

«Кричал, что мало гальки»: починка дорог в Вятской губернии в XVIII–XIX веках

В. А. Коршунков

кандидат исторических наук, доцент, Вятский государственный университет.
Россия, г. Киров. E-mail: vla_kor@mail.ru

Аннотация. Дорожная проблематика чрезвычайно важна для понимания Российской империи – крупнейшей континентальной державы мира. Но историки не слишком активно изучают транспортные аспекты былой российской повседневности и системы государственного управления. Между тем в законодательных актах и распоряжениях, в наших архивах, в старинной периодике и мемуарах имеется немало свидетельств о способах прокладки и починки сухопутных дорог и мостов в XVIII–XIX вв. Достоверные сведения о дорожных ремонтах позволяют лучше понять внутреннее устройство Российского государства, равно как и отношение власти к народу. В предлагаемой статье эта проблематика рассмотрена на примере Вятской губернии.

Выявленные и использованные источниковые материалы относятся ко второй половине XVIII и к XIX в. – главным образом, ко времени до Великих реформ, то есть к периоду неограниченного самодержавия и крепостничества. В то время подневольный народ пригоняли на дорогу и принуждали копать, возить, кидать, трамбовать. Трудовые повинности включали в себя засыпку рытвин и водомоин, выравнивание бугров на полотне дороги, рытье канав для отвода воды, вырубку леса по обочинам, прокладку гатей и починку мостов, а ко всему еще и поставку подвод. Особенно трудно было работать на дорогах Русского Севера, где население немногочисленно, расстояния огромные, полно речек, ручьев, болот. Архивные данные указывают на непрестанные попытки властей более справедливо распределить бремя этих трудов и на столь же постоянные попытки простых людей уклониться от них. Эксплуатация населения на дорожных работах в Российской империи была слишком велика, а организация труда отличалась редкостной неэффективностью. Дороги же если исправлялись, то, как правило, накануне проезда высокого начальства, и то ненадолго.

Ключевые слова: дороги, Российская империя, повседневная жизнь, Вятская губерния, государственное управление.

Россия – страна протяженностей. Сухопутные дороги тянулись на тысячи верст, через лесные чащи, болота, степи. Они пересекали большие и малые реки, ныряли в овраги, подвдвали к опасным кручам. Император Николай I, беседуя в 1839 г. с французским гостем маркизом А. де Кюстином, обронил афористичную фразу: «Расстояния – бич России» [9, т. 1, с. 224]. Древние римляне твердили, что плавать по морю необходимо («*Navigare necesse est*»), добавляя при этом: «а жить нет необходимости» («*vivere non est necesse*»)¹. Наши предки могли бы заметить, что государство Российское жизненно нуждалось в связности – самую обширную на свете страну необходимо было вдоль и поперек пересекать купцам, военным, ссыльным, паломникам, фельдъегерям. Ездить по дорогам необходимо.

Дорожная проблематика, таким образом, чрезвычайно важна для понимания Российской империи как крупнейшей континентальной державы мира, с ее существенными особенностями. Но историки не слишком активно изучают эти аспекты былой российской повседневности и системы государственного управления, оставляя возможность высказываться преимущественно краеведам и публицистам. По крайней мере, монографических исследований пока нет. Между тем в законодательных актах и распоряжениях, в наших архивах, в старинной периодике и мемуарах имеется немало свидетельств о способах прокладки и починки сухопутных дорог и мостов в XVIII–XIX вв. Достоверные сведения о дорожных ремонтах позволяют лучше понять внутреннее устройство Российского государства, равно как и отношение власти к народу. Эта проблематика будет здесь рассмотрена на примере Вятской губернии (на первых порах – Вятского наместничества). Выявленные и использованные источниковые материалы относятся ко второй половине XVIII и к XIX в. – главным образом, ко времени до Великих реформ, то есть к периоду неограниченного самодержавия и крепостничества. В царствование Александра II дорожное дело стало вестись иначе.

Часто колесивший по России А. С. Пушкин в незаконченной статье «Путешествие из Москвы в Петербург» (1833–1835) со знанием дела утверждал: «Поправка дорог, одна из самых тягостных повинностей, не приносит почти никакой пользы и есть большею частью предлог к утеснению и взяткам». Тяжких работ по прокладке дорог и затем по поддержанию их в проезжем состоянии во все времена бывало с избытком. До Великих реформ 1860-х гг. подневольный народ просто-напросто пригоняли на указанное место и принуждали копать, возить, кидать, трамбовать. Трудовые повинности включали в себя засыпку рытвин и водоин, выравнивание бугров на полотне дороги, рытье канав для отвода воды, расчистку леса по обочинам, прокладку гатей и починку мостов, а ко всему еще и поставку подвод. Иной раз начальство требовало деревца по обочинам сажать.

Особенно трудно было работать на дорогах Русского Севера, где и население немногочисленно, и версты немеренные, да и речек, ручьев, болот полно [см., например: 15]. Вятский край по своим природно-климатическим условиям сходен с северными губерниями – Олонецкой, Архангельской, Вологодской.

Кроме обычных дорожных работ, слишком часто бывали и злоупотребления. Например, марийское население Поволжья и Приуралья, судя по документам 1767–1768 гг., страдало и от узаконенных повинностей, и еще больше – от насилия, побоев, а то и прямых грабежей, чинившихся проезжающими. Жалобы на это содержались чуть ли не в каждом втором направлявшемся наверх документе [3].

Крестьяне всего этого терпеть не могли. Тем более что ремонт проводился в теплое время года, когда люди и без того бывали очень заняты. В 1815 г. в Яранском уезде Вятской губернии поправляли Московский тракт, и распорядившийся работами уездный землемер предписывал дистанционному смотрителю Шаптинской волости подготовить и вывезти необходимый для устройства дороги лес «на места так, чтоб они по приступлении к работам были на оных в совершенной готовности». И сделать это к 1 июня [16, ф. 582, оп. 1, д. 65, л. 101а]. Следовательно, сами работы предполагались в ту пору, когда в Вятском крае тепло и не очень дождливо – уже после сева (и по-видимому, чтобы закончить до уборки). В пореформенный период, согласно российским законам, натуральная дорожная повинность могла применяться лишь в свободное от полевых работ время, то есть весной после посева яровых и осенью после уборки хлеба. Сзывать же крестьян в иное время можно было только в чрезвычайных случаях, когда возникала какая-либо опасность для проезжающих. И если такое случалось, следовало докладывать министру внутренних дел [14, т. 1, ч. 1, с. 56]. Однако этот порядок нередко нарушался. К тому же работы зачастую бывали чересчур спешными – их затевали перед проездом какого-либо важного чина, хоть бы и в самую страду.

