

ЖИВОТНЫЕ В ЖИЗНИ ОБЩЕСТВА: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

ANIMALS IN THE LIFE OF SOCIETY: HISTORICAL ASPECT

DOI 10.26105/SSPU.2023.87.6.012

УДК 316.3:94(470/571)"18/19"

ББК 63.3(2)53-458

А.А. ЛОКТЕВА **ЛОШАДИ В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ
РОССИЙСКОГО СТОЛИЧНОГО ГОРОДА
XIX – НАЧ. XX ВВ.**

A.A. LOKTEVA **HORSES IN THE EVERYDAY LIFE OF THE RUSSIAN
CAPITAL CITY OF THE XIXTH – BEGINNING XX TH**

Современному горожанину, чтобы попасть из А в пункт Б, не нужно использовать несколько живых существ, значительно превосходящих его по размеру, — лошадей. Однако для российского столичного города XIX — нач. XX вв. эти копытные являлись привычными обитателями. Целью данной статьи является демонстрация того, что Москва и Санкт-Петербург являлись городами зооантропными, то есть местом пересечения судеб людей и животных, так же внесших свой вклад в историю. Главным животным в урбанизирующемся городе были лошади, они представляли собой общественный транспорт, частный престижный транспорт, возили пожарных, полицию и актеров театров, а также сопровождали горожан в любых ситуациях: от вызова повитухи к роженице до доставки гроба на кладбище.

The modern citizen does not need to use several living creatures significantly larger than him in size — horses to get from A to point B. However, for the Russian capital city of the XIX century. XX centuries. these ungulates were habitual inhabitants. The purpose of this article is to demonstrate that Moscow and St. Petersburg was a zooanthropic city, that is, a place where the destinies of people and animals intersect, which also contributed to history. The main animals in the urbanizing city were horses, they represented public transport, private prestigious transport, carried firefighters, police and theater actors, and also accompanied citizens in any situation: from calling a midwife to a woman in labor to delivering a coffin to a cemetery.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: зооантропология; столичные города; лошади; законодательство о животных; экологическая история.

KEY WORDS: anthrozoology; capital cities; horses; animal legislation; environmental history.

ВВЕДЕНИЕ. Традиционно исследования в области экологической истории, посвященные городам, сосредоточены на общих аспектах их экологического состояния и санитарии.

Урбанизация в России в «длинном XIX веке» вызвала изменения в способах взаимодействия человека с природой, включая животных. Эти изменения, в свою очередь, оказали влияние на экологию и жизнь городских обществ. На данный момент в западной исторической науке появился ряд исследований, которые углубленно рассматривают вопрос о взаимоотношениях животных и человека в урбанизованных средах. В то же время отечественные исследователи в значительной степени рассматривают город как место обитания только

людей, но не других организмов. Это объясняется, в частности, фокусировкой на проблемах промышленного развития и его отрицательном воздействии на окружающую среду.

В столичных городах России в период «длинного XIX века» индустриализация и механизация процессов отнюдь не приводили к уменьшению числа «нечеловеческих» их обитателей, без животных людям было бы невозможно питаться. Кроме того, их тела становились ресурсами мускульной энергии, в этом контексте особое значение для продолжавшейся урбанизации имели лошади, перевозившие грузы и выполнявшие множество работ в городской среде.

ЦЕЛЬЮ данной статьи является демонстрация того, что Москва и Санкт-Петербург являлись городами зооантропными, то есть местами пересечения судеб людей и животных, также внесших свой вклад в историю.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. К началу XX века в России проживала самая большая популяция лошадей в мире — 21 миллион особей, при этом импорт лошадей значительно превышал экспорт. Их присутствие формировало городское пространство своей активной деятельностью, оказывая визуальное, аудиальное и запаховое воздействие.

К 1840 г. население Москвы составляло 350 000 человек, и в городе насчитывалось 12 000 домов [4, с. 1]. Его улицы представляли собой ряды отдельных домов-усадеб, расположенных на некотором расстоянии друг от друга. Эта структура городских кварталов создавала «усадебный» характер поселения горожан, где каждая усадьба имела свои службы и была отделена от соседей. Несмотря на эту особенность, как отмечается, как старая, так и новая столицы были высоко урбанизированными на тот период. Невозможно представить, чтобы в таком городе одна убежавшая корова могла кого-либо заинтересовать, кроме ее хозяев. Для сравнения, будущая российская императрица Александра Федоровна писала своему жениху цесаревичу Николаю 18 августа 1894 года о том, что в их княжестве Гессен-Дармштадт «волнение», вызванное бегством коровы от ее владельцев: «Тот, кто ее поймает, получит 100 марок в награду, но она так напугана, что как только к ней кто-нибудь приближается, она бросается прочь» [14]. То есть дочь правителя региона интересовалась ситуацией с одной-единственной коровой. Город же стирает индивидуальные черты, поэтому в суете столиц человек обращает меньше внимания на других живых существ рядом с ним. В городской суете внимание человека к окружающим его живым существам было снижено, так как там сглаживается все, что можно отнести к индивидуальному или частному.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ. Одно животное может быть интересно жителям столицы разве что в случае экзотичности его (например, посмотреть на слонов, которых нередко вели по улице при въезде в город персидского посла, сбегался весь город, терпеливо ожидая невиданного зрелища часами) или экзотичности ситуации. Когда в 1812 г. французы подходили к Москве, прямо в дни Бородинского сражения генерал-губернатору «пришли доложить о большом столплении людей около одной очень высокой колокольни, находившейся на краю города, и что повиснувший на кресте оной сокол привлекает внимание всего народа». На площади В.Ф. Ростопчин застаёт «сборище человек в 1000, глазевшее на несчастного сокола, который, имея путы на ногах, как все соколы, которых дрессируют для охоты, опустился на крест и не мог от него отцепиться». «Какой-то прохожий его заметил, обратил на него внимание других, — и вот тысяча зевак остановилась тут, чтобы насладиться зрелищем, которое, по объяснению самых ученых между ними, предрекало торжество над неприятелем; потому что, — говорили они, — сокол преобразует Наполеона, погибающего на кресте» [13, с. 10], — иронизирует над непросвещенностью народа генерал-губернатор, досадуя, что подобные сцены отвлекают его от организации эвакуации населения от французов.

В начале XIX века в столице было нормой иметь количество лошадей, соответствующее числу прислуги у дворянского дома. Однако условия содержания как самих лошадей, так

и прислуги оставались плохими. Некоторые дворяне, не имея большого дохода, все равно содержали около 20 лошадей, недостаточно обеспечивая их питанием и уходом [13, с. 36]. Лошади использовались для перевозки хозяев, детей, гостей и прислуги. «Если мать не дает нам своего экипажа, надо плестись больше часа на «ваньке», то есть либо мерзнуть в холодную московскую зиму, либо трястись на бренчащих дрожках по бульжной мостовой» [6], вспоминает свои типичные маршруты в Москве гимназист рубежа XIX — нач. XX вв.

В городах лошади были отнюдь не незаметным, просто транспортом, — их присутствие буквально формировало урбанистическую среду. Вспоминая свое детство, Д.С. Лихачев писал: «Звуки Петербурга! Конечно, в первую очередь вспоминаешь цоканье копыт по бульжной мостовой. Ведь и Пушкин писал о громе Медного всадника «по потрясенной мостовой». Но цоканье извозничьих лошадей было кокетливо-нежным. Этому цоканью мастерски умели подражать мальчишки, играя в лошадки и щелкая языком. Игра в лошадки была любимой игрой детей» [12]. Ученый особо подчеркивает именно физическое воздействие лошадей на атмосферу города, когда «десятки тысяч лошадей, обдававших прохожих своим теплом, как это ни странно, делали воздух города менее «официальным» [12]. В Москве лошади были еще более необходимы, улицы старой столицы представляли собой череду отдельных домов-усадеб [4, с.6]. Эта организация городского пространства предоставляла жилые постройки с отдельными дворами, где находились различные службы. В результате каждый из этих отдельно стоящих домов-усадеб даже в городе нуждался в определенном наборе животных для обеспечения своего функционирования: лошади, молочная корова, куры, утки, дворные собаки, кошки для контроля за грызунами.

