

телями и естествоиспытателями эпохи Нового времени до их полного практического воплощения звукоинженерами цифровой эпохи.

В представленном исследовании показано возникновение пространственной и частотной обработки, системы звуковоспроизведения, методов редактирования и пост-продакшн, форматов звукозаписи, спецэффектов и других выразительных средств, многие из которых были заимствованы из практики использования кино- и фототехники. Такая ретроспекция звукозаписи и ее историко-эстетические предпосылки художественной выразительности должны дать более полное представление о тех процессах, которые происходят сегодня, а также выработать определенные философские подходы для анализа ее эстетических оснований.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. *Беньямин В.* Учение о подобии. Медиаэстетические произведения : сб. статей / В. Беньямин ; пер. с нем. С. Ромашко. — М., 2012. — 288 с.
2. *Блаукопф К.* Пионеры эмпиризма в музыкальной науке : Австрия и Богемия — колыбель социологии искусства / К. Блаукопф ; пер. с нем. В.А. Ерохин. — СПб., 2005. — 320 с.
3. *Бэкон Ф.* Новая Атлантида : в 2 т. / Ф. Бэкон. — Т. 2. — М., 1972. — 582 с.
4. *Железный А.И.* Наш друг — грампластинка : Записки коллекционера / А.И. Железный. — Киев : Муз. Україна, 1989. — 280 с.
5. *Кондаков И.В.* Цивилизационная идентичность в переходную эпоху: культурологический, социологический и искусствоведческий аспекты / И.В. Кондаков, К.Б. Соколов, Н.А. Хренов. — М., 2011. — 1024 с.
6. *Лапиров-Скобло М.Я.* Эдисон / М.Я. Лапиров-Скобло. — М. : Мол. гвардия, 1960. — 256 с. — (Жизнь замечательных людей ; вып. 15).
7. *Садуль Ж.* Всеобщая история кино / Ж. Садуль. — Т. 1. — М., 1958. — 610 с.
8. *Стравинский И.Ф.* Хроника моей жизни / И.Ф. Стравинский. — М., 2005. — 464 с.
9. *Owsinski B.* The Mixing Engineer's Handbook: Second Edition / B. Owsinski. — USA : Course Technology Inc., 2006. — 288 p.

УДК 629.316:745
ББК 85.126.9

ФАГУРЕЛ Ю.Е.

К ВОПРОСУ О БЫТОВАНИИ МАСКАРАДНЫХ БЕГОВЫХ САНЕЙ В РОССИИ (ПО МАТЕРИАЛАМ КОЛЛЕКЦИИ ЭКИПАЖЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО ИСТОРИЧЕСКОГО МУЗЕЯ)

Статья посвящена вопросам бытования в России маскарadных беговых саней — специальных экипажей придворных празднеств. На основе изучения архивных материалов и памятников искусства экипажного дела из собрания Государственного исторического музея (ГИМ) автор выявляет и анализирует особенности изготовления и использования маскарadных беговых саней, а также определяет хронологические рамки существования этого типа экипажей в России.

Ключевые слова: маскарadные беговые сани, бытование, изготовление, ГИМ, памятники искусства экипажного дела.

Маскарadные беговые сани, ныне являющиеся редкими музейными предметами, некогда, несомненно, достаточно широко использовались элитой российского общества. Подобные экипажи были неотъемлемой частью праздничных катаний, как на официальных церемониях, так и на менее регламентированных мероприятиях. Естественно, что моду в использовании таких нарядных и необычных предметов диктовал императорский двор, часто — личные вкусы монархов. Внешний вид и конструкция этих репрезентативных экипажей, поэтому определялись не только практической необходимостью

и возможностями производства, но и, главным образом, программой праздника и этикетом его проведения¹.

