Cahiers du
MONDE RUSSE

Cahiers du monde russe

Russie - Empire russe - Union soviétique et États
indépendants

60/1 | 2019

**Relations informelles et pratiques sociales dans
l'Empire russe au XVIII^e siècle | Transports et voies de
communication en Russie au début des Temps
modernes**

Vvedenie

Transportnye kommunikatsii v Rossii rannego novogo vremeni

Dmitrii A. Redin

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/monderusse/11075>

DOI : 10.4000/monderusse.11075

ISSN : 1777-5388

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2019

Pagination : 97-100

ISBN : 978-2-7132-2795-0

ISSN : 1252-6576

Référence électronique

Dmitrii A. Redin, «Transportnye kommunikatsii v Rossii rannego novogo vremeni», *Cahiers du monde russe* [Онлайн], 60/1 | 2019, Выложить онлайн 01 janvier 2022, Наводить справки в 06 janvier 2022. URL: <http://journals.openedition.org/monderusse/11075> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/monderusse.11075>

VVEDENIE

TRANSPORTNYE KOMMUNIKATSII V ROSSII RANNEGO NOVOGO VREMENI

[Transports et voies de communication en Russie
au début des Temps modernes]

Состояние транспортных коммуникаций — одна из ключевых проблем организации антропогенного ландшафта, поскольку они лежат не только в основе освоения пространства, но играют принципиально важную роль в системе социальных взаимодействий самого разного характера. Особенно очевидной значимость путей сообщения становится при обращении к истории протяженных государств.

Для европейской истории вопрос обустройства дорожной сети и поддержание её эффективного функционирования становится особенно актуальным в эпоху перехода от Средневековья к Новому времени. Этот период, достаточно длительный и разный по хронологии и событийной насыщенности в разных частях Европы, характеризовался общим базовым изменением — формированием крупных национальных государств и протяженных империй. Пришедшие на смену государствам-сеньориям, государства Нового времени несравненно острее, чем их предшественники, нуждались в контроле над расширяющимся пространством (не только в пределах Европейского субконтинента, но и за его пределами) и в мобилизации средств. Это было немыслимым без развитой системы сообщений, обеспечивающей не только переброску товаров и войск, но и лежащей в основе информационного обмена.

Плохие коммуникации, нехватка квалифицированного чиновничьего аппарата и информационных ресурсов — эти взаимосвязанные обстоятельства, роднившие между собой все европейские монархии раннего Нового времени, характеризовали и Россию¹. Более того, на общеевропейском фоне именно

1. См., например: J. Black, *Eighteenth Century Europe: 1700–1789*, L., 1990, p. 328–331; Н.Ш. Коллманн, *Соединенные чество: Государство и общество в России раннего нового времени*, М., 2001, с. 23–24.

Россия (Московское царство и ранняя Российская империя) традиционно представляется наиболее слабым звеном в этом отношении. В самом деле, превосходившая своих европейских соседей по темпам и результатам территориальной экспансии, Россия с конца XV в. расширялась, главным образом, на восток и северо-восток, в малозаселенные пределы, отличавшиеся колоссальными пространствами и сложными природно-климатическими условиями, гораздо более тяжелыми, чем в границах традиционного расселения русских. Поддержание сколько-нибудь устойчивой транспортной системы в рамках такого государства было необыкновенно трудной задачей.

Не менее трудной задачей оказывается и изучение истории транспортных коммуникаций России раннего Нового времени. Первая сложность заключается в том, что история коммуникаций вообще, в том числе и российских — область межпредметных и междисциплинарных исследований. Она включает в себя необходимость анализа географического ландшафта, его картографирования и описания, стихийных колонизационных процессов и направляющей воли политических институций и частных корпораций, технологии дорожного строительства, состояния транспортных средств и инфраструктуры, её пропускной способности, скорости передвижений с учетом многочисленных воздействующих факторов, влияния транспортных коммуникаций на экономическое, политическое и административное состояние государства, развитие военного дела, наконец, на восприятие пространства и способов его преодоления в представлениях людей (начиная от того, что принято называть ментальной географией, до поведения человека в дороге). В идеале, комплексное раскрытие темы оказывается в зависимости от совместных усилий географов, историков, антропологов и социологов и даже лингвистов и историков литературы. Вторая сложность, особенно характерная именно для изучения российских транспортных коммуникаций раннего Нового времени — это состояние источниковой базы. Специфика российского корпуса письменных источников в целом заключается в том, что для периода Средневековья — раннего Нового времени он количественно значительно уступает национальному корпусу источников любой другой из крупных европейских стран. Это же касается и репертуара, или видового состава источников, в котором практически отсутствует делопроизводственная документация (по крайней мере до середины XVI в. её количество ничтожно), источники личного происхождения — то, что сейчас принято относить к более широкой категории эго-документов (до второй половины XVIII в. источники этой категории если не единичны, то количественно скудны), крайне малочислен актовый материал (о более или менее значительном его количестве можно вести речь с XVII в.). В эту источниковую лакуну попадают и такие важные источники, как материалы картографирования и географические описания, не только малочисленные до XVII в., но и очень своеобразные по форме подачи и содержанию.

Всю полноту трудностей, связанных с изучением темы, раскрывает публикуемая ниже статья Алексея Фролова (Институт всеобщей истории

Российской академии наук, Москва) «Новгородские дороги XVI века как пространственный инструмент администрирования». Транспортная сеть Новгородского уезда стала, как показывает автор, основой для превращения пространства, относительно недавно интегрированного в состав Московского государства, в его административную территорию. Для того чтобы реконструировать систему коммуникаций в регионе, потребовалось обратиться к т.н. «Выписи из новгородских изгонных книг» начала XVIII в., старейшая часть которой, «Роспись погостам», восходит к 1560-м гг. и основывается на еще более ранних текстах 1540-х-1550-х гг. Трудоемкий процесс, подразумевающий скрