

УДК 94(470)''18:625.7(045)

*В.А. Коршунков***НАЧАЛЬСТВО НА БЕЗДОРОЖЬЕ: ОСОБЕННОСТИ ДОРОЖНОЙ ТРАДИЦИИ РОССИИ В XIX ВЕКЕ И СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ**

Дорожная традиция России и обстоятельства дорожных передвижений в Российской империи стали изучаться историками и другими специалистами лишь в недавнее время. Однако эта тематика важна, поскольку она позволяет лучше понять, каким образом было организовано дорожное движение в дореволюционной России, с какими трудностями и опасностями оно было связано. В этой статье обращено внимание на такой существенный аспект дорожной традиции России, как воздействие дорожной обстановки на возможность для чиновников, фельдъегерей, полицейских и прочих представителей власти вовремя прибыть в назначенное место. Иначе контроль за происходившим в провинции был недостижим: в условиях самодержавия и до изобретения телеграфа, телефона, до широкого распространения железных дорог непременно требовалось личное присутствие руководителя, облеченного властью. У нас есть разнообразные источники по такой тематике. Это, во-первых, нарративные источники – публицистика, мемуары и переписка. Кроме того, в России в XIX в. собиралась ценная статистическая информация. Статистические данные по такой тематике смыкаются с географическими, этнографическими и краеведческими сведениями (частично опубликованными, частично находящимися в архивах). В статье также рассмотрены попытки местного начальства заставить крестьян, живших вблизи крупных трасс, чинить дорожное полотно и мосты. Делается вывод, что плохое устройство путей сообщения, характерное для Российской империи в XIX в., препятствовало должному государственному управлению на всех уровнях – от общегосударственного до губернского и уездного. С другой стороны, такая ситуация стимулировала поиски иных возможностей, способствовавших развитию связи, доставке депеш, перемещением людей и транспортировке грузов. По-видимому, и этим тоже объясняется столь быстрое и в целом успешное развитие железнодорожного дела в России с середины XIX в.

Ключевые слова: Россия XIX века, дорожная традиция России, повседневная жизнь, дорожное движение, система государственного управления.

DOI: 10.35634/2412-9534-2023-33-5-1022-1028

В рассказе писателя Д. В. Григоровича «В ожидании парома» (1857) есть такие слова: «Сколько ни странствуйте по нашим дорогам, сколько ни испытывайте всякого рода дорожных бедствий, при каждой новой поездке вам непременно встретится новый, еще не изведанный случай». Григорович имел в виду происшествие на паромной переправе, из-за чего у реки ненастной порой струдилось множество телег. Но типичные дорожные бедствия куда чаще случались не на переправах, а на обычном сухопутном пути. Хлипкие мостики, огромные ухабы, горки и опрокидывания повозок на крутых склонах, внезапные поломки (треснувшая ось, к примеру), взбесившиеся лошади, столкновения со встречными, тряска на неровностях дороги. Зимой – заносы и метели, летом – изнуряющая жара, пыль и мошकारа, а весной и осенью – дожди и распутица. Постоянные задержки, которые никак нельзя было предвидеть заранее. Невозможность отдохнуть как следует даже на постоянных дворах, где теснота, шум, дурная пища задорого, насекомые. Наконец, примерно до середины XIX в. – весьма частые разбойные нападения, а впоследствии – повсеместное воровство багажа как во время стоянок, так и прямо на пути, при движении.

Между тем для Российской империи в XIX в. пути сообщения играли важнейшую роль: страна была необычайно обширной, а система управления централизованной. По всей империи из конца в конец и сутками напролет мчались курьеры и фельдъегеря с приказами, чиновники добирались до новых мест назначения, ревизоры и губернаторы совершали инспекционные поездки. Так же были вынуждены действовать и церковные власти: уже Петр I в «Духовном регламенте» постановил, что епископы должны регулярно объезжать вверенные им епархии, посещая даже отдаленные уголки своих владений.

Дорожное обустройство и особенности гужевых перемещений по сухопутным дорогам – все это можно назвать дорожной традицией России. Она стала изучаться сравнительно недавно [18; 2; 8; 5].

В этой статье будет обращено внимание на такой важнейший аспект дорожной традиции России, как воздействие регулярно возникавших на трассах ситуаций (равно как и влияние всей дорожной обстановки) на возможность для чиновников, фельдъегерей, полицейских и прочих предста-

вителей власти вовремя прибыть в назначенное место. Без этого должный контроль за происходившим где-нибудь в глубинке был недостижим: в условиях самодержавия и до изобретения телеграфа, телефона, до широкого распространения железных дорог непременно требовалось личное присутствие руководителя, облеченного властью.

В нашем распоряжении имеются разнообразные источниковые материалы по такой тематике. Это, прежде всего, нарративные источники – публицистика, мемуары и переписка. В некоторой степени могут быть полезны даже беллетристические произведения, если тот или иной эпизод, связанный с дорогами и придорожной обстановкой, является в них попутным, приведенным для более верной характеристики ситуации, на фоне которой разворачивается повествование. Кроме того, в России XIX в. собиралось много ценной статистической информации, значительная часть которой сразу публиковалась (а прочее откладывалось в архивах). Статистические данные по такой тематике смыкаются с географическими, этнографическими и краеведческими описаниями (частично опубликованными, частично находящимися в архивах).

Известный петербургский историк Е. В. Анисимов, скрывшись за псевдонимом, стал автором ироничных очерков о деревенской жизни. В своей книге он заметил: «Как-то в Германии профессор русского языка спросил меня, как же объяснить немецким студентам русское слово “бездорожье”. Если это не дорога, то почему по ней ездят? (Тут у него в примечании приводятся две цитаты, показывающие, что согласно логике русского языка, по бездорожью действительно можно ездить, а именно отрывки из прозы Тургенева и из речи руководителя районного автопредприятия. – В. К.). Если же это дорога, то почему она называется “бездорожье”?» [14, с. 136]. Специалист по дорогам и бездорожьям, историк Н. С. Борисов указывал: «Понятие “бездорожье” возникает одновременно с понятием “дорога”. Это оборотная сторона дороги, ее реверс. Там, где нет дорог, нет и бездорожья» [2, с. 7]. Значит, проехать по бездорожью все-таки можно.

«Почему русские не строили дорог? Потому что не хотели платить налоги». Таков решительный ответ современного философа на вопрос, которым давно уже задаются мыслители и литераторы. И пояснение философа: «Мы даже избы топили по-черному, чтобы только слуги государевы не могли нас найти. А поскольку мы прятались по медвежьим углам, постольку дорог мы не строили, боялись, что по этим дорогам придет к нам отечество и обложит нас данью. Оттого-то у русских много культуры и мало цивилизации» [4]. Герой поэмы Н. А. Некрасова «Кому на Руси жить хорошо» (1860–1870-е гг.) старик Савелий припоминал, что прежде крепостные крестьяне из его деревни жили себе за чащами и болотами, никто к ним добраться не мог – ни помещик, ни власти. Потом провели дорогу, и все стало по-другому: «А ныне – барин под боком, // Дорога скатерть-скатертью... // Тьфу! прах ее возьми!..»¹ Философские доводы, в которых диалектически взаимодействуют черные избы, дороги и отечество, всерьез обсуждать затруднительно. Но сама мысль о том, что при наших просторах и привычном бездорожье начальству непросто будет добраться до отделенных селений и навести там порядки, нужные начальникам (но никак не простым людям), – такая мысль заслуживает внимания.

Корреспондент Императорского географического общества В. Архангельский сообщал о той части Макарьевского уезда Нижегородской губернии, что располагалась вокруг с. Покровского-Фокина: в середине XIX в. «дороги столбовой на всем... пространстве и около него нет». По его наблюдениям, «почти единственная» дорога, соединяющая Ветлужскую сторону с этим краем, очень плоха: «до того дурна, что непривычному не проехать и 5 верст по изломанным, полусогнутым и провалившимся мостовым, состоящим большею частью из накиданных кое-как на подкладки жердочек, едва очищенных от сучьев, и в этом виде простирающимся иногда на несколько верст». И далее: «Эта самая дорога служит единственным сообщением с городом Макарьевым, и тамошнее начальство не может миновать этого тернистого пути всякий раз, как скоро дела службы заставляют отправляться в нижние части уезда» [1, с. 152–153]. «Мостовые» в таком контексте – это замощенные участки трассы.

Страдающее на тернистом пути нижегородское начальство особенно жаль.