16 июня 1794 г. вятский наместник (губернатор) Ф. Ф. Желтухин направил предписание о необходимости подлатать дороги окружным (уездным) органам власти – Яранскому и Царевосанчурскому нижним земским судам. Путь был испорчен рытвинами от весенних вод, да и мосты находились в дурном состоянии. Желтухин требовал от подчиненных, чтобы исправление было сделано непременно «до начатия полевых работ, дабы в тогдашнее время не отлучать для сего поселян от исправления домашних работ, ибо оными на целой год избытки свои промышляют они». Но, кажется, произошло недопонимание. Чиновники Царевосанчурской округи поспешали не слишком, и губернскому начальнику спустя несколько недель пришлось им пригрозить, требуя выполнения. Он писал, что сумеет лично проверить, сделают ли они что-нибудь: ежели, мол, я не увижу исправления дорог во время объезда губернии, то будет вам наказание. Тогда из Царевосанчурска пришло спешное извещение: дорожные работы проведены, теперь все в порядке. Но и на это Желтухин отреагировал неодобрительно – как раз потому, что поправка дорог производилась в июле. Ведь он предписывал принуждать поселян к поправке дорог и мостов «при начале весны до наступления рабочего времени» [16, ф. 583, оп. 600, д. 328, л. 1–1об., 4, 6, 7–7об.]. В общем, первое указание от наместника в Царевосанчурск поступило летом, уже во время полевых работ, затем раздался еще один начальственный окрик. Тут-то чиновники и засуетились – то ли вправду согноли крестьян на дорогу, то ли по привычке слукавили. Но и включать авральный режим чиновникам было нельзя! Желтухин в своих посланиях указывал им, что сами по себе должностные их обязанности требуют своевременного, без дополнительных указаний, выполнения дорожных и всяких прочих работ – то есть без чрезмерной спешки и суеты.

А за пять лет до того, в 1789 г., в Елабужской округе Вятского наместничества крестьяне сумели так пожаловаться на обременение дорожной повинностью, что руководивший окру-

гой елабужский земский исправник вынужден был обратиться выше, и в конце концов это дело рассматривалось Вятским наместническим правлением. Примечательны обороты речи, которыми чиновники в официальных документах описывали положение крестьян: «...Оных селений, где состоят станции, жители по малолюдству, а более по совершенной скудости, понести тех тягостей, которые почти ежечasto бывают, не в силах» [16, ф. 583, оп. 600, д. 499, л. 41об.]. Тягощи заключались в ямской гоньбе, сопровождении отправляемых по трактам колодников и рекрутских партий, ремонте мостов и в прочих трудах. «...Каковые тягощи и изнуряют живущих поселян при больших дорогах противу протчих собратий их, жителствующих в сторонах» [16, ф. 583, оп. 600, д. 499, л. 42об.]. «Поселяне» придорожных деревень и сел умоляли даже не об уменьшении работ и забот, а указывали на несправедливость: те люди, которые обитали чуть дальше от больших дорог, не подлежали таковым утеснениям. Вятские чиновники придумали было, чтоб эти сторонние помогали хоть чем-нибудь придорожным своим «собратиям», но это не могло стать удовлетворительным решением. Сходные жалобы звучали и позже, в 1793 г., когда наместническое правление обращалось в Вятский нижний земский суд, замечая, что «отправляющие ямскую гоньбу одни против других болше отягачаются, некоторые по малосостоянию людей, а другие по далности расстояния станцеи, и иные по множеству пересылавщихся колодников...» Тогда «для уравниения всех» решили собрать сведения о количестве ямских станций и лошадей по каждому участку того или иного тракта и вообще о состоянии путей [16, ф. 583, оп. 600, д. 499, л. 45–45об.]. Вот и все, что сумели измыслить.

Отношение народа к принудительным работам на дорогах хорошо иллюстрирует рапорт вятского губернского землемера Филиппа Бардина губернатору от 27 июня 1812 г. Там говорилось: «В прошлом 1811-м году, по части устройства Сибирского тракта замечено мною, что рабочие люди приписанных к тому волостей являлись не в том количестве, как было назначено – с каждых 100 по 10 человек, а менее, и не с 1-го числа положенного на сие июня м[еся]ца, а позже. И то ж многие без показания каким-либо землемером работ, по издержании хлеба отлучались, не зделав на тракте ничего, в свои дома! Ибо землемеры уездные отряжались к тому с 1-го числа показанного м[еся]ца, и в проезде том, буде где рабочих нет, дистанции оставались без показании. После ж того, хотя рабочие и явятся, но, не зная, что делать, отлучались без всяких позволения, как выше упомянуто, в свои дома...» Землемер уточнял, что «вместо назначаемых 11 943 являлось не более 1500 душ...» [16, ф. 582, оп. 46, д. 6, л. 66–66об., 90]. А ведь вроде бы всё чиновники учли, с точностью до единого человека! Но являться в летнюю рабочую пору для тяжкого и маловразумительного труда со своими подводами и лошадьми да на своих харчах можно было только из-под палки.