Важно подчеркнуть, что городские лошади рождались и умирали не в городе, находясь там, пока были способны трудиться. Это же касалось и других животных, которых привозили для продажи уже на этапе, наиболее эффективном для использования их городскими жителями. Однако лошади не только перемещались по городу в течение дня, они проживали внутри его границ, ели, пили, спали, болели и лечились. Соответственно, люди должны были обеспечивать этих огромных и достаточно хрупких животных всем необходимым. Например, в городе нет возможности выгонять скот на пастбище, это значит, что круглый год необходим корм. Для лошадей это было сено, а значит, формируется рынок сена для городов. Город постоянно нуждался в больших объемах этого, на первый взгляд, простого товара, а его дефицит (например, в Первую мировую войну) приводил к транспортным проблемам [3, с. 710]. В Москву и Санкт-Петербург сено доставлялось из Тверской, Новгородской, Петроградской и Рязанской губерний. Кузнецы, подковывающие лошадей, трудились круглый год, а особенно важной их работа была зимой, так как во избежание травмирования животных и несчастных случаев на дорогах, зимние подковы снабжались специальными винтовыми шипами [3, с. 757].

Конный транспорт столичного города

Интенсивность движения на крупных улицах была действительно высокой, это заставило власти разработать строгие нормы движения, регулирующие передвижение различных экипажей. Эти нормы включали ограничения скорости до «умеренной рыси», запрет на обгон, а также требование двигаться по правой стороне улицы. Извозчикам и кучерам приходилось уступать дорогу крестным ходам, похоронным процессиям, пожарным колоннам и полиции. Ломовикам было запрещено ездить по определенным улицам, в Москве это были: Тверская, Кузнецкий мост, Сретенка, Петровка. Движение через Кремль было запрещено совсем.

В итоге в центре бывала постоянная толчея, не только на тротуарах, но и на дорогах. «Летом здесь царит неопикуемый грохот окованных железом колес по бульжной мостовой, путаница телег и экипажей, здесь из-за никак не регулируемого движения постоянно происходили столкновения, и раздавалась невероятная ругань; бесконечные вереницы

«ломовиков» — грузовых телег, запряженных огромными битюгами, сопровождаемых дико орущими скифами, простые извозчицы пролетки с мохнатыми лошаденками, крестьянские телеги, легкие элегантные господские экипажи», — вспоминает М. В. Сабашникова.

Однако, несмотря на ограничения, российским столицам далеко было до соблюдения европейских стандартов. В начале 1880-х годов В. Духовская восхищалась порядком организации движения экипажей в Лондоне, где они двигались по левой стороне улиц, и водители использовали жесты и сигналы, вместо криков, как это часто бывало в России. Из-за многочисленных экипажей, движущихся в столичных городах в разные направления, начали появляться дорожки для пешеходов, вначале в виде деревянных настилов в 1800-е годы, а затем тротуары. Однако скоро стало очевидным, что простое поднятие тротуаров над уровнем проезжей части было недостаточным. К середине столетия начали появляться бордюры для защиты пешеходов от возможных наездов.