В опубликованном в 1885 г. очерке «Дохнуть некогда» известный публицист Г. И. Успенский

¹ Ср. суждение из заметок нашего современника, жителя мегаполиса, который восхищался Россией как единственной страной: «где бы ты отъехал от миллионного города всего два часа и попал бы в самую первозданную глушь...». По его словам, другая бы власть, «шустрая, понаделала бы разных дорог, привела бы все в порядок и все бы испортила, а тут идешь неделями и вокруг восхитительная глухомань, подгнившие, рухнувшие мосты, провалившиеся дороги, оставленные деревни, и все заросло травой и кустарниками...» (цит. по: 18, с. 37).

набросал такую вот картину. Судебный пристав Апельсинский, «сидя на облучке земской телеги и трясясь на ямах и колдобинах плохой земской дороги», ругает дорогу, клянет земство и рассказывает своим спутникам – исправнику и мировому судье – о том, как ему в прошлый раз пришлось добираться с исполнительным листом в отдаленную деревеньку (с приметным названием Незамайка). «Один день я всего-то и проездил, а чего-чего не натерпелся!..» Из города он сначала катил по железной дороге, затем плыл на пароходике – и это было терпимо. Но потом... «Сначала повез меня мужик парой в телеге... грязь по ступицу... драл, драл мужик лошадей. “Нет, говорит; надо перепрячь!” Еле-еле добрались до Осиновки, пересел в “беду”, в двухколеску²; поплелись лесом – то есть сущее божеское наказание! Нашвыряны по болоту бревна на аршин одно от другого, то в яму упадем, то на бревно еле влезем... Бились, бились – три версты пять часов ехали. “Нет, барин, неспособно так-то!” – говорит ямщик. “А как же быть?” – “А уж надеть верхом!” Что тут делать? Бросили “беду”, сели вдвоем на клячу, дули, дули ее и в хвост, и в голову, прошла две версты и стала, хоть убей, ни с места! Ни взад, ни вперед; да и точно: затянулась клячонка... “Как же быть?” – “Уж и не знаю, барин!” Попробовал я пешком, провалился по шею! Как есть в полном смысле слова! Даже портфель с повестками едва не утонул... “Ну вот что, барин, – говорит мужик, – лошаденку надо бросить, пушай отдохнет, а ты уж садись на меня верхом, делать нечего; авось я кое-как да кое-как доволочу твое благородие по пням-то до лесного объездчика, а там, пожалуй, и лошадь добудем...” Ну что вы будете делать? Сел. Взобрался ему на плечи! “Ну-ко, господи, благослови!” У мужика-то палка – прет! С кочки на кочку, раза два оба чубурахнулись кубарем, ну, однако, не дошли! Захрипел мой мужик, шапку снял; мокрый весь...» Тогда судебный пристав велел мужику раздобыть лошадь в ближайшем селении, а сам остался дожидаться его в глухом лесу: «Жутко! Волки в эту пору стадами шляются. Думал, думал, вскарабкался на дерево, сижу! Да до глухой полночи проторчал на суке-то с портфелем, покуда уж к свету мой мужик приехал на подводе...» [16, с. 346–349].

Успенский писал свой очерк с изрядной долей сарказма: трудности пути в далекую деревню должны контрастировать с теми маловразумительными и попросту вредными делами, которыми придется заниматься приставу Апельсинскому. Щедринской сатирой отдает эпизод с этим начальничком, что ехал на «беде», потом на мужицком загривке и, наконец, воссел на дереве посреди лесных дебрей.

Это – публицистика. В реальной жизни бывало немногим лучше. В первой половине XIX в. в Олонецкой губернии, по свидетельству этнографа-любителя В. А. Дашкова, нередко употреблялось такое приспособление для перевозки тяжестей, как «керешка», которая волоклась одним или двумя людьми. А тяжестью мог стать полицейский чиновник. «*Керешка* есть узкая доска, с загнутым концом, как у полоза, аршина полтора длиною; на заднем конце ее утверждается дуга в поларшина, и от загнутого конца доски к дуге проводятся и прикрепляются тонкие дранички. В таком экипаже таскают иногда и полицейских чиновников чрез леса, для необходимых судебных исследований» (курсив автора. – В. К.) [9, с. 85]. В 1865 г. в той же Олонецкой губернии суд рассматривал дело по обвинению следователя Г. Милло, который, наряду с многочисленными случаями рукоприкладства, отметился еще и тем, что как-то раз во время «поисков по болоту», подобно рабовладельцу, «заставлял себя носить на носилках, а сам спокойно сидел и курил трубку» [13]³.