При изучении истории бытования маскарadных беговых саней в России возникает ряд вопросов, решение которых лежит в пространстве двух научных дисциплин — истории и культурологии. Опираясь на общеизвестные представления об особенностях хода исторического про-

¹ К специфическим особенностям таких средств передвижения относятся полозья с поднятыми передними концами, высокие копылья, кузов, исполненный в форме раковины или фигур животных, яркое декоративное оформление, разработанное в маскарadной стилистике.

цесса, легко казалось бы определить время бытования этой разновидности парадных экипажей, ограничив его XVIII в., когда светские публичные мероприятия вошли в повседневную практику жизни высшего российского общества. Более того, поскольку в начале этого периода публичные формы праздничного досуга и торжеств настойчиво внедрялись волей самого императора Петра I. Однако ряд документальных источников позволяют значительно расширить эти рамки, введя в них период последней четверти XVII в. — до сих пор воспринимаемый как определенно традиционный в культурном отношении и чуждый заметным европейским вмешательствам в мировоззрение и практику жизни русского общества. При этом единственное доказательство — сам факт наличия таких предметов в арсенале материальных памятников эпохи, с указанием их обветшалости с течением времени — то есть не просто сохранения, но и использования. Обстоятельства этого использования остаются во многом еще малопроясненными.

Особенности и формы бытования маскарадных беговых саней частично могут быть восстановлены при помощи мемуарной литературы и ряда изобразительных источников. Относительно подробно изучен и культурный контекст катаний, которыми сопровождалось шествия, праздники, фейерверки, маскарады. Вопрос же об организации производства таких саней, многие из которых — подлинные шедевры декоративно-прикладного искусства и, одновременно, образцы достижений инженерной и технической мысли — современниками освещен крайне скудно.

Изучая проблему существования в отечественном обиходе маскарадных беговых саней как оригинального транспортного средства, приходится тщательно исследовать, прежде всего, сами сохранившиеся памятники. А при изучении источников, привлекать и косвенные доказательства, и сравнительный материал из арсенала западно-европейской культуры. Только привлечение комплексных материалов позволяет решить эту проблему, важную как для освещения общих культурологических и исторических вопросов, так и для объективного атрибутирования беговых маскарадных саней в качестве музейных предметов, для их обоснованного включения в экспозиционную и иные формы музейной практики.

При этом пришлось учитывать важную особенность такого типа экипажей, как маскарадные беговые сани. Они были востребованы лишь при определенных обстоятельствах, с переменой этих обстоятельств необходимость в них исчезла, и сам тип этих экипажей какого-либо развития не получил. Имевшиеся на тот момент сани оказались исключенными из обихода — и были в большинстве своем уничтожены или же, небрежно сохраняясь, в скором времени разрушились.

Вопрос о времени появления экипажей типа «беговые сани» в России на первый взгляд легко решается теоретически: перемена форм досуга высших слоев русского общества происходила в рамках общих социально-бытовых перемен в эпоху правления Петра I. И этот

тезис подтверждают архивные материалы: «Опись разным конюшенным вещам и казне», составленная в 1706—1707 годах [8]. Она считается самым ранним на сегодняшний день документальным свидетельством о бытовании «беговых» саней в России. Этот хозяйственный документ содержит перечень и краткое описание экипажей царской конюшенной казны. При создании Описи использовались более ранние документы учета, о чем свидетельствует воспроизведение формулировок этих несохранившихся материалов. Иными словами, Опись 1706—1707 гг. не только фиксирует ситуацию этих лет, но и позволяет реконструировать обстоятельства предыдущего периода.

В документе перечислены разные типы средств передвижения, использовавшихся в обиходе русских царей в XVII — начале XVIII века. Среди них упоминаются: «сани потешные немецкого дела», «сани потешные небольшие», «сани немецкие потешные», «сани потешные немецкие». Очень важным нам кажется объединение этих саней термином «потешные», т. е. предназначенные для развлечений. Все эти экипажи использовались еще в XVII в., тогда же, вероятно, и были созданы. Среди перечисленных экипажей лишь одни сани полностью соответствуют конструкции и принципам художественного оформления «беговых саней»².