К началу 1840 года количество извозчиков в городах значительно увеличилось, и они стали повсеместно присутствовать на улицах города, так что обыватель мог наблюдать их «повсюду, где только обращал свой взор». Биржи, то есть стоянки для извозчиков, находились на крупных перекрестках и площадях. Головы всех лошадей должны были быть направлены в сторону улицы, чтобы предотвратить случайное движение с места [8, 1886. Вып. II. Отд. IV. С. 30]. Санкт-Петербург, будучи столицей, еще больше страдал от толчеи на улицах, градоначальник даже вынужден был выпустить приказ, который устанавливал, что экипажи, в которые только что сели или собираются выйти пассажиры, могли становиться во второй ряд относительно тротуара. Ожидание же клиента было разрешено только в один ряд вдоль тротуара.

Экипажи делились на три категории: легковые для перевозки пассажиров, ломовые для перевозки грузов, и многоместные парные экипажи, такие как линейки, омнибусы и сани. Обычно извозчики управляли одноместными пролетками, а если клиент хотел ехать на двойке или четверке, ему следовало обратиться на постоянный извозчицкий двор. Также были извозчики, известные своими «богатыми конями» и изящными экипажами, которых нанимали, например, для свадебных торжеств. Аренда кареты, запряженной четверкой лошадей, обходилась в 15 рублей ассигнациями за сутки.

В городах имелось необходимое количество водопойных колодцев для лошадей, но они были платными. Ведро воды стоило $\frac{1}{2}$ копейки, хотя такой монеты не существовало. Извозчики брали с клиентов 1 копейку, что редко позволяло им поить лошадей. Колоды для кормления лошадей находились внутри извозчицких дворов. В 1896 году градоначальник приказал приставам проверить соответствие нормам этих колод и обсудить возможность выдачи владельцам новых свидетельств на их содержание, оказалось, что ни одна из них не соответствует санитарным нормам [8, С. 180].

По закону владельцы извозчичьего промысла обязаны были следить за здоровьем лошадей и не допускать их изнурения. Внимание к здоровью лошадей обычно не обращалось, если их внешний вид не вызывал нареканий у людей. Тем не менее, существовало понимание, что больные или истощенные лошади будут менее эффективными в работе. Таким образом, лишь экономические интересы стимулировали извозчиков следить за своими животными, несмотря на отсутствие строгих норм и требований по уходу за лошадьми.

Лошади и война

Все частные лошади подлежали мобилизации в случае необходимости. В столичных городах существовало несколько десятков военно-конских участков, регулируемых «Положением о комплектовании войск лошадьми», что предусматривало мобилизацию гражданских лошадей в случае войны [8, с. 26]. Исключений не существовало. Так, в 1916 г. сенатор Пален был лишен звания гофмейстера за сокращение лошадей. В соответствии с утвержденным

в 1876 г. положением, жеребцы-производители частных конных заводов были освобождены от мобилизации и получали специальные свидетельства [3, с. 616].

Другой многочисленной категорией лошадей были лошади гвардии. В Санкт-Петербурге их было больше, так как часть гвардейских полков находилась непосредственно под командованием членов царской семьи. Но до начала широкого применения двигателей внутреннего сгорания вся транспортная деятельность армии обеспечивалась исключительно лошадьми, так что в любом городе находилось несколько тысяч лошадей, которые не использовались в транспортных целях, но фактически в нем проживали.

Кавалергардские и конногвардейские полки имели свои казармы в центре Санкт-Петербурга, где большую часть времени проводили тренировки в закрытом манеже. Отсутствие тренировок отрицательно сказывалось на качестве подготовки дивизий. Казармы для кавалергардов занимали значительное пространство между тремя улицами, еженощно дежурному офицеру требовалось не менее двух часов на обход всей территории. Названия улиц в городе, такие как Конногвардейский бульвар и Конногвардейский переулок, связаны с этой категорией лошадей. На момент восшествия Николая II на престол в Санкт-Петербурге базировались две дивизии конной гвардии: «тяжелая» дивизия и «легкая» дивизия. Лошади в каждом полку подбирались по окрасам и стоили очень дорого [1, с. 209].

