименований диктуется прежде всего необходимостью выделить детали.
[50] TNA. PRO 30/43. 10/01. F. 18.

часов тряски в берлине без пружин»[51]. В России чаще всего нанимали кибитки, комфортабельность которых Кэтрин не оценила. В 1782 г. Кэтрин и Харриет путешествовали уже в почтовой карете (post-chaise). Ее же выбрала Элизабет Димсдейл с супругом. В своём дневнике Димсдейл выделила большую разницу между их почтовой каретой и открытым фаэтоном (open phaeton), нанятым их попутчиком доктором Кингом. Преимущество кареты, согласно записям Димсдейл, заключалось в возможности использовать её для ночного отдыха, ибо в условиях длительной поездки транспорт мог служить и местом для ночлега[52].

Путешественники часто сталкивались с проблемой поиска места для отдыха. Иногда по пути в Западной и Центральной Европе им попадались сносные гостиницы, но порой приходилось ночевать на почтовых станциях, которые редко заслуживали их одобрения. Больше всего негодований у Кэтрин Гертруды вызвали повсеместно сломанные замки в комнатах[53]. Другой проблемой были соседи, храп которых был хорошо слышен через тонкие стены и мешал спать уставшим путешественникам. Далеко не всегда удавалось найти подходящие комнаты для расположения троих путников одновременно. Например, в Денемерше, что на территории Польской Пруссии, для компании, состоявшей из Джеймса, Кэтрин и Харриет, нашлись лишь две комнаты. Кэтрин Гертруда записала: «но одна [из них оказалась] настолько сырой и грязной, что мы вынуждены были спать все вместе втроем в одной маленькой комнатушке»[54]. Помимо этого, путешественникам приходилось мириться с нечистотами, ведь предлагаемые гостям помещения на почтовых станциях, по словам Кэтрин Гаррис, были преимущественно «грязными и отвратительными»[55]. Так между Кёнигсбергом и Заркау путешественникам смогли выделить только одну маленькую комнату, «да и ту рядом со свиньями»[56].

Порой ночевали в собственных экипажах. В 1781 г. Димсдейл описала подобный случай: на территории Прибалтики они с супругом Томасом несколько ночей спали в своей почтовой карете из-за несносного обслуживания, предлагаемого путникам в местных почтовых станциях[57]. На российских дорогах в свою очередь нельзя было найти практически никаких удобств для путешественника. Руководствуясь принципом *omnia mea mecum porto*, вояжеры брали с собой все постельные принадлежности, провизию, а те, у кого были средства, и штат прислуги. Редкие почтовые станции, предлагавшие место для ночлега, показались Кэтрин Гертруде настолько несносными из-за не-

[51] TNA. PRO 30/43. 10/01. F. 12.
[52] An English lady at the court of Catherine the Great 1989: 1.
[53] TNA. PRO 30/43. 10/01. F. 15; 18. F. 12.
[54] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 26.
[55] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 25.
[56] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 27.
[57] An English lady at the court of Catherine the Great 1989: 11.

приятного запаха и невыносимого жара, что она «пришла к решению всегда спать только в своей карете»[58].

Опасности и переживания путешественниц

Выбор даже самого комфортабельного экипажа не гарантировал спокойного путешествия, и виной тому было качество дорог во всей Европе. Например, в Пруссии по пути из Берлина в Бойценбург трясло так, что Кэтрин Гертруда опасалась, что коляску просто перевернёт. Путешественница написала: на протяжении всей дороги «наши головы бились друг о друга так, что невозможно было и вздремнуть»[59]. Порой транспорт даже ломался от большой тряски. Зимой 1782 г. между Готой и Арнштадтом Кэтрин Гертруда отметила: «переднее колесо нашей кареты сломалось, и, чтобы продолжить путь, его наспех закрепили, но так, что надо было ехать очень осторожно; дороги же были настолько неровными ото льда и снега, что казалось удивительным, что мы больше ничего не сломали»[60].