Этот экипаж числился по описям Конюшенной казны и в 1689, и в 1692, и в 1706 годах. Значит, использование маскарадных беговых саней при русском дворе произошло по крайней мере за одиннадцать лет до формального начала XVIII века. А в названии «немецкие» отражено не столько их заграничное происхождение (об этом нет сведений), а фиксация их иноземного типа.

Таким образом, следует признать, что в обиходе царской семьи к последнему десятилетию XVII в. были маскарадные беговые сани, которые охранялись как все государево имущество. Эти наблюдения позволяют отнести момент появления такого особенного типа экипажей в России за границы XVIII в., когда традиционная национальная культура была принудительно трансформирована волею царя-реформатора Петра I. Предпосылки этих перемен таились в ненавязчиво меняющейся культуре высшего русского общества прежних времен.

Вероятнее всего, такие сани употребляли для неофициальных выездов развлекательного характера: небольших прогулок, катаний. Подобное предположение заставляет сделать отсутствие достоверной информации о более официальном их использовании. Во многом это было связано с отсутствием таких форм праздничной

² В Описи «сани немецкие потешные» обозначены следующим образом: «На них вырезаны люди и виноград, местами золочены. На четырех копылах резных, вязье окованы железом. Головы высокие, на них вырезан человек... <...>. Оглобли с петли железными. Полозье подбито железом. <...> Цена тем саням 15 рублей» [8, л. 439]. Здесь, очевидно, описан экипаж с одноконой запряжкой: на полозьях с высокими передними концами, увенчанными резной фигурой «человека», и с двумя парами копыльев. В конструкции для прочности использованы металлические крепления. Сани декорированы золоченой резьбой по дереву: в сложную многофигурную композицию включены виноградные гроздья и побеги.

культуры русского общества, в которых подобные экипажи могли применяться в качестве обязательной составляющей. Конечно, вероятнее всего, в это время сани такого типа были представлены лишь единичными иностранными образцами. Но в скором времени они обнаруживаются и среди имущества русских, по крайней мере, у представителей дворянского сословия.

С началом XVIII в. в русский быт все настойчивее проникает западноевропейский церемониал. Эта тенденция особенно наглядно проявилась в новых формах увеселений. А новые занятия потребовали иных атрибутов, которые способствовали расширению состава праздничных экипажей. В их числе находились беговые сани, привлекавшие для организации маскарадных шествий и костюмированных катаний. Образцами могли послужить те самые «потешные сани», которыми до того пользовался лишь ограниченный круг царских приближенных.

В собрании ГИМ хранится уникальный памятник экипажного искусства исследуемого типа (ГИМ-40719/ДП-1497). Никаких сведений о том, что он происходит из Конюшенной казны нет, что позволяет предположить, что эти сани были изготовлены в России для частного лица. По стилистическим признакам он относится к периоду рубежа XVII—XVIII веков [3]. Вероятно, что в создании как этих, так и иных, не сохранившихся до нашего времени, принимали участие как русские, так и иностранные мастера. Общеизвестно, что в XVIII в. в Россию из Европы приезжали различные специалисты, в том числе и каретного дела. Приглашенные для работы мастера «часто составляли лишь эскизы того или иного экипажа, а сложная резьба и сюжетная роспись выполнялись русскими резчиками и художниками» [4, с. 7].

О потребности русского общества в экипажах, соответствующих лучшим западноевропейским образцам, говорит очень характерный факт. В 1713 г. в Россию прибыл немецкий скульптор Андреас Шлютер, которому иностранные исследователи приписывают авторство немецких беговых саней XVII века [1, S. 150]. В этом факте явно прослеживается тенденция переноса модного и востребованного производства на отечественную почву. К сожалению, на сегодняшний день удалось выявить лишь несколько имен мастеров, создававших в России подобные экипажи³.