Прочие виды лошадей в городах

Для удовлетворения большинства бытовых потребностей необходимо было обеспечить доступ к воде. Воду по городу развозили в бочках, в которые были запряжены рабочие лошади, бочками же вывозили и нечистоты. Кроме того, на извозчиках обеспеченные горожане ездили мыться в баню, так как ванн комнат в большинстве домов не было.

Грузовые лошади работали также повсюду, но они гораздо меньше упоминаются в источниках. Если взглянуть на картину Б.М. Кустодиева «Фонтанка у Калинкина моста», то можно заметить, какой была их пропорция. На небольшом полотне в левой части видны дети, играющие в сквере, рядом дворник поливает мостовую из шланга. На набережной реки Фонтанки идет разгрузка барж, и вся видимая часть берега занята этими судами, где грузятся ящики. В правой части картины лошадь тащит телегу, перегруженную желтыми ящиками. За нею следуют другие телеги, уже пустые, очевидно, разгруженные. Всего на картине изображено пять лошадей: четыре из них используются для грузоперевозок, а одна — легковая, идет им навстречу, пассажира в экипаже нет.

Лошади использовались также не только для бытовых нужд, без них не обходились и развлечения. Не только чтобы добраться на бал или в театр, также и сам процесс езды в экипаже был важным видом городского досуга. Это могли быть медленное или быстрое катание. Медленным форматом было гуляние, которое становилось настоящим парадом частновладельческих лошадей. Зимние катание на санях легко собирали до 100 человек приглашенных, которые размещались в 30 санях [5, с. 54]. В Москве традиционным местом для катания в колесных экипажах было село Новинское (нынешний участок Садового кольца Новинский бульвар). Роскошные запряжки ехали в два ряда, сплошным потоком, поднимаясь от Никитской улицы по Поварской, делая разворот и возвращаясь через Арбат к Арбатским воротам. Были и более дальние маршруты, например, для первомайского гулянья, которое проходило в рощах. В 1820 г. чиновник А. Булгаков насчитал 1 мая 5 600 карет, «а всех экипажей более 8 000», отметив, что при таком их количестве «все было, однако же, порядочно» [2, с. 348; с. 355].

Прогулки верхом на лошади была популярным видом досуга у всего высшего общества. Это был один из немногих видов спорта и отдыха, которым могли активно заниматься женщины. Можно было тренироваться в манежах, которые находились в богатых усадьбах, например, большинство дворцов великих князей в Санкт-Петербурге имели собственные

манежи. В московском доме богачей Апраксиных был манеж. В 1818 г. он вместил прием на 800 человек [15, с. 169]. В Москве множество дам присоединялось к занятиям дочери графа А.Г. Орлова-Чесменского Анны, которая была великолепной наездницей [10, с. 268]. В. Духовская зимой 1888 г., предварительно заказав амазонку «у лучшего портного», начала заниматься в Александровском манеже на «старом манежном коне Верном», а потом муж купил ей у вел. кн. Николая Николаевича вороного Матроса, который «идеально выезжен и превосходно меняет ногу на галопе» [7, с. 311].

Успехи, достигнутые под руководством берейтеров, демонстрировали на бульварах и в парках, дамы щеголяли специально пошитыми амазонками, а господа — шикарными лошадьми. Младшая сестра С.А. Толстой Т.А. Кузминская вспоминает свое увлечение молодым повесой Анатодем, описанное Л.Н. Толстым в романе «Война и мир»: «Когда мне подавали оседланную лошадь, я знала, что именно его сильная рука посадит меня на седло» [11]. Позднее она часто каталась со своим несостоявшимся женихом — братом писателя. «Тише, тише, осторожнее,— кричал Сергей Николаевич, догоняя меня на своем золотистом Карабахе. Он догнал меня, пригнулся к шее моей Белогубки и, схватив поводья, остановил ее.— Ну какая же вы неосторожная» [11]. Верховая езда воспринималась так же и как тренировка, историк Н.М. Карамзин ездил верхом каждое утро [10, с. 11].