По мере продвижения на восток дороги и удобства для путешественников ухудшались. Самым опасным участком на пути в Петербург для Гаррис показалась дорога по Балтийской и Куршской косам. На момент поездки Гаррис косы находились на территории Пруссии и Польши. Часть пути «проходила с колесом в воде, потому что с одной стороны песок был твёрже»[61]. Более того, постоянно приходилось преодолевать высокие песчаные бары[62], и, чтобы не застрять в песках, увеличивать количество лошадей в упряжи. Если в начале пути у Гаррисов были три лошади, то к концу были наняты десять лошадей. Местные постилионы «везли нас быстрее, но часто делали длительные остановки, и однажды так напились, что мы обнаружили, что полностью увязли в грязи, и затем несколько часов пытались сдвинуть [коляску] с места»[63]. В дневнике описаны случаи, когда «из-за неумелой езды и разбитых дорог» за один день транспортное средство ломалось трижды[64].

Но дух путешествия сглаживал даже самые неприятные ситуации. Так, на одной из почтовых станций на Куршской косе Кэтрин Гертруда записала: «мы все спали в одной комнате, я и брат – на матрасах на полу, никаких полотенец и других необходимых средств; однако эти трудности кажутся более ужасающими, чем они чувствовались [тогда], потому что мы были все вместе и в полной безопасности»[65]. В целом первый опыт путешествия вдоль Балтийского моря (зимой 1777 г.) для Кэтрин Гаррис оказался занимательным: здесь она впервые увидела

[58] TNA. PRO 30/43. 12. F. 8 r.
[59] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 17.
[60] TNA. PRO 30/43. 18. F. 29.
[61] TNA. PRO 30/43. 10/02 F. 24.
[62] Бар (нем. Sandbank, англ. shoal) - узкая, вытянутая вдоль берега наносная полоса суши (песчаная гряда), отделяющая от моря лагуну (береговой бар).
[63] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 29.
[64] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 29.
[65] TNA. PRO 30/43. 10/02. F. 25.

полярное сияние, собрала горстку янтаря, наблюдала за остатками кораблекрушений и севшими на мель кораблями.

Вторая поездка Кэтрин Гертруды Гаррис по этому же участку маршрута в 1782 г. чуть не закончилась трагедией. Порывистый ветер с Балтики выбивал стекла кареты, в результате чего большой осколок попал путешественнице в глаз. Она написала: «чудом я избежала травмы, хотя и на мгновение перепугалась участи остаться без глаза»[66]. Но на этом злоключения не закончились: в один момент карета «перевернулась, и мы очутились лежащими вперемешку с вином и провизией; нам удалось вылезти, я потеряла свою обувь, но никто не пострадал»[67]. Кэтрин и Харриет пришлось пешком несколько часов пробираться через снег за помощью на ближайшую почтовую станцию, где по счастью работники оказались отзывчивыми и помогли путницам. Несмотря на то, что англичанки очень замёрзли, они решили продолжить путешествие без остановки на отдых, «потому что движение было единственным способом согреться»[68].

Дальнейшее повествование и описание пути по территории Литвы и Курляндии наполнены ещё более пугающими подробностями. Как только путешественницы задремали, Кэтрин почувствовала, что карета начала клониться на один бок и вот-вот перевернётся. Она записала: «мы были уверены – это конец; я немедленно открыла противоположную дверь, мы успели выскочить и наблюдали, как наша карета склонилась над пропастью, и только несколько веток орехового кустарника удерживали её [от падения]»[69]. Англичанки продолжили путь, но решили пересесть в сани. По ощущениям Гаррис, холод был нестерпим, и остаток пути они страдали от двадцатиградусного мороза. Кэтрин отметила: «я впала в полное отчаяние от страха не добраться до Петербурга, и <…> была так измотана, что мысль еще об одной морозной ночи в санях казалась невыносимой. Страшная тревога мешала мне уснуть, хотя бы на мгновение; Харриет же прекрасно спала и была избавлена от всех моих страданий»[70]. Только, когда отчаяние Кэтрин достигло предела, русская речь – “mogena soudaruna” (можно сударыня) – вернула англичанке надежду и значительно приободрила. Конец пути, казалось, был совсем близок[71].