В 1824 г. через Вятскую губернию проследовал путешествовавший по стране Александр I, который был в г. Вятке с 8 по 11 октября. Доверенный сановник императора генерал А. А. Аракчеев еще 24 июня писал вятскому губернатору П. М. Добринскому, что государю стало известно о проводившейся в губернии починке дорог. Александр просил Аракчеева узнать, в чем причина – обычное ли это ежегодное исправление или подготовка к визиту? С присутствующей ему дотошностью Аракчеев запрашивал и такие сведения: «Сколько в продолжении сего лета на какой именно дороге во вверенной вам губернии употреблено было работников и конных подвод и с какого числа душ то и другое приходилось? Есть ли же наймом, то сколько имянно издержано денег и по скольку пришлось заплатить с ревизской души?» Губернатор Добринский на это отвечал, что нынешнее исправление дорог – обычное, «на основании Высочайше изданных о дорогах правил...» По его утверждению, он лишь планомерно продолжал дорожное строительство, согласно правилам об устройстве почтовых трактов [16, ф. 582, оп. 47, д. 17, л. 4–8об. См. также: 1, т. 2, с. 849–850; 7; 10, с. 4–41]. Информацию же состоянии и поправке дорог по губерниям правительство и прежде время от времени требовало. Скажем, 29 июня 1810 г. вятский губернатор Ф. И. фон Брандке получил запрос: требовались «обстоятельные сведения о настоящем состоянии столбовых больших почтовых дорог, какое имеют места, по коим они пролегают, естественное положение, сколько находится на оных мостов, спусков и плотин, какие материалы к устройению и починке, соответственно свойству дорог и мостов, употребляются, каков наблюдается порядок в содержании оных и как расположена раскладка земской повинности по душам и обязанность поселян и жителей, вместе с достоверным показанием способов и распоряжений, посредством коих производится покупка и доставление разных для сей потребности надобных материалов?» [16, ф. 582, оп. 46, д. 6, л. 1–1об.]. Обобщая такие данные, высокое начальство определяло, что со всем этим делать.

«Правила», на которые в своем ответе ссылался губернатор Добринский, – это «Именной указ, данный управляющему Министерством полиции», от 13 декабря 1817 г. (с дополнением к нему, которое было введено в 1819 г.). В указе много было сказано о дорогах. Они должны быть гладкими: «Среди дороги не оставлять ступеней, уступов (бугров), ям, выбоин, рытвин и, наконец, следов большого проезда, которые большей частью бывают после обозов и называются простонародно калеями». В опасных местах и на мостах надлежало ставить надолбы с перекладами. Везде нужны были верстовые столбы. В тех губерниях, где достаточно лесов, следовало «заводить по дорогам аллеи за канавками в два ряда», в степных губерниях – ставить знаки «для указания в зимнее время дороги» [13, с. 908–910].

Серьезная поправка дорог в Вятской губернии действительно тогда проводилась. В Центральном государственном архиве Кировской области сохранилось дело о дорожных работах в Яранском уезде Вятской губернии в 1815 г. По этому уезду проходил имевший общегосударственное значение Московский тракт. Затем, в 1819 г., прокладывали спрямленный четырехверстный участок Московского тракта на выезде из г. Вятки [16, ф. 582, оп. 1, д. 65; ф. 237, оп. 76, д. 908].

Предчувствие не обмануло губернатора Добринского, что бы там он ни докладывал Аракчееву: высочайшее посещение было назначено. Уже 6 августа в Вятке было получено официальное предписание из Министерства внутренних дел, где говорилось, что следует употребить «должные средства к исправлению дорог, гатей, мостов по тракту Его Величества» [16, ф. 582, оп. 47, д. 17, л. 1–2].

Вероятно, неспроста вятский губернатор проявил чрезмерное рвение для подготовки к проезду Александра I. Вскоре после визита императора, 11 ноября 1824 г., Добринский направил на имя Аракчеева письмо с оправданиями «по двум предметам», на которые, надо полагать, ему указал император: по «первому – несовершенной исправности дороги и второму – по оглашению излишних с крестьян сборов». Он повторял, что поправка дорог, особенно пролежавшего по территории Вятской губернии Сибирского тракта, была начата сразу после издания «Правил». И успехи, писал Добринский, очевидны: «...Оставалось на некоторых дорогах при мостах поновить форменные надолбы и упрочить дорогу, где позволяет местоположение, насыпью гравия или песку...» Но работам, дескать, препятствовал вице-губернатор Ермолаев. Тот еще «в 1822 г. во время, для дорожных работ назначенное, распустил крестьян с Пермского тракта, лежащего между городами Вяткою и Слободским, и сделал через казенную палату о сем волостным правлениям предписание», которое хотя и было отменено, «не могло не ослабить видимого устройства». А в начале октября 1824 г., накануне высочайшего посещения, пошли дожди, «и дорога, имея большею частью мягкий грунт, невольным образом сделалась хуже». Все тот же коварный Ермолаев, несмотря на это, погнал «транспорты бочек с вином на колесах в города Вятку, Слободской и Глазов через пространство в 200 верст, от чего все пространство сей дороги тем более попортилось...» [10, с. 38, 39]. Кроме того, с 11 августа по 4 ноября 1824 г. Вятскую губернию проверяли сенаторы-ревизоры Е. А. Дурасов и А. А. Долгоруков (таким образом, визит императора пришелся на то время, когда они были в Вятке), а после их отъезда работу продолжали три чиновника из министерств финансов, юстиции и внутренних дел. Правда, в их отчете впрямую не говорилось о неисправностях дорог губернии – видимо, хватало более серьезных упущений [16, ф. 170, оп. 1, д. 314, л. 4об.]². По итогам сенаторской ревизии Добринский от должности был отстранен [17, с. 130; 10, с. 25].

Преемником Добринского на губернаторском посту стал А. И. Рыхловский (1825–1830). В документе, датированном 2 апреля 1827 г., он писал: «Со вступлением моим в управление Вятскою губерниею, между прочими частями, обратило особенное мое внимание устройство по Высочайше изданным правилам трактов. Личное со стороны моей удостоверение и во многом числе поступившие жалобы от поселян открыли, что устройство по здешней губернии дорог сопряжено с крайним отягощением одних и облегчением пред ними других поселян. Главнейшею причиною сего есть неуравнительное назначение участков, кои должны они обрабатывать...» [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 1]. «Высочайше изданные правила», согласно которым нужно было устраивать тракты, – это все тот же указ 1817-го г. (с дополнением). Император желал установить ясные правила для каждой провинции. А для этого требовалось обследование состояния трактов [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 4]. Спустя два года, в 1829 г., губерна-

² Представленный на имя императора отчет сенаторов о проведенной в Вятской губернии ревизии опубликован: [10, с. 29–36].