Знаменитый политик эпохи Александра I М. М. Сперанский, будучи отстранен от двора, в 1816–1819 гг. служил пензенским губернатором. Его дочь Елизавета (Е. М. Фролова-Багреева, 1799–1857) собиралась приехать к нему из Петербурга. В письме, посланном из Пензы, Сперанский наставлял ее: «Кстати об экипажах, существенное дело есть сохранить их от Петербурга до Новгорода по жесткой дороге; далее же все будет очень мягко». Главный тракт Российской империи – от Петербурга до Москвы – пролегал через Новгород и находился тогда в дурном состоянии. Затем, когда Елизавета выехала и добралась до Москвы, где и остановилась, он получил ее письмо и сразу же ответил. Его послание начиналось так: «Сейчас письмо от любезной моей Елизаветы из Москвы. Теперь я покойнее. Как ни худа дорога между столиц, все она менее представляет опасностей. Более всего я боялся, чтоб экипажи ваши вам не изменили». И далее – важное для нас обобщение умного и много повидавшего вельможи: «Вообще путешествие по России есть сущая пытка, и много пройдет еще времени прежде, нежели сделается оно сносным» [10, стлб. 1149, 1160].

² Действительно, таково было наименование небольшой телеги о двух колесах, примитивной и неудобной, которую обычно применяли для перевозки тяжестей [15, с. 173].

³ В известных историкам воспоминаниях самих российских чиновников эти колоритные подробности отсутствуют, ср.: [17].

В 1819 г. Сперанский получил назначение стать генерал-губернатором Сибири и переехал туда. Он жил в Иркутске и Тобольске, много ездил по немеряным сибирским пространствам и постоянно переписывался с дочерью. В его письмах, в том числе и тех, что он посылал прямо с дороги, почти нет упоминаний об обстоятельствах, трудностях и невзгодах тамошних путей. Похоже, что Сперанский, образованный и религиозно настроенный человек, переносил все это стоически. Он отмечал плодородие и благоденствие Юго-Западной Сибири, а в остальном расценивал ее как всего лишь одну из частей Российской империи, пусть отдаленную и протяженную.

Епископ Вятский Нил (Исакович, 1799–1874), которого в 1838 г. назначили архиереем Иркутским, проделал туда долгий, нелегкий путь, а потом, в 1838–1853 гг., постоянно разъезжал с инспекциями по своей огромной епархии, включавшей всю Восточную Сибирь и Дальний Восток. Интересно, что в своих путевых записках он обращал внимание на самые разные обстоятельства и ситуации – от состояния церквей до геологических отложений в горах, но дорожных трудностей, которые были там в избытке, он, подобно Сперанскому, как бы не замечал [12].

Летом 1862 г. из Петербурга в Восточную Сибирь направлялся П. А. Кропоткин – выпускник Пажеского корпуса, назначенный офицером Амурского казачьего войска. Он выразительно описал в путевом дневнике некоторые существенные дорожные неудобства. Ему три дня кряду пришлось ехать в крытом тарантасе по Западной Сибири под мелким дождиком. Наконец, дождь прекратился. «Это дало мне возможность опустить верх тарантаса, а то при тряской дороге голова и ... (именно так в тексте. – В. К.) страдают невыносимо; впрочем, они никогда не страдают вместе зараз, – их выгоды прямо противоположны: устроишь сиденье помягче – голова при всяком толчке бьется об верх; вынешь из-под себя лишнее, что бывает большею частью, – ... страдает невыносимо, она у меня и теперь сильно болит» [7, с. 50–51]. И это в тарантасе, который был самым удобным для дальних поездок русским экипажем!