Центральной темой любого повествования о поездках по России оставалось бездорожье. Даже главные дороги империи мостили фашинником (связками хвороста и брёвнами) и очень плохо обслуживали[72]. Повсеместно в России от большой тряски ломались коляски, а от

[66] TNA. PRO 30/43. 18. F. 35 r.
[67] TNA. PRO 30/43. 18. F. 35 r.
[68] TNA. PRO 30/43. 18. F. 36.
[69] TNA. PRO 30/43. 18. F. 36.
[70] TNA. PRO 30/43. 18. F. 39.
[71] TNA. PRO 30/43. 18. F. 39 r.
[72] Randolph 2017.

ям выбивались стекла. В результате порой большая часть времени путешествия уходила на ремонтные работы. Но на российской территории приходилось преодолевать и иные опасности. Многие англичанки записывали, что при пересечении границы работники почтовых станций сразу же предупреждали их о небезопасности дорог и призывали продолжать путь только в сопровождении офицеров[73]. Кэтрин Гаррис на своем опыте познала это, став жертвой грабителей, которые «схватили четырёх слуг и извозчика из кибитки, связали им руки и повели в лес рядом с дорогой, там они отобрали у них 230 рублей, забрали одежду, и даже маленькие часы из кареты князя Хилкова, немного вина, два окорока и другую провизию»[74].

Сравнение наполненного злоключениями рассказа о поездке Кэтрин Гертруды Гаррис в Петербург в 1782 г. с романтическими описаниями совместного путешествия её семейства пятью годами ранее, показало, что для Кэтрин мужское сопровождение облегчало путь. Тогда в дороге неприятности ограничивались плохими замками, грязными комнатами в гостиницах и тряской в экипаже. В 1782 г., когда англичанка совершила самостоятельное путешествие, она испытала наивысшую степень тревоги. Финансовые проблемы, тревожный пограничный контроль, общение с работниками почтовых служб, плохие дороги, отсутствие бытовых удобств занимали все мысли автора.

Безусловно, травелог Кэтрин Гертруды Гаррис помогает понять особенности освоения пространства Европы женщинами-путешественницами Века Просвещения. В своем тексте автор продемонстрировала прагматичный взгляд на путешествие и показала самостоятельность в принятии решений о поездках и в преодолении конфликтов и опасностей. Дневник англичанки позволяет реконструировать материальную и техническую составляющую европейского путешествия по суше во второй половине XVIII в. Это путешествие предстало далеким от литературных описаний своего времени. Путешественниц ожидали не только авантюрные приключения, но «проза жизни»: опасности, грязь, поиски пристойного ночлега и большие затраты на передвижение. А потому прекрасные страны на пути запоминались не только красотами, но и пережитыми трудностями и унижениями: во Франции боялись почтовых работников, готовых в любую минуту обокрасть путниц, в Пруссии тревожились из-за пьянства почтмейстеров и постилионов, в Прибалтийских землях Польши и России опасным было катастрофическое состояние дороги, а на просторах Российской империи к этому добавлялись и грабежи. Однако, с учетом всех трудностей и опасностей пути, дорога со всей очевидностью манит человека XVIII столетия, и женщины наряду с мужчинами пускаются в путь, пренебрегая всеми трудностями и угрозами.

[73] An English lady at the court of Catherine the Great 1989: 15-16; Craven 1789: 193.
[74] TNA. PRO 30/43. 12. F. 1 r.–2.

ИСТОЧНИКИ / SOURCES

TNA. (The National Archives). PRO. (Public Record Office). 30/43. Box 1/1 (Essays written by James Harris for his two daughters, Katherine Gertrude, and Louisa Margaret Harris (1766 May 21 - Aug. 14).
TNA. PRO. 30/43. Box 10/1 (Journal of a journey from London to St. Petersburg [part 1]).
TNA. PRO. 30/43. Box 10/2 (Journal of a journey from London to St. Petersburg [part 2]).
TNA. PRO. 30/43. Box 11 (Journal of stay in St. Petersburg with the Earl of Malmesbury, then Ambassador there).
TNA. PRO. 30/43. Box 12 (Journal of a visit to Moscow).
TNA. PRO. 30/43. Box 18 (Journal of a journey from London to St. Petersburg via Paris and Lyons).