тор Рыхловский также ссылался на собственный опыт наблюдения над вятскими дорогами, упомянув, что он дважды обозревал губернию [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 96–96об.]. Он видел свою главную задачу в изменении порядка приписки крестьян к дорожным участкам, которые они должны были постоянно ремонтировать, поддерживая в удовлетворительном состоянии. То есть дороги-то плохи, но ключ к их исправлению – в разумной организации труда подневольных мужиков, сгонявшихся на дорожные работы по принуждению. Крестьяне и вправду беспрестанно жаловались на тяготы этих работ – во многих документах времени правления Рыхловского, как и прежде, встречается указание на эти жалобы. Губернатор даже обращался из-за этого в Петербург – в Министерство внутренних дел. В официальных бумагах того времени опять и опять встречаются характерные обороты речи – о том, что работы для поселян не должны быть столь обременительны. На это указывал губернатор, и так изъяснялись его подчиненные. В 1827 г. земский исправник Нолинского уезда, начиная длинное рассуждение о необходимости иначе проложить уже существующий Казанский тракт, не преминул ввернуть: «...Желая привести в надлежащее устройство чрез легчайшие для поселян способы...» [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 22]. Собственно, губернатор Рыхловский хотел как-нибудь изменить порядок, согласно которому для работ по починке каждого тракта направлялись не только обитатели ближних к нему сел и деревень, но и те, кто жил далеко. Подсчитали, что к Сибирскому тракту, пролегавшему по Малмыжскому уезду, приписано было 120 704 души из разных уездов, и люди, вынужденные издали являться на земляные работы, «совсем приходят в совершенное разорение» [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 46–46об.]. При этом, согласно по-разному составленным документам, добираться им нужно было за 100 и более верст; от 100 до 160 и более верст; от 100 до 180 и более верст (в последнем случае сперва написано было – «до 160», но исправлено на «180») [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 83–83об., 84об., 96–96об.]. Впечатляет это «более»... Губернатор предлагал, чтобы те, кто нес большие натуральные повинности на дорожных работах, получили бы облегчение при обязательных платежах: требовалось, стало быть, учитывать труд крестьян на дорогах «при раскладке денег на земскую повинность» [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 47]. Министерство внутренних дел, в общем, было не против, только там сформулировали этак: пусть мосты по Сибирскому тракту для облегчения поселян устраиваются и содержатся на счет общих по губернии земских повинностей [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 98–98об.]. А в начале 1829 г. министерство разрешило при дорожном строительстве обходиться без березовых аллей и рвов вдоль трактов [16, ф. 582, оп. 82, д. 1, л. 84–85, 90–91об.] – тоже облегчение, хоть и невеликое.

Судя по архивному делу, начатому в 1862 г., в Котельничском уезде Вятской губернии (по нему пролегал Московский тракт) к работам опять-таки привлекались в том числе те крестьяне, что жили далее ста верст. В таком случае они предпочли заплатить по 25–30 копеек, чтобы не ехать туда самим, а на эти деньги нанять для вывоза гальки на тракт мужиков из ближних селений [16, ф. 55, оп. 1, д. 383].

Поразительно: десятилетиями подряд власти мудрили, как бы так исхитриться и гонять на работы не только близживущих мужиков, а и дальних, но так, чтоб не за тридевять земель! То и дело приступали к очередному обследованию состояния дорог, чтобы потом принять единственно верное решение, но составлением справок, на поживу будущим историкам, все обычно и заканчивалось.

Народ упирался, чиновники свирепели – им-то при таких условиях необходимо было хоть как, но выполнять работы на дорогах. И вот что из этого получалось.

В 1834–1835 гг. Котельничский уездный суд разбирал дело по обвинению уездного земского исправника, майора Александра Гутовского в том, что тот позволял себе насильственные действия в отношении крестьян Суловской волости и волостного начальства. Нужно было организовать ремонт на Московском тракте, и в исполнительском раже полицейский чиновник лупцевал мужиков плеткой. Оправдываясь, он напоминал в своем рапорте губернатору, что 8 сентября 1834 г. получил от него указание «о непременно устройстве всех лежащих в здешнем уезде трактов». В частности, следовало сделать на дороге «хрящевую насыпь» и заготовить хрящ (крупный песок вперемешку со значительным количеством мелкой гальки) на будущее время [16, ф. 55, оп. 1, д. 166, л. 44]. Кроме того, требовались и обычные работы по устройству канав, поправке мостов и т. п. Согласно рапорту исправника Гутовского, занявшись этим делом, он «встретил явную ослушность». Он писал, что многие, «привыкшие по закоснелой грубости к ослушностям, на дорогу по высылке сельских начальств не являются, а ежели которой и придет, то болшею частию с одними толко деревянными лопатками, но и

тут, побывши недолго и походивши по дороге, опять уходят в свои места...» Гутовский признавал, что проявил рвение чрезмерное. И объяснял это тем, что было «секретное предписание от вашего превосходительства» (да и слухи тоже ходили) о возможном проезде императора, который собирался быть неподалеку от тех мест – в Казани [16, ф. 55, оп. 1, д. 166, л. 44об.–45].

Крестьянам Суловской волости Котельничского уезда, которые в сентябре того же 1834 г. чинили Московский тракт, запомнились угрозы Гутовского. Дескать, он кричал: «Кому суждено жить 10 лет, у меня проживет 5 лет» (один свидетель припомнил, что было еще: «Я убавлю веку») [16, ф. 18, оп. 1, д. 247, л. 1]. Исправник тогда забрал с собой с дороги в деревню человек двенадцать и поодиночке собственноручно высек их. Власти стали разбираться, за что он их наказывал. Один из мужиков пояснил: «Сек исправник меня за то, что пришел я на дорогу без лошади», да и другие говорили о том же [16, ф. 18, оп. 1, д. 247, л. 4–4об.]. Дело в том, что для починки тракта требовалось от реки возить гальку, так что работникам следовало явиться с лошадьми и телегами.