Много путешествовавший художник В. В. Верещагин (1842–1904) в очерке, который вошел в его книгу «Листки из записной книжки» (1898), подробно рассказывал о дорогах Сибири: «...Возьмем хотя бы большой сибирский тракт: какими только способами не ездили, не колесили по нем: и на своих, и на долгих, сдаточных, земских, почтовых, курьерских, фельдъегерских» [3, с. 258]. Езда «по курьерской подорожной», по словам Верещагина, бывала очень скорой – такой, «как, вероятно, нигде в другом месте». Он припоминал собственный курьерский опыт, а он дважды совершил поездки из Сибири в Туркестан, зимой и летом: «...Оба раза езда была прямо бешеная; случалось делать по 400 верст в сутки. В начале лета на колесах, а в начале зимы на полозьях, когда бесконечные обозы не пробивали еще колеи и ухабов, – езда, даже очень быстрая, была сравнительно сносна, но по аршинным колеям и саженым ухабам она представляла нечто ужасное, настоящую пытку; только казанские тарантасы могли выдерживать такую встряску, такие толчки, подпрыгивания, перескакивания, и все это без спанья, почти без питанья, лишь со спешным глотанием чая и чего бог пошлет. <...> Приходилось постоянно привязывать себя к перекладной повозке, чтобы не вылететь, так как главное занятие дороною составляла дремота, и легко было из области грез перенестись в лучшем случае в снежный сугроб, а в худшем – в глинистую колею» [3, с. 259–260].

Еще стремительнее по Большому Сибирскому тракту проносились фельдъегеря. Угрозами и побоями они наводили страх и трепет на станционных смотрителей и ямщиков, но и сами страдали от тряски и аварий. Верещагин писал: «Как ни привязывали себя фельдъегеря к экипажу, нередко случалось, что их выбрасывало, и если не убивало, то увечило на разные лады. Фельдъегерь, приехавший к нам в Самарканд, имел левую руку совершенно вывернутую в плече: в предыдущую поездку по Восточной Сибири он вылетел из повозки, расшибся и, не будучи в состоянии лечиться в пути, даже остановиться для вправки, так и остался с рукою, болтавшеюся как привязанная. С другим его товарищем на этом же пути было еще хуже: выброшенный ночью, он так зашибся, что не мог подать голоса и замятво остался на дороге, в то время как ямщик, безоглядно погонявший, прискакал на станционный двор с пустою повозкою» [3, с. 262].

То была Сибирь, а теперь – о Подмосковье. Проживший долгую жизнь поэт и государственный деятель П. А. Вяземский (1792–1878) вспоминал в своей «Старой записной книжке» о прежних временах: «В Московской губернии, в осеннюю и дождливую пору, дороги были совершенно недоступны. Подмосковные помещики за 20 и 30 верст отправлялись в Москву верхом. Так ездил князь Петр Михайлович Волконский из Суханова; так езжали и другие. Так однажды въехал в Москву и фельд-маршал Сакен (Ф. В. фон дер Остен-Сакен, 1752–1837). Утомленный, избитый толчками, он на по-

следней станции приказал отпрячь лошадь из-под форејтора, сел на нее и пустился в путь. Когда явились к нему московские власти с изъявлением почтения, он обратился к губернатору и спросил его, был ли он уже губернатором в 1812 году; и на ответ, что не был, граф Сакен сказал: “А жаль, что не были! При вас Наполеон никак не мог бы добраться до Москвы”» [11, с. 112–113]. Вяземский, ставший крупным чиновником, прекрасно изучил пути сообщения Российской империи – и большие тракты, и проселочные дорожки. Среди всех русских литераторов XIX в. он более чем кто-либо писал о наших путях-дорогах [20; 6].

Особый аспект этой темы – попытки местного начальства принудить живших близ крупных трактов крестьян чинить дорогу. В 1834–1835 гг. Котельничский уездный суд Вятской губернии разбирал дело по обвинению уездного земского исправника Александра Гутовского в том, что тот позволял себе чрезмерные насильственные действия в отношении крестьян и даже волостных начальников. Нужно было организовать работу на Московском тракте, и Гутовский, пытаясь заставить согнанных для ремонта дорожного полотна людей работать, избивал их плеткой. Во время следствия Гутовский все отрицал: грубых слов он не говорил, никого не бил и бить не приказывал (разве что один раз немного похлестал плетью самовольно отлучившихся с работы). Дескать, враги его оклеветали [19, ф. 55, оп. 1, д. 166; ф. 18, оп. 1, д. 245; ф. 18, оп. 1, д. 247; ф. 18, оп. 1, д. 252]. В дореформенной России система обслуживания и починки дорог и мостов была организована плохо, крестьян-работников заставляли этим заниматься из-под палки, да нередко и в страдную пору. Впрочем, и после Великих реформ, когда следить за состоянием дорог в губерниях было поручено земским учреждениям, нелепостей, растрат и прочих неурядиц при ремонтах стало не намного меньше.