Русское происхождение еще одних сохранившихся беговых саней, исполненных в первой четверти XVIII в. (ГИМ-63014/ДП-1490), подтверждает, что в этот период производство подобных экипажей в стране оказалось достаточно налаженным [9]. Этому способствовали особенности климата, обеспечивавшие зимний путь на протяжении нескольких месяцев.

Среди маскарадных увеселений первой четверти XVIII в. беговые сани были использованы, как нам представляется, в костюмированном параде 1722 года. Участ-

ник праздника И. Берхгольц записал в дневнике, что праздничный поезд «замыкал в маленьких санях вице-маршал маскарада, генерал Матюшкин, одетый гамбургским бургомистром» [1, с. 17]. Названные «маленькие сани», по-видимому, являлись экипажем того самого типа, изучению которого посвящена настоящая работа. В пользу этого мнения говорят следующие обстоятельства: повсеместная популярность в европейских странах в XVII—XVIII вв. именно беговых саней и их обычное использование в костюмированных увеселениях. Об этом же свидетельствуют и изобразительные источники. На гравюре можно увидеть шествие московского маскарада 1722 года⁴. Изображенные на ней сани конструктивно близки исследуемому экипажу. Художник, к сожалению, не уделил достаточного внимания этому элементу своей композиции, однако зафиксированного им достаточно, чтобы принять гравюру за свидетельство об использовании беговых саней в составе маскарадного транспорта.

Важно подчеркнуть, что в петровскую эпоху маскарадные беговые сани воспринимались как весьма характерный элемент новой для большинства россиян европейской культуры и как зримое воплощение необходимых образов и идей. Их бытование в то время оказалось напрямую связано с утверждением и распространением, пусть и в весьма ограниченной среде, самих костюмированных празднеств и увеселений. При этом европейская культура и в самых высших слоях русского общества приживалась и принималась постепенно.

Тем не менее, продолжавшие существовать мировоззренческие представления допетровского времени сохраняли по-прежнему значимость других, старинных типов праздничных экипажей. Невозможность радикальной перемены парка санных экипажей в первой четверти XVIII в. не позволило создать заметно значительное количество беговых саней. Их строительство зависело от организации маскарадов и костюмированных зрелищ. В определенном смысле степень распространения исследуемых экипажей отражала уровень европеизации придворного сословия.

В контексте истории бытования беговых саней в России особое внимание следует уделить экипажам, созданным для этнографического маскарада 1740 года. Это костюмированное зрелище более известно как шутовская свадьба или «Ледяной дом». Яркое по оформлению и многоплановое по своей программе, оно состоялось в Санкт-Петербурге в 1740 г. и стало, несомненно, апофеозом праздничной жизни эпохи императрицы Анны Иоанновны. В нем проявились самые основные черты этого культурного этапа.

Подготовка к маскараду была поручена Канцелярии от строений, о чем свидетельствуют обнаруженные ар-

³ Архитектор Иван Бланк разрабатывал проекты саней для маскарада 1740 г., их воплощали мастера Конрат Оснер, Ягана Селлюрам.

⁴ Маскарад во время празднования Ништадтского мира в Москве в январе 1722 г. / Германия. Конец 1720-х гг. Неизвестный гравёр // 4 чувства. Праздники в Петербурге XVIII в. — М. : Художник и книга, 2003. — С. 26—27.

Изображение гравюры
изъято из электронной версии
по требованию
правообладателя

Фрагмент гравюры «Маскарад во время празднования Ништадского мира в Москве в январе 1722 г.» (неизвестный гравёр, Германия, конец 1720-х гг.)
© Государственный исторический музей

живные материалы. Это Журнал Канцелярии от строений за 1739 г., в который вошли различные документы по организации праздника⁵.

При изучении материалов удалось выяснить, что государыня лично принимала участие даже в подготовке заказа экипажей для этого праздника: по распоряжению императрицы к маскараду были заказаны сани «в виде зверей и птиц» в количестве двадцати четырех экипажей [2].