Мужики другой волости – Юмской – тоже тогда пострадали от Гутовского. Староста д. Шмелевской Дмитрий Яровиков свидетельствовал: «Осенью прошлого года (1834-го. – В. К.) исправник Гутовский проезжал по тракту чрез наш дорожный участок и, не найдя между рабочими дорожных смотрителей, выхватил меня из народа, полагаю, потому, что я был тогда старостой, взял за волосы и, положив на землю, дал из своих рук плетью раз более десятка. Потом, увидев, что не так устраиваются на мосте перилы, взял у работавшего тогда крестьянина, имени и прозвания коего теперь не припомню, топор, ударил меня обухом по спине два раза» [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 4]. От Козьмы Ишимова, 55-летнего старика из д. Ишимовской, следователи записали: «Приехавший тогда исправник Гутовский, собрав всех бывших на участке поселян, говорил, что худа дорога и мало приготовлено гальки. По-нашему, дорога была хороша. За это исправник в числе прочих наказал меня плетью». Всыпали ему десять ударов, причем бил не сам, а находившийся при начальнике «разсылка». Сразу после записи этого показания открылось, что Козьмы Ишимова там вообще не было, а все это приключилось с его 20-летним сыном. Почему отец стал свидетельствовать от лица сына, осталось непонятным. Со слов старика, сын в день записи показаний был болен [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 5–5об.]. Может быть, Козьма решил, что рассказ от первого лица прозвучит убедительнее. Наконец, разобрались и тогда допросили отца о том, что знает именно он. Козьма стал говорить: мол, исправник наказывал людей за то, что «пришли без лошадей и мало гальки» [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 9]. Дмитрий Кирилов из д. Пospelово-Воронцовской пояснил: «Приехавший тогда исправник Гутовский собрал весь народ в одно место, кричал, что мало гальки и почему без лошадей» [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 6]. Ефим Минин из д. Мининской уточнил, что был наказан «за то, что вместо гальки привез на дорогу песок» [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 7]. Волостной голова Лука Перминов вспоминал, что Гутовский наказал человек двадцать – всех работников, кто оказался тогда на дороге, «за то, что худо исправлялась дорога и что народ выслан был без лошадей для вывоза гальки». По приказу исправника высекли и волостного голову [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 8].

Самоуправства и жестокости котельничского исправника отразились также в документах Вятской палаты уголовного суда. Пострадал от Гутовского Венедикт Гулин из Молотниковской волости Котельничского уезда, который тогда был крестьянским старостой. Вот запись с его слов: «В сентябре месяце прошлого года (1834-го. – В. К.) исправник Гутовский, проезжая чрез дорожный участок и не найдя меня на тракте, дал письменный приказ явиться к нему в город Котельничь. На другой день [я], пришед к нему, хотя и объяснял, что ушел с дороги за сбором из деревень народа для работ, но исправник, сказав, что я не должен был уходить, увел меня в кухню, где в присутствии его [я] был наказан плетью...» [16, ф. 18, оп. 1, д. 252, л. 4]. Очевидно, о свирепости Гутовского наслышаны были все, так что в сходных ситуациях два мужика попытались спастись от его расправы, бросившись в холодную осеннюю воду. Один из них, Устин Предеин, впоследствии рассказывал: осенью 1834 г. был он на дороге с другими крестьянами «для срезания горы», а «приехавший тогда исправник закричал на меня сначала, что плохо еду с землю, а потом, что скоро гоню, затем начал стегать меня плетью». Устин побежал, вскочил в колодец, где оказалось воды аршина на полтора. Его оттуда вытащили, и Гутовский избил его плетью [16, ф. 18, оп. 1, д. 252, л. 5]. Другой мужик, Егор Авдеев, сообщал следователю: «Осенью прошлого года, накладывая в телегу у реки Моломы гальку и увидя, что приехавший туда исправник побежал за мною с плетью, я, испугавшись,

чтобы [он] меня не ударил, бросился со всем платьем [м] в реку Молому и зашел в воду по пояс». Когда буйный исправник удалился, Егор вылез. В своих показаниях он уточнял, что вообще-то не имел намерения топиться [16, ф. 18, оп. 1, д. 252, л. 5об.].

Исправник Гутовский перед следователями (жандармским подполковником и еще одним чиновником) держался молодцом. В пространных собственноручных показаниях он все отрицал: грубых слов не говорил, никого не бил и бить не приказывал. Просто на него враги клеветают. Дважды Гутовский вворачивал фразу, что это – выдумка, служащая «к угнетению невинности моей» [16, ф. 18, оп. 1, д. 247, л. 7; ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 15]. Впрочем, он признавался, что был-таки случай: ехал он по той самой дороге и встретил группу крестьян, самовольно отлучившихся с работы. Он не допустил никакого самоуправства, лишь немного наказал их плетью. Ну, а так-то никого не бил... [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 10–11].

В нескольких сохранившихся в архиве следственных делах, связанных с исправником Гутовским, нет главного: итогов расследования и оценки выявленных фактов. Иначе говоря, нам неизвестно, покарали его или только увещательную беседу провели и пальчиком погрозили. Похоже, что по-настоящему не разобрались и не наказали. Не оправдывая жестокостей Гутовского, следует все же признать, что сама система поддержания в порядке трактов была в дореформенной России никуда не годной – затратной и неэффективной. Крестьяне не имели никакой заинтересованности в тяжелой работе. Их принуждали, а они стремились увильнуть, схалтурить. Скажем, являлись они на работу без лошадей и телег, хотя было очевидно, что придется вывозить грунт (если срезали пригорок), привозить с реки и насыпать на полотно дороги гальку. И еще: мужики твердили, что вместо гальки кое-кто из них сваливал на дорогу песок, и за это исправник их наказывал. А сам Гутовский утверждал, что даже не песок вместо гальки, а глину [16, ф. 18, оп. 1, д. 245, л. 11]. Каково было бы исправнику отвечать перед своим начальством за такую починку тракта? В общем, полицейские и прочие чиновники в ответ на такое отношение к делу подневольных работников грозили да свирепствовали. И, как видим, нередко в своих усилиях перебарщивали. Впрочем, вышестоящие власти не слишком их за это порицали. В конце концов, после Великих реформ, переданные в ведение земств дороги стали чинить уже иначе, заключая договоры с предпринимателями. Тогда тоже нередко случались сговоры между заказчиками из земства и производителями работ. И как следствие – злоупотребления. Но все же появлялась возможность хоть как-то заинтересовать работников и разумно их контролировать, не прибегая к грубой силе и произволу.