Таким образом, дурное устройство путей сообщения, характерное для Российской империи в XIX в., до повсеместного распространения железных дорог, препятствовало должному государственному управлению на всех уровнях – общегосударственном, губернском, уездном. С другой стороны, такая ситуация стимулировала поиски иных возможностей, способствовавших развитию связи, доставке депеш, перемещениям людей и транспортировке грузов, что было жизненно важным для Российской империи. По-видимому, и этим тоже объясняется столь быстрое и в целом успешное развитие железнодорожного дела в России.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Архангельский В.* Нечто из воспоминаний о Заволжско-Ветлужской стороне (Нижегородской губернии) // Вестник Императорского географического общества. 1858. Ч. 23. № 8. С. 151–168.
2. *Борисов Н.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010. 440 с.
3. *Верещагин В. В.* Повести. Очерки. Воспоминания. М.: Советская Россия, 1990. 352 с.
4. *Гиренок Ф.* Дороги и бездорожья // Литературная газета. 2014. № 27. С. 13.
5. *Коршунков В. А.* Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М.: Форум, 2015. 240 с.
6. *Коршунков В.* Петр Вяземский: «То подтолкнет тебя в бока, то головой стучишь как молот...». Дорожные приключения непоседливого поэта-путешественника // Родина. 2022. № 12. С. 117–120.
7. *Кропоткин П. А.* Дневники разных лет. М.: Советская Россия, 1992. 464 с.
8. *Матвеев А. В.* Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX в.). Омск: Изд-во ОмГПУ; Изд. дом «Наука», 2010. 230 с.
9. Описание Олонекской губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях, составленное В. Дашковым. СПб.: В тип. Министерства внутренних дел, 1842. 122 с.
10. Письма графа М. М. Сперанского к его дочери // Русский архив, издаваемый при Чертковской библиотеке П. Бартевым. 1868. М.: Тип. А. Рис, 1869. Стлб. 1103–1212.
11. Полное собрание сочинений князя П. А. Вяземского. Т. 8. СПб.: Тип. М. М. Стасюлевича, 1883. LX, 355 с.
12. Православные духовные писатели Восточной Сибири XVIII – начала XX века: путевые записки архиепископа Нила (Н. Ф. Исаковича) / авт.-сост. С. В. Мельникова. Иркутск: Иркутск. обл. гос. универс. науч. б-ка, 2018. 352 с.
13. *Пулькин М. В.* «Раздача боли»: насилие в общественной и личной жизни в XVIII – начале XX вв. (по материалам Олонекской губернии) // Studia humanitatis: международный электронный научный журнал. 2016. № 2. URL: <http://st-hum.ru/content/pulkin-mv-razdacha-boli-nasilie-v-obshchestvennoy-i-lichnoy-zhizni-v-xviii-nachale-hh-vv-po> (дата обращения: 5.01.2023).
14. *Сенькин Я. М.* Фердинанд, или Новый Радищев. М.: Новое литературное обозрение, 2006. 144 с.
15. Словарь русских народных говоров / гл. ред. Ф. П. Филин. Вып. 2. Л.: Наука, 1966. 314 с.
16. *Успенский Г. И.* Собр. соч.: в 9 т. Т. 6. М.: ГИХЛ, 1956. 432 с.

17. *Шатохин И.* Отражение повседневности российского чиновничества второй половины XIX – начала XX века в мемуарной литературе: служебные поездки // *Вісник Чернігівського національного педагогічного університету.* 2011. Вип. 87. Сер.: Історичні науки. № 8. С. 195–201.
18. *Щепанская Т. Б.* Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.
19. Центральный государственный архив Кировской области.
20. *Boele O.* «The travel peccadilloes of my idling Muse»: Petr Vjazemskij's travel verse reconsidered // *Russian Literature.* 2003. Vol. 53. P. 25–40.