ВЫВОДЫ. Таким образом, множество лошадей, которые в XIX — нач. XX вв. находились на улицах Москвы и Санкт-Петербурга, можно классифицировать по нескольким категориям: скаковые лошади, рысистые, военные, извозчичьи (легковые и грузовые), а также лошади казенные (тюремные, пожарные, жандармские, театральные, курьерские и другие) и частные. Все эти категории, за исключением лошадей, принадлежащих высшим слоям общества, проживали в плохих бытовых условиях, подвергались жестокому обращению и редко получали медицинскую помощь.

Собственные запряжки служили основной потребностью и средством четкой демонстрации социального статуса не только у дворян, которые после отмены крепостного права вынуждены были значительно сократить их число, но и у купцов, и даже мещан. Эти лошади, вместе с остальными, обитали прямо в городе, во дворах своих владельцев. Верховые лошади, предназначенные для прогулок, оставались привилегией высшего общества, так же, как и те, что использовались для катаний. Верховая езда представляла собой один из немногих видов спорта и отдыха, который активно практиковали женщины. Переход от ослика или пони к «настоящей» лошади маркировал для ребенка переход в мир взрослых.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бегунова А.И. Сабли остры, кони быстры...: (Из истории русской кавалерии). М.: Мол. гвардия, 1992. 253 с.
2. Братья Булгаковы: письма в 3 т. / А. Булгаков, К. Булгаков; вст. ст. П.А. Вяземского, пер. с фр. О. Вайнер. М.: Захаров, 2010. Т. 1. 752 с.
3. Ветеринарный врач: журн. 1916. №№ 44; 47.
4. Вистенгоф П.Ф. Очерки Московской жизни / П.Ф. Вистенгоф. Из моих воспоминаний; А.Н. Карамзин / П.Ф. Вистенгоф. М.: Тончу, 2007. 276 с.
5. Гершензон М.О. Грибоедовская Москва. М.: Издательство М. и С. Сабашниковых, 1914.
6. Давыдов А.В. Воспоминания, 1881–1955. URL: <https://litresp.ru/chitat/ru/%D0%94/davidov-aleksandr/vospominaniya> (дата обращения 20.11.2023).
7. Духовская В.Ф. Из моих воспоминаний / В.Ф. Духовская. М.: Захаров, 2019. 570 с.
8. Известия Московской городской думы.
9. Историческое обозрение пятидесятилетней деятельности Министерства государственных имуществ 1837–1887. Часть IV. Сельское хозяйство. Коннозаводство. СПб: Паровая скоропечатня Яблонский и Перотт, 1888.

10. Коптев В.И. Материалы для истории русского коннозаводства / [Введение: Ф.А. Свечин]. М.: типо-лит. В.В. Чичерина, 1887. 941 с.
11. Кузминская Т.А. Моя жизнь дома и в Ясной Поляне. URL: http://dugward.ru/library/tolstoy/kuzminskaya_moya.html#perv (дата обращения 20.11.2023).
12. Лихачев Д.С. Воспоминания. URL: <https://www.litmir.me/br/?b=153556&p=9> (дата обращения 20.11.2023).
13. Москва в 1812 году: письма, дневники, записки, воспоминания современников: [хрестоматия] / Гл. арх. упр. г. Москвы; [сост.: В.М. Хлесткин]. М.: Изд-во Главного архивного управления города Москвы, 2012. 558 с.
14. Переписка Николая и Александры. URL: <https://www.pravmir.ru/perepiska-nikolaya-i-aleksandryi/> (дата обращения 20.11.2023).
15. Рассказы бабушки: из воспоминаний пяти поколений, записанные и собранные ее внуком Д. Благово. М.: URSS, 2014. 471 с.