БИБЛИОГРАФИЯ / REFERENCES

Борисов Н.С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010. 440 с. [Borisov N.S. Povsednevnaia zhizn' russkogo puteshestvennika v epokhu bezdorozh'ia. M.: Molodaia gvardiia, 2010. 440 s.].

Власова Е.Г. «Дорожные дискурсы» уральского травелога XVIII – начала XX // Вестник Пермского университета. 2010. Вып. 6 (12). С. 115–121. [Vlasova E.G. «Dorozhnye diskursy» ural'skogo traveloga XVIII – nachala XX // Vestnik Permskogo universiteta. 2010. Vyp. 6 (12). S. 115–121.].

Карамзин Н.М. Письма русского путешественника / изд. Ю.М. Лотман, Н.А. Марченко, Б.А. Успенский; отв. ред. Д.С. Лихачев. Л.: Наука, 1984. 717 с. [Karamzin N.M. Pis'ma russkogo puteshestvennika / izd. Ju.M. Lotman, N.A. Marchenko, B.A. Uspensky; otv. red. D.S. Lihachev. L.: Nauka, 1984. 717 s.].

Кулакова Е.А. Сочинения британцев о путешествиях в Россию во второй четверти XIX века // Диалог со временем. 2012. Вып. 39. С. 79-93. [Kulakova E.A. Sochineniia britantsev o puteshestviiakh v Rossiiu vo vtoroi chetverti XIX veka // Dialog so vremenem. 2012. Vyp. 39. S. 79-93.].

Новикова А.Д. Официальная дипломатия и неформальные связи при дворе Екатерины II: посольство Джеймса Гарриса в Россию // Новая и Новейшая История. 2021. № 5. С. 127-139. [Novikova A.D. Ofitsial'naia diplomatiia i neformal'nye sviazi pri dvore Ekateriny II: posol'stvo Dzheimsa Garrisa v Rossiiu // Novaia i Noveishaia Istoriia. 2021. № 5. S. 127-139.].

Рош Д. Путешествия // Мир Просвещения: исторический словарь / ред. Винченцо Ферроне и Даниеля Роша; пер. Н.Ю. Плавинской; ред. С.Я. Карпа. М.: Памятники исторической мысли, 2003. С. 359-368. [Rosh D. Puteshestviia // Mir Prosveshcheniia: istoricheskii slovar' / red. Vinchentso Ferrone i Danielia Rosha; per. N.Iu. Plavinskoi; red. S.Ia. Karpa. M.: Pamiatniki istoricheskoi mysli, 2003. S. 359-368.].

Созинова К.А. Чтение как образовательная практика английской леди во второй половине XVIII века // Вестник Рязанского государственного университета им. С. А. Есенина. 2020. №4 (69). С. 65-78. [Sozinova K.A. Chtenie kak obrazovatel'naia praktika angliiskoi ledi vo vtoroi polovine XVIII veka // Vestnik Riazanskogo gosudarstvennogo universiteta im. S. A. Esenina. 2020. №4 (69). S. 65-78.].

Храпунов Н.И., Гинькут Н.В. Визит знатной дамы: Элизабет Крейвен и ее описание Крыма // Известия Уральского федерального университета. 2018. Т. 20. № 2 (175). С. 122–136. [Khrapunov N.I., Gin'kut N.V. Vizit znatnoi damy: Elizabet Kreiven i ee opisanie Kryma // Izvestiia Ural'skogo federal'nogo universiteta. 2018. T. 20. № 2 (175). S. 122–136.].

Шпак Г.В. Пространственно-временные и когнитивно-риторические стратегии травелогов Г.Ф. Миллера // Диалог со временем. 2017. № 58. С. 261–276. [Shpak G.V. Prostranstvenno-vremennye i kognitivno-ritoricheskie strategii travelogov G.F. Millera //Dialog so vremenem. 2017. № 58. S. 261–276.].

A manual of coaching / by Fairman Rogers. Philadelphia: J.B. Lippincott Co, 1900. 579 p.

An English lady at the court of Catherine the Great: the journal of Baroness Elizabeth Dimsdale, 1781 / Elizabeth Dimsdale; ed. with by A.G. Cross. Cambridge: Crest, 1989. 108 p.