В первую очередь, поражает значительный объем заказа. Для его выполнения потребовалось большое число мастеров, способных выполнить этот объем работы. Известно имя руководителя изготовления саней к маскараду 1740 года. Им был Иван (Иоганн) Бланк (1708—1745) — русский архитектор немецкого происхождения. По существовавшей тогда традиции, он, вероятно, создавал и художественные проекты порученных его вниманию маскарадных экипажей: «И чтоб вышеозначенные припасы и мастеровых людей отдать архитектору Бланку, дабы по тому его требованию ни

⁵ Канцелярия от строений — государственное учреждение, осуществлявшее контроль за строительством в Санкт-Петербурге и подготовку мастеров, а также участвовавшее в оформлении празднеств и театральных постановок [2].

в чем остановки не учинилось...» — говорится в бумагах Канцелярии от строений [2, л. 36 об.]. Специально для изготовления средств передвижения к празднику им были собраны мастера-ремесленники разных специальностей: «резного дела Кондрата Оснера и Ягана Селлюрама и при них команды их резчиков двадцать пять человек. Столярного дела мастера Дмитрия Максимова и при нем подмастерья да столяров двадцать пять человек, плотников пятнадцать, от печного и столярного дела мастера Германа Фанболеса, моляров или из лаковых учеников семь человек и с ними подмастерья Попова и Поленова с разными красками» [2, л. 38].

Над созданием маскарадных беговых саней трудился большой коллектив. Важно отметить, что и как при изготовлении парадных карет и колясок, экипажи исследуемого типа на полозьях выполнялись не только под контролем, но и при непосредственном участии тех же архитекторов и художников, которые прежде разрабатывали эскизы конструкции и декора. Их творческие замыслы воплощали в жизнь плотники, столяры, маляры, мастера слесарного и кузнечного дела. Особая роль резчиков обусловлена как спецификой обработки дерева, так и сложившимся комплексом декоративных приемов убранства этой разновидности транспорта.

Таким образом, к середине XVIII в. в России утвердилась традиция использования маскарадных беговых саней, как правило, снабженных обильным резным и скульптурным декором, иногда и вовсе имевших фигурный кузов. Их с охотой использовали и при организации поездок развлекательного характера как всех, довольно скоро сменявших друг друга на российском престоле, владетельных особ, так и их приближенных. Для особенных случаев практиковался обычай сбора значительного коллектива русских и иностранных мастеров разных специальностей. Работой в таком случае руководил архитектор или ведущий мастер экипажного дела.

В источниках елизаветинского времени (по сравнению с предыдущими эпохами) упоминания о беговых санях значительно участились, что свидетельствует о еще более прочном вхождении этого типа экипажей в число привычных для России транспортных средств. Правда, беговые сани теперь применяли не в грандиозных маскарадных зрелищах, а в камерных придворных развлечениях. Очевидно, такое использование маскарадных экипажей было связано с тем, что праздничная культура и костюмированные гулянья в частности, были переориентированы в сторону менее регламентированных действий. Особую роль здесь, несомненно, сыграла и эстетика рококо с ее духом куртуазности, утонченности

и галантности, в придворной жизни, следуя французской моде, заменившей в 1740—1750-е гг. переставшее удовлетворять изысканные вкусы русской знати барокко. Так в России к середине XVIII в. катания в беговых санях становятся частью придворного ритуала. И, следуя духу моды, катания эти оказываются овечьими характерными для эпохи интимными и игривыми настроениями.