REFERENCES

1. Begunova A.I. *Sabli ostry, koni bystry...: (Iz istorii russkoj kavalerii)* [Sabers are sharp, horses are fast...: (From the history of the Russian cavalry)]: М.: Мол. гвардия, 1992. 253 с. (In Russian).
2. *Brat'ya Bulgakovy: pis'ma v 3 t.* [The Bulgakov Brothers: letters in 3 vols]: A. Bulgakov, K. Bulgakov; vst. st. P.A. Vyazemskogo, per. s fr. O. Vajner. М.: Zaharov, 2010. T.1. 2010. 752 с. (In Russian).
3. *Veterinarnyj vrach* [Veterinarian: journal]: 1916. No.44; 47. zhurn. 1916. №№ 44; 47. (In Russian).
4. Vistengof P.F. *Ocherki Moskovskoj zhizni* [Essays on Moscow life] / P.F. Vistengof. Iz moih vospominanij; A.N. Karamzin / P.F. Vistengof. М.: Tonchu, 2007. 276 с. (In Russian).
5. Gershenson M.O. *Griboedovskaya Moskva* [Griboyedov's Moscow]: М.: Izdatel'stvo M. i S. Sabashnikovyh, 1914. (In Russian).
6. Davydov A.V. *Vospominaniya, 1881-1955* [Memoires, 1881-1955]. A.V. Davydov. Parizh: Al'batros, 1982. URL: <https://litresp.ru/chitat/ru/%D0%94/davidov-aleksandr/vospominaniya> (data obrashcheniya 20.11.2023). (In Russian).
7. Duhovskaya V.F. *Iz moih vospominanij* [From my memories] / V.F. Duhovskaya. М.: Zaharov, 2019. 570 с. (In Russian).
8. *Izvestiya Moskovskoj gorodskoj dumy* [News of the Moscow City Duma]. (In Russian).
9. *Istoricheskoe obozrenie pyatidesyatiletnej deyatel'nosti Ministerstva gosudarstvennyh imushchestv 1837-1887. CHast' IV. Sel'skoe hozyajstvo. Konnozavodstvo* [Historical review of the fifty-year activity of the Ministry of State Property 1837-1887. Part IV. Agricultural industry. Horse breeding]: SPb: Parovaya skoropchatnaya YAblokskij i Perott, 1888. (In Russian).
10. Koptev V.I. *Materialy dlya istorii russkogo konnozavodstva* [Materials for the history of Russian horse breeding]: М.: типо-лит. В.В. Чичерина, 1887. 941 с. (In Russian).
11. Кузминская Т.А. *Moya zhizn' doma i v Yasnoj Polyane* [My life at home and in Yasnaya Polyana]. URL: http://dugward.ru/library/tolstoy/kuzminskaya_moya.html#perv (data obrashcheniya 20.11.2023). (In Russian).
12. Lihachev D.S. *Vospominaniya* [Memories]. М.: Vagrius, 2007. URL: <https://www.litmir.me/br/?b=153556&p=9> (data obrashcheniya 20.11.2023). (In Russian).
13. *Moskva v 1812 godu: pis'ma, dnevniki, zapiski, vospominaniya sovremennikov:* [hrestomatiya] [Moscow in 1812: letters, diaries, notes, memoirs of contemporaries]: Gl. arh. upr. g. Moskvy; [sost.: V.M. Hlestkin]. М.: Izd-vo Glavnogo arhivnogo upravleniya goroda Moskvy, 2012. 558 с. (In Russian).
14. *Perepiska Nikolaya i Aleksandry* [Correspondence between Nicholas and Alexandra]. URL: <https://www.pravmir.ru/perepiska-nikolaya-i-aleksandryi/> (data obrashcheniya 20.11.2023). (In Russian).
15. *Rasskazy babushki: iz vospominanij pyati pokolenij, zapisannye i sobrannye ee vnukom D. Blagovo* [Grandmother's stories: from the memories of five generations, recorded and collected by her grandson D. Blagovo]. М.: URSS, 2014. 471 с. (In Russian).