Вятский статистик П. И. Наумов в начале XX в. писал: «Натуральная дорожная повинность в дореформенное время скорее ложилась бременем на население, чем служила той цели, ради которой она была установлена. Злоупотребления чинов администрации, заведовавших натуральными повинностями, в том числе дорожной, были самым обычным явлением». В 1837 г. проводилась еще одна ревизия Вятской губернии, выявившая множество нарушений и злоупотреблений. Крестьяне при этом жаловались ревизору на обременение их дорожными повинностями [8, с. 81–82]. Дело в том, что в мае того года Вятку посетил 19-летний наследник престола Александр Николаевич. Вятчане сетовали, что губернатор К. Я. Тюфяев заставлял их накануне визита чистить дороги, поправлять стоявшие вдоль тракта дома, красить крыши. Тогдашний ректор Вятской семинарии и настоятель Успенского Трифонова монастыря Никодим (Казанцев или Казанский) полагал, что жалобы несправедливы: «Губернатор хотел услужить Наследнику, приказав сделать помянутые дела. И не делают ли в других местах того же, даже больше того – и нигде никто не жаловался, кроме грубых вятчан» [3, 1912, вып. 3, отд. 3, с. 49–50]. Кирилл Яковлевич Тюфяев до того был губернатором Пермской губернии, и, когда в 1824 г. император Александр I посещал тот край, обыватели тоже страдали от усердия своего начальника. Стихотворец-самоучка В. Т. Феонов, служивший в Перми учителем, 6 октября 1824 г. набросал вирши, в которых насмехался над потугами губернатора быстренько навести повсюду образцовый порядок накануне визита августейшей особы:

О, чудотворец наш Кирилл!
В Перми ты много натворил:
От Ягошихи и до Слудки
Построил тротуары в сутки,
Наставил будок среди улиц,
Велел брать в часть коров и куриц,
Вскопал столбы для фонарей,
Завел пожарных лошадей... [5, с. 128]

Егошиха (Ягошиха) – речка на тогдашней окраине Перми, а Слудская гора – возвышенность в другом конце города. «Брать в часть» – значит брать под арест.

Согласно обобщенным в столице официальным данным, к 1900 г. лишь в одном уезде Вятской губернии сохранилась натуральная дорожная повинность [14, т. 1, ч. 1, с. 50]. На деле это было не так. Дорожный статистик П. И. Наумов, характеризуя некоторые, важные для развития экономики грунтовые дороги Вятской губернии начала XX в., постоянно упоминал о тяготах местных жителей, которые должны были работать на поправке дорог. Они стремились избавиться от натуральной повинности, но кое-где она еще оставалась. К примеру, в Елабужском уезде от с. Можги до с. Мордвы тянулся почтовый проселок: «...Местное крестьянское население, однако, сильно тяготится его исправлением, к чему, ввиду движения правительственной почты, особенно настойчиво побуждает его местная администрация. Особенно тяжелым бременем ложится на крестьян сооружение и поддержание в благоустроенном виде несколько (так! – В. К.) больших мостов, через речки Чаж и Сарсак. Это обстоятельство и явилось главным мотивом к ходатайству об отнесении содержания проселка с натуральной повинности на средства губернского земства» [11, с. 34]. Проселочная дорога между г. Слободским и с. Совьинским (Спасским) по большей части проходила через казенный лес. «Исправление пути почему-то до сих пор составляет натуральную повинность местных крестьян, между тем, по закону, эта обязанность должна лежать на владельце тех угодий, через которые пролегает дорога» [11, с. 37]. В юго-западной части Яранского уезда одна из дорог, ведущая к г. Царевосанчурску по низменным местам, постоянно – и зимой, и летом – портилась от частого проезда. «Исправление дороги составляет натуральную повинность крестьян села Сметанина, но ввиду громадного проезда при неблагоприятных топографических условиях содержание дороги в постоянно исправном состоянии является для них непосильным, вследствие чего они и обратились с ходатайством в губернское собрание XXXIV очередной сессии об отнесении содержания 6-ти верст участка на средства земства». Кукарский коммерческий тракт шел из слободы Кукарки (значительного торгово-промышленного центра) к г. Вятке. Наибольшая его часть, пролегавшая по Орловскому уезду, все еще обслуживалась натуральной повинностью тамошних крестьян. «Исправление полотна этой части тракта, сильно портящегося во время непогоды и в пору наиболее оживленного движения, производится в самых незначительных размерах и то по настойчивым требованиям администрации. Но содержание тракта постоянно в более или менее благоустроенном виде было бы слишком обременительным для местного крестьянского населения, особенно ввиду усиливающегося в последнее время грузового и легкового по нему движения» [11, с. 106].

Однако срочно проведенные дорожные работы не всегда гарантировали благополучный проезд высокого начальства. Написавший в 1899 г. в вятскую губернскую газету крестьянин Елабужского уезда вспоминал, как в 1894 г. по самому дурному участку дороги (из Елабуги в Сарапул), который располагался на землях некоего Халилова, должен был проследовать преосвященный. Кое-как замостили размываемую в том месте дорогу. Лишь только важный церковный чин скрылся из вида – тут-то новодельная вымостка и провалилась [12]. Можно сказать, повезло.

Людей для починки трактов сгоняли и в раннесоветские времена. Специальная инструкция 1929-го г. из Маробласти (это нынешняя Республика Марий Эл) предписывала не допускать этого «в период наибольшей занятости полевыми работами», а лучше производить починку весной и осенью [6, с. 4]. Кстати, в инструкции труды откровенно именовались «повинностью». Ситуация, напоминающая Россию крепостническую, дореформенную.