Поступила в редакцию 18.04.2023

Коршунков Владимир Анатольевич, кандидат исторических наук,
доцент кафедры истории и политических наук
ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет»
610000, Россия, г. Киров, ул. Московская, д. 36
E-mail: vla_kor@mail.ru

V.A. Korshunkov

OFFICIALS ON THE OFF-ROAD: FEATURES OF THE ROAD TRADITION OF RUSSIA IN THE 19th CENTURY AND THE SYSTEM OF STATE ADMINISTRATION

DOI: 10.35634/2412-9534-2023-33-5-1022-1028

The road tradition of Russia and the circumstances of road movements in the Russian Empire have been studied by historians and other specialists only recently. However, this topic is important because it allows better understanding how traffic was organized in pre-revolutionary Russia, what difficulties and dangers it was associated with. This paper draws attention to an important aspect of the Russian road tradition – the impact of traffic conditions on the ability for officials, courier officers, police officers, and other officials to arrive at the appointed place on time. Otherwise, the control over the events in the provinces was unattainable: in the conditions of autocracy (before the invention of telegraph, telephone, and before the widespread use of railways) the personal presence of a power official was required. We have a variety of sources on this topic. Firstly, these are narrative sources – journalism, memoirs and correspondence. In addition, in Russia in the 19th century valuable statistical information was collected. Statistical data on this topic are closely related to geographical, ethnographic and local lore information (partly published, partly archived). This paper also examines the attempts of local authorities to force the peasants who lived near highways to repair the roadway and bridges. It is concluded that the poor arrangement of communication routes which was characteristic to the Russian Empire in the 19th century prevented state and public administration, from the nationwide level to the provincial and county ones. On the other hand, this situation stimulated the search for other opportunities to develop the communications, delivery of dispatches, movement of people, and transportation of goods. Apparently, such situation also explains a rapid and successful development of railways in Russia from the middle of the 19th century.

Keywords: Russia of the 19th century, road tradition of Russia, daily life, traffic, system of state administration.

REFERENCES

1. *Arhangel'skij V.* Nechto iz vospominanij o Zavolzhsko-Vetluzhskoj storone (Nizhegorodskoj gubernii) [Something from the memories about the Zavolzhsko-Vetluzhskaya land (of the Nizhny Novgorod province)]. *Vestnik Imperatorskogo geograficheskogo obshchestva* [Bulletin of the Imperial Geographic Society], 1858, p. 23, no. 8, pp. 151–168. (In Russian).
2. *Borisov N.* Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epohu bezdorozh'ya [The daily life of a Russian traveler in the off-road era]. Moscow, “Molodaya gvardiya” Publ., 2010, 440 p. (In Russian).
3. *Vereshchagin V. V.* Povesti. Ocherki. Vospominaniya [Tales. Essays. Memories]. Moscow, “Sovetskaya Rossiya” Publ., 1990, 352 p. (In Russian).
4. *Girenok F.* Dorogi i bezdorozh'ya [Roads and off-roads]. *Literaturnaya gazeta* [The Literary Newspaper]. 2014, no. 27, p. 13. (In Russian).
5. *Korshunkov V. A.* Dorozhnaya tradiciya Rossii: pover'ya, obychai, obryady [Road tradition in Russia: rites, customs, and popular beliefs]. Moscow, Forum, 2015, 240 p. (In Russian).
6. *Korshunkov V.* Petr Vyazemskij: «To podtolknet tebya v boka, to golovoj stuchish' kak molot...». Dorozhnye priklucheniya neposedlivogo poeta-puteshestvennika [Pyotr Vyazemsky: “It will push you to the sides, then you will knock your head like a hammer...”. Road adventures of the restless poet and traveler]. *Rodina* [Motherland], 2022, no. 12, pp. 117–120. (In Russian).