Сохранившиеся сегодня музейные памятники второй половины XVIII в. свидетельствуют о существовании в России практики создания парных маскарадных саней — мужских и женских. Есть основания полагать, что хранящиеся в собраниях Государственного исторического музея и Государственного Эрмитажа экипажи были созданы именно как парные (ГИМ-58296/ДИ-1492) [10]. Применение парных маскарадных экипажей в костюмированных празднествах было широко распространено при европейских дворах в XVIII веке. Для организации маскарадных катаний, обычно, не только разрабатывалось убранство экипажей, но и оговаривался порядок следования участников. Судя по сохранившимся описаниям некоторых костюмированных процессий, сначала двигались всегда мужские сани, а за ними женские [1, с. 18]. Картина была невероятно привлекательной: кортежи саней, с дамами и кавалерами в масках, двигались по центральным улицам города; пассажиры демонстрировали друг другу и пешим горожанам, толпившимся вокруг, красоту своих экипажей и изысканность нарядов.

Упомянутые выше маскарадные сани из собрания Государственного исторического музея принадлежали императрице Екатерине II (ГИМ-58296/ДИ-1492). В числе еще нескольких подобных экипажей они были исполнены на петербургском Конюшенном дворе в 1762 г. для придворных увеселений. С этой же целью в 1764 г. в Петербурге были созданы еще одни маскарадные беговые сани (ГИМ-58297/ДИ-1491). В их создании принимал участие итальянский театральный машинист Дж. Бригонци. Во второй половине столетия продолжились традиции елизаветинского времени — использовать беговые сани в придворных увеселениях, особенно в период святочных и масленичных гуляний. Между тем в костюмированных зрелищах второй половины XVIII в., в том числе и в грандиозном коронационном маскараде 1763 г., исследуемые средства передвижения не упоминаются.

В истории бытования беговых саней в России период 1760—1770-х гг. оказался наиболее обеспеченным документальными свидетельствами об этих средствах передвижения. Здесь следует отметить, прежде всего, документы об изготовлении и починке беговых саней. Среди архивных материалов Придворной Конюшенной канцелярии, например, сохранился указ 1762 г., по которому было «велено <...> сделать четверы саней шведских с полостями медвежьими, с резными фигурами, в том числе двое позолотить, а двое посеребрить, внутри <...> обить и полостями накрыть: позолоченные — трипом зеленым одни гладким, а другие — травчатым, посеребренные —

трипом же одни пунцовые гладким, а другие — травчатым красным ...»⁶. Такое заметно более частое упоминание беговых саней в документах хозяйственного значения убедительно свидетельствует об их активной эксплуатации, а значит и значительном распространении. В документе «Ведомость покупных мелочных конюшенных припасов» содержатся сведения о подробностях изготовления и используемых для этого материалах [6, л. 369—372]. Интересно, что приобретался припас, необходимый для обновления кузовов, а не для починки каких-либо вышедших из строя элементов. Таким образом, за санями этого типа сохранялась функция парадных щегольских экипажей.

Изучение архивных материалов позволило сделать вывод о том, что в изготовлении маскарадных беговых саней преимущественное положение занимали придворные экипажные заведения, в которых работали лучшие русские и европейские специалисты⁷. Однако до сих пор в музейных собраниях подавляющее большинство экипажей той эпохи — анонимны. Особенно досадно, что остаются неизвестными имена мастеров, создавших великолепные маскарадные сани. Однако высокий профессионализм, с которым выполнены данные памятники, позволяет говорить о причастности к их созданию крупных специалистов каретного дела, знакомых с новейшими техническими достижениями и модой в области экипажного искусства.

В последней четверти столетия беговые сани утрачивают свою популярность. Смена художественных стилей повлекла за собой уход в прошлое роскошных барочных и пышных рокайльных празднеств. Будучи их неотъемлемым атрибутом, сам тип беговых саней устаревает и постепенно выходит из моды. О значительно уменьшившемся по сравнению с предыдущими периодами времени количестве исследуемых беговых саней при царском дворе уже в 1782 г. свидетельствует Расписной список придворного городского экипажа. Он содержит всего пять средств передвижения изучаемого типа [7]. Пополнение парка прекратилось. Сберегались случайно уцелевшие при активной эксплуатации прошедших лет четверо саней, числившихся еще в книге парадных экипажей 1817—1823 года [5].