Историк М. И. Васильев, специалист по традиционным русским средствам сухопутного передвижения, полагал, что наши дороги не уступали по обустроенности западноевропейским (по крайней мере, до начала Нового времени в Европе). Он признавал, что плотность населения в России была во много раз ниже, чем там – а это заметно влияет на состояние дорожной сети. Однако, по его формулировке, зависимость от этого фактора «может быть сведена к минимуму при увеличении объема работ по поддержанию транспортных коммуникаций, приходящегося на каждого члена общества». Иначе говоря, «...Россия достигала паритета в отношении дорог с Западной Европой в немалой степени за счет усилий простого русского люда» [2, с. 129]. Васильев отмечал, что в средние века, да и позже, большинство дорог в странах Европы тоже находились в ужасающем состоянии. Так что надо иметь в виду: паритет с тогдашним Западом если и был, то в убожестве. Другое дело, что и в XVIII–XIX вв. российские дороги, в отличие от западноевропейских, по большей части оставались средневековыми.

Но в этом Васильев прав: эксплуатация подневольного населения на дорожных работах в Российской империи была непомерной. И добавим: организация труда отличалась редкостной неэффективностью.

Список литературы

1. Бехтерев Н. П. О высочайших посещениях Вятской губернии // Столетие Вятской губернии. 1780–1880 : сб. мат. к истории Вятского края / изд. Вят. губ. стат. комитета. Вятка : Тип. Губ. правления и литография Котлевич, 1881. Т. 2. С. 819–852.
2. Васильев М. И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135.
3. Иванов А. Г. Марийцы Поволжья и Приуралья (по их наказам в Уложенную комиссию 1767–1768 гг.). Йошкар-Ола : Респ. полиграфич.-ред. объединение Мининформпечати Республики Марий Эл, 1993. 103 с.
4. Из записок преосвященного Никодима Казанского // Тр. Вятской ученой архивной комиссии. 1912. Вып. 3. Отд. 3. С. 1–50; 1913. Вып. 1–2. Отд. 3. С. 51–98.
5. Изергина Н. П. Василий Тихонович Феонов – ученик Вятской духовной семинарии и поэт пушкинской поры (1794–1834) // Петряевские чтения. 2001 : тез. докл. к чтениям / ред. В. Н. Колупаева, А. Л. Рашковский. Киров-на-Вятке : Киров. обл. науч. б-ка им. А. И. Герцена, 2001. С. 127–129.
6. Инструкция о трудовом участии населения в работах на дорогах сельского, кантонного и областного значения. Йошкар-Ола : Первая тип. Маробиздата, 1929. 16 с.
7. Колотов А. В. Александр I в Вятке (к 125-летию со времени посещения) // Памятная книжка Кировской области и календарь на 2009 год : информ.-стат. сб. / редкол.: Н. И. Зорин (пред.) [и др.]. Киров (Вятка) : Террит. орган Федер. службы гос. статистики по Киров. обл., 2009. Вып. 7 (56). С. 293–295.
8. Краткий обзор средств сообщения в Вятской губернии / сост. П. Наумов. Вятка : Типо-литография М. М. Шкляевой, 1908. 150 с.
9. Кюстин А. де. Россия в 1839 году. М. : Изд-во им. Сабашниковых, 1996. Т. 1–2. 528 + 480 с.
10. Маркелов А. В. Династия Романовых и Вятка: Век девятнадцатый. Век двадцатый : (ист. очерки). Вятка (Киров) : Витберг, 2017. 140 с.
11. [Наумов П.]. Экономическое описание грунтовых дорог Вятской губернии, исполненное при дорожном отделе Вятской губернской земской управы в 1902 году. Вятка : Тип. и хромо-литография М. М. Шкляевой, 1904. 107 с.
12. П-в. О дорогах: письмо крестьянина из Елабужского уезда // Вятские губернские ведомости. Приложение. 1899. № 117 (5 окт.). С. 3.
13. Полное собрание законов Российской Империи. [СПб.] : Тип. II отд. Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830. Т. 34: 1817. 958 с.
14. Россия в дорожном отношении / сост. В. Ф. Мейен. СПб. : Тип. Министерства внутренних дел, 1902. Т. 1–3. 144, 467 + 928 + 588, 81 с.
15. Трошина Т. И. Дорожная повинность государственных крестьян Русского Севера // Двинская земля. Котлас : ЭЛПА, 2007. Вып. 5: Мат. пятых межрегион. общественно-науч. ист.-краевед. Стефановских чтений / гл. ред. С. А. Гладких. С. 28–32.
16. Центральный государственный архив Кировской области.
17. Энциклопедия земли Вятской. Киров : Обл. писат. организация, 1996. Т. 6: Знатные люди / сост. С. П. Кокурина; ред. В. Д. Сергеев. 538 с.

"He shouted that there is not enough gravel": repairing roads in Vyatka province in the 18th–19th centuries

V. A. Korshunkov

PhD in History, associate professor, Vyatka State University.
Russia, Kirov. E-mail: vla_kor@mailru

Abstract. Road problems are very important for understanding the Russian Empire as the largest continental state in the world. But historians don't study actively the road aspects of the former Russian everyday life and the system of public administration. Meanwhile in legislative acts and orders, in our archives, in old periodicals and memoirs, there is a considerable amount of evidence on the methods of paving and repairing land roads and bridges in the 18th–19th centuries. Reliable information about road repairs makes it possible to better understand the internal structure of the Russian state, as well as the attitude of the authorities towards the people. These problems are considered in the paper on the example of the Vyatka province.

The identified and used source materials date back to the second half of the 18th and 19th centuries, i. e. mainly to the time before the Great Reforms, that is, to the period of unlimited autocracy and serfdom. The

people at this time were driven to roads and forced to dig, carry, throw, tamp. Labor duties included filling potholes, leveling bumps on the roadbed, digging ditches to drain water, deforestation along roadsides, repairing bridges, and in addition to provide carts. It was especially difficult to work on the roads of the Russian North, where the population is not crowded, and the distances are huge, and there are plenty of rivers, streams and swamps. Archival data point to constant attempts by the authorities to more equitably distribute the burden of these labors and constant attempts by ordinary people to evade them. The exploitation of the population in road works in the Russian Empire was too great, and the organization of labor was extremely ineffective. If the roads were repaired, it was usually on the eve of the visits of high authorities but for a short time only.