7. *Kropotkin P. A.* Dnevniky raznykh let [Diaries of various years]. Moscow, "Sovetskaya Rossiya" Publ., 1992, 464 p. (In Russian).
8. *Matveev A. V.* Tradicionnaya kul'tura puteshestviya naseleniya Srednego Priirtysh'ya: (XIX – pervaya tret' XX v.) [Traditional travel culture of the population of the Middle Irtysh region (19th – first third of 20th century)]. Omsk, Omsk State University Publ.; «Nauka» Publ. House, 2010, 230 p. (In Russian).
9. Opisanie Oloneckoj gubernii v istoricheskom, statisticheskom i etnograficheskom otnosheniyah, sostavlennoe V. Dashkovym [Description of the Olonets province in the historical, statistical, and ethnographic terms, compiled by V. Dashkov]. St. Petersburg, v tip. Ministerstva vnutrennih del, 1842, 122 p. (In Russian).
10. Pis'ma grafa M. M. Speranskogo k ego docheri [Letters of Count M. M. Speransky to his daughter]. Russkij arhiv, izdavaemyj pri Chertkovskoj biblioteke P. Bartenevym [Russian Archive, published at the Chertkov Library by P. Bartenev]. 1868. Moscow, A. Ris Publ., 1869, stlb. 1103–1212. (In Russian).
11. Polnoe sobranie sochinenij knyazya P. A. Vyazemskogo [The complete works of Prince P. A. Vyazemsky]. Vol. 8. St. Petersburg, M. M. Stasyulevich Publ., 1883, LX, 355 p. (In Russian).
12. Pravoslavnye duhovnye pisateli Vostochnoj Sibiri XVIII – nachala XX veka: putevye zapiski arhiepiskopa Nila (N. F. Isakovicha) [Orthodox spiritual writers of Eastern Siberia in the 18th – early 20th centuries: travel notes of Archbishop Nile (N. F. Isakovich)] / ed by S. V. Melnikova. Irkutsk: Irkutsk. obl. gos. univers. nauch. b-ka, 2018, 352 p. (In Russian).
13. *Pul'kin M. V.* «Razdacha boli»: nasilie v obshchestvennoj i lichnoj zhizni v XVIII – nachale XX vv. (po materialam Oloneckoj gubernii) ["Distribution of pain": violence in public and private life in the 18th – early 20th centuries (based on the materials of the Olonets province)]. *Studia humanitatis: mezhdunarodnyj elektronnyj nauchnyj zhurnal* [Studia humanitatis: international electronic scientific journal], 2016, no. 2. URL: <http://st-hum.ru/content/pulkin-mv-razdacha-boli-nasilie-v-obshchestvennoj-i-lichnoj-zhizni-v-xviii-nachale-hh-vv-po> (date of access: 5.01.2023). (In Russian).
14. *Sen'kin YA. M.* Ferdinand, ili Novyj Radishchev [Ferdinand, or New Radishchev]. Moscow, "Novoe literaturnoe obozrenie" Publ., 2006, 144 p. (In Russian).
15. Slovar' russkikh narodnykh govorov [A dictionary of the Russian folk dialects] / ed. by F. P. Filin. Is. 2. Leningrad, Nauka, 1966, 314 p. (In Russian).
16. *Uspenskij G. I.* Sobr. soch.: v 9 t. [Collected works: in 9 vols.]. Vol. 6. Moscow, GIHL, 1956, 432 p. (In Russian).
17. *Shatohin I.* Otrazhenie povsednevnosti rossijskogo chinovnichestva vtoroj poloviny XIX – nachala XX veka v memuarnej literature: sluzhebnye poezdki [Reflection of the daily life of Russian bureaucracy in the second half of the 19th and early 20th century in the memoirs: mission trips]. *Visnik Chernigivs'kogo nacional'nogo pedagogicheskogo universitetu* [Bulletin of the Chernihiv National Pedagogical University]. 2011, is. 87, ser.: Istorichni nauki [Historical Sciences], no. 8, pp. 195–201. (In Russian).
18. *Shchepanskaya T. B.* Kul'tura dorogi v ruskoj miforitual'noj tradicii XIX–XX vv. [The road culture in the Russian mythological and ritual tradition of the 19th–20th centuries]. Moscow, Indrik, 2003, 528 p. (In Russian).
19. Tsentral'nyj gosudarstvennyj arhiv Kirovskoy oblasti [Central State Archive of the Kirov region].
20. *Boele O.* «The travel peccadilloes of my idling Muse»: Petr Vjazemskij's travel verse reconsidered // *Russian Literature*. 2003, vol. 53, p. 25–40.

Received 18.04.2023

Korshunkov V.A., Candidate of History, Associate Professor of the Department of History and Political Sciences
Vyatka State University
Moskovskaya st., 36, Kirov, Russia, 610000
E-mail: vla_kor@mail.ru