Все вышесказанное касалось исключительно придворного быта. Для обыденной жизни других слоев населения использование маскарадных беговых саней на протяжении большей части XVIII в. сомнительно. В этом можно увидеть национальную культурную особенность⁸.

⁶ В 1760-х гг. маскарадные беговые сани получают название шведские [6, л. 207].

⁷ Маскарадные сани изготавливали в придворных экипажных заведениях и, прежде всего, на петербургском Конюшенном дворе, в то время ведущем художественном центре экипажного производства в России. См, например, [7, л. 80—80об.].

⁸ Вероятно, расширение сферы применения исследуемых экипажей происходит в последней четверти XVIII в., когда их упрощенные образцы привлекают при организации городских гуляний.

К началу XIX в. маскарадные беговые сани практически перестают создаваться и использоваться в развлечениях русского общества. Ускорившиеся темпы развития техники и совершенствование мастерства строительства экипажей способствуют увеличению числа и форм транспортных средств. В моду входят иные их разновидности. В экипажном искусстве все более ценятся комфортабельность и элегантность. Господствующий стиль классицизм определяет формы и декоративное убранство карет и саней. Новые требования к внешнему виду удачно сочетаются с устойчивой потребностью снижения материальных и трудовых затрат при их создании.

Таким образом, 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. К середине столетия они перестают быть элементом иноземной культуры и полностью интегрируются в русскую придворную культуру. Беговые сани использовали для организации маскарадных зрелищ и костюмированных катаний. Лидирующую роль в создании беговых саней получили придворные экипажные заведения. В изготовлении маскарадных беговых саней участвовали коллективы высококвалифицированных ремесленников и художников множества специальностей, как русских, так и иностранцев по происхождению. Локальность сферы применения этих саней в русском обществе, ограниченность социальной сферы их бытования и очевидная зависимость от ряда субъективных обстоятельств, связанных с частными пристрастиями российских государей, следует признать характерной национальной особенностью культуры санных катаний XVIII века.

Список источников

1. *Берхгольц*. Дневник камер-юнкера Берхгольца, веденный им в России в царствование Петра Великого, в 1721—1725 гг. / Берхгольц. — Ч. 2. — М., 1860. — 364 с.
2. Журнал Канцелярии от строений за 1739 г. // РГИА. Ф. 470. Оп. 5. Д. 192. Л. 14—95.
3. Инвентарная книга отдела дерева и мебели // ГИМ. ДП-2. Л. 510б.
4. *Кириллова Л.П.* Старинные экипажи / Л.П. Кириллова. — М. : Реклама, 1971. — 22 с.
5. Книги... богатых и парадных карет, визавий, фазтонов, колясок, одноколок, <...>, портшезов, саней городских парадных и маскарадных с принадлежащими к ним вещами, и все то, что есть старинное и парадное, остающееся к одному только хранению Придворной конюшенной конторы за 1821 и 1823—1830 гг. // РГИА. Ф. 477. Оп. 7.27/175. Д. 66, 88.
6. О разделении команды на три части лошадей, экипажей и прочего, также и о пожаловании чинами. 1763 // РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. Ч. 112. Д. 60225.
7. 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. Ч. 112. Д. 60327. Л. 86—88.
8. Опись разным конюшнным вещам и казне. 1706—1707 // РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. Ч. 2. Д. 1022.
9. *Фагурел Ю.Е.* Маскарадные сани: материалы одного исследования // Музей. — 2010. — № 12. — С. 60—62.
10. *Она же.* Некоторые аспекты атрибуции маскарадных саней второй половины XVIII в. из собрания ГИМ // Проблемы атрибуции памятников декоративно-прикладного искусства. Материалы II научно-практической конференции. — М. : ГИМ, 2012. — С. 63—70.
11. *Kreisel H.* Prunkwagen und Schlitten / H. Kreisel. — Leipzig, 1927. — 181 S.