Keywords: roads, Russian Empire, everyday life, Vyatka province, public administration.

References

1. Bekhterev N. P. *O vysochayshikh poseshcheniyakh Vyatskoy gubernii* [About the highest visits to the Vyatka province] // *Stoletiye Vyatskoy gubernii. 1780–1880 : sb. mat. k istorii Vyatskogo kraja* – Centenary of the Vyatka province. 1780–1880. Vyatka. Tip. Gub. pravleniya i litografiya Kotlevich. 1881. Vol. 2. Pp. 819–852.
2. Vasilyev M. I. *Factory formirovaniya oblika russkikh dorog v X – nachale XX v.* [Factors of the formation of the Russian roads' appearance in the 10th – early 20th] // *Etnograficheskoye obozreniye* – Ethnographic Review. 2013. No. 3. Pp. 125–135.
3. Ivanov A. G. *Mariytsy Povolzhia i Priuralia (po ikh nakazam v Ulozhennuyu komissiyu 1767–1768 gg.)* [Mari of the Volga and Ural regions (according to their orders to the Legislative Commission in 1767–1768)]. Yoshkar-Ola. Resp. poligrafich.-red. ob'yedineniye Mininformpechati Respubliki Mariy El. 1993. 103 p.
4. *Iz zapisok preosvyashchennogo Nikodima Kazanskogo* [From the notes of His Grace Nikodim of Kazan] // *Tr. Vyatskoy uchenoy arkhivnoy komissii* – Proceedings of the Vyatka Scientific Archival Commission. 1912. No. 3. Sect. 3. Pp. 1–50; 1913. No. 1–2. Sect. 3. Pp. 51–98.
5. Izergina N. P. *Vasily Tikhonovich Feonov – uchenik Vyatskoy dukhovnoy seminarii i poet pushkinskoy pory (1794–1834)* [Vasily Tikhonovich Feonov – student of the Vyatka Theological Seminary and poet of the Pushkin era (1794–1834)] // *Petryayevskiye chteniya. 2001 : tez. dokl. k chteniyam – Petryayevskie readings. 2001 : abstracts for readings* / ed. by V. N. Kolupayeva, A. L. Rashkovskiy. Kirov-na-Vyatke : Kirov regional scient. library n. a. A. I. Herzen. 2001. Pp. 127–129.
6. *Instruktsiya o trudovom uchastii naseleniya v rabotakh na dorogakh selskogo, kantonnogo i oblastnogo znacheniya* [Instruction on the labor participation of the population during the works on the roads of rural, cantonal and regional significance]. Yoshkar-Ola. Pervaya tip. Marobizdata. 1929. 16 p.
7. Kolotov A. V. *Aleksandr I v Vyatke (k 125-letiyu so vremeni poseshcheniya)* [Alexander I in Vyatka (on the 125th anniversary of his visit)] // *Pamyatnaya knizhka Kirovskoy oblasti i kalendar na 2009 god : inform.-stat. sb.* – Handbook of the Kirov region and calendar for 2009 : information and statistical collection / ed. by N. I. Zorin et al. Kirov (Vyatka). Territ. organ of Feder. Service of State Statistics of the Kirov region. 2009. No. 7 (56). Pp. 293–295.
8. *Kratkiy obzor sredstv soobshcheniya v Vyatskoy gubernii* [A brief overview of the means of communication in the Vyatka province] / ed. by P. Naumov. Vyatka : Tipo-litografiya M. M. Shklyayevoy. 1908. 150 p.
9. *Custine A. de. Rossiya v 1839 godu* [Russia in 1839]. Moscow. Publ. house n. a. Sabashnikov. 1996. Vol. 1–2. 528 + 480 p.
10. Markelev A. V. *Dinastiya Romanovych i Vyatka: Vek devyatnadcaty. Vek dvadcaty: (ist. ocherki)* [The Romanov Dynasty and Vyatka: Nineteenth Century. Twentieth century: (historical essays)]. Vyatka (Kirov). Vitberg. 2017. 140 p.
11. [Naumov P.]. *Ekonomicheskoe opisanie gruntovykh dorog Vyatskoy gubernii, ispolnennoe pri dorozhnom otdel Vyatskoy gubernskoy zemskoj upravy v 1902 godu* [An economic description of dirt roads in the Vyatka province, executed at the Road department of the Vyatka provincial zemstvo council in 1902]. Vyatka. Tip. and hromolit. of M. M. Shklyayeva. 1904. 107 p.
12. *P-v. O dorogah: pis'mo krest'yanina iz Elabuzhskogo uezda* [About the roads: a letter from a peasant of the Yelabuga district] // *Vyatskie gubernskie vedomosti* – The Vyatka province news. Application. 1899. No. 117. P. 3.
13. *Polnoe sobranie zakonov Rossijskoy Imperii* [The complete collection of laws of the Russian Empire]. [SPb.]. Tip. II otd. Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. 1830. Vol. 34: 1817. 958 p.
14. *Rossiya v dorozhnom otnoshenii* [Russia and Russian roads] / ed. by V. F. Mejen. SPb. Tip. of the Ministry of Internal Affairs. 1902. Vol. 1–3. 144, 467 + 928 + 588, 81 p.
15. Troshina T. I. *Dorozhnaya povinnost' gosudarstvennykh krest'yan Russkogo Severa* [Road duty of state peasants in the Russian North] // *Dvinskaya zemlya – Dvina land. Kotlas. ELPA. 2007. No. 5: Mat. of the Fifth interregional social and scientific historical ethnographical Stefanovskie readings* / ed. by S. A. Gladkih. Pp. 28–32.
16. *Central'nyy gosudarstvennyy arhiv Kirovskoy oblasti* [Central State Archive of the Kirov Region].
17. *Enciklopediya zemli Vyatskoy* [Encyclopedia of the Vyatka Land]. Kirov. Obl. pisat. organizatsiya. 1996. Vol. 6: Znatnye lyudi / ed. by S. P. Kokurina, V. D. Sergeev. 538 p.