Bennett S.S. [Review] // New Zealand Slavonic Journal. 1991. P. 166–168. Rev. op. An English Lady at the Court of Catherine the Great: the journal of Baroness Elizabeth Dimsdale, 1781 / ed. by A. G. Cross. Cambridge: Crest, 1989. 108 p.

Bohls E.A., Duncan I. Travel Writing 1700-1830: An Anthology. Oxford: Oxford University Press, 2005. 520 p.
Borm J. Defining Travel: On the Travel Book, Travel Writing and Terminology // Perspectives on Travel Writing / ed. by G. Hooper and T. Youngs. Aldershot: Ashgate, 2004. P. 13-26.
Craven E. A journey through the Crimea to Constantinople: In a series of letters from the Right Honourable Elizabeth Lady Craven to his serene Highness the Margrave of Brandebourg, Anspach, and Bareith. Written in the year MDCCLXXXVI. Dublin: printed for H. Chamberlaine, 1789. 415 p.
Cross A.G. By the Banks of the Neva: Chapters from the Lives and Careers of the British in Eighteenth-Century Russia. Cambridge: Cambridge University Press, 1996. 474 p.
Driscoll P. The Salisbury Annual Musical Festival 1770–1800 // Cultural and Social History. 2008. № 5(1). P. 33–52.
Fussell P. Norton Anthology of Travel. New York: Norton, 1987. 832 p.
Horn D.B. British Diplomatic Representatives 1689–1789. London: Offices of the Society, 1932. 178 p.
In the Lands of the Romanovs: An Annotated Bibliography of First-hand English-language Accounts of the Russian Empire (1613-1917) / ed. by Anthony Cross. Cambridge: Open Book Publishers, 2014. 419 p.
Kinsley Z. Women Writing the Home Tour, 1682–1812. London: Routledge, 2008. 216 p.
Lloyd M. The passport: The history of man's most travelled document. Canterbury: Queen Anne's Fan, 2008. 235 p.
Music and theatre in Handel's world: the family papers of James Harris 1732-1780 / ed. by Burrows D., Dunhill R. Oxford: Oxford University Press, 2002. xliv, 1212 p.
Moroz G.A. Generic History of Travel Writing in Anglophone and Polish Literature. Leiden: Brill, 2020. 236 p.
Randolph J. Communication and Obligation: The Postal System of the Russian Empire, 1700–1850 // Information and Empire: Mechanisms of Communication in Russia, 1600-1850 / ed. by S. Franklin, K. Bowers. Cambridge: Open Book Publishers, 2017. P. 155-184.
Pooley C. Spotlight on the traveller: Individual experiences of routine journeys // The Journal of Transport History. 2022. №6. P. 1-18.
The Marteau Early 18th-Century Currency Converter: A Platform of Research in Economic History / designed and programmed by Olaf Simons and Matthias Böhne; ed. by Paolo Malanima, Şevket Pamuk, Richard Kleer a.o. URL: http://www.pierre-marteau.com/currency/converter.html
Thompson C. Questions of Gender and Sexuality // Travel Writing / ed. by Thompson Carl, Drakakis John. 1st edition. London: Routledge, 2011. P. 168-198.

***Новикова Арина Дмитриевна**, аспирантка, Школа исторических наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва, Россия); стажёр-исследователь, Центр истории России Нового времени, НИУ «Высшая школа экономики»; adnovikova@hse.ru*

Women's European Journey of the Enlightenment Period: the Road and Transport System and its Impact on the Experience of Mobility and Space Perception

The article attempts to investigate how the women travelers master European space during the Age of Enlightenment. This paper investigates the unpublished, little-known travelogue of the British envoy's sister Katherine Gertrude Harris. In a series of journals, she described journeys from England to Russia in the 1770s-1780s. The study of these documents provides an opportunity to reconstruct the under-researched topic of women's travel, as well as to articulate road and transport infrastructure and its impact on the European travelers' experience of mobility.

***Keywords**: The Enlightenment, XVIII century, travels, perception, travelogue, the British, travels to Russia.*

***Novikova Arina**, PhD student, School of historical sciences, HSE University (Moscow, Russia); Research Assistant in Centre for Modern Russian History, HSE University; adnovikova@hse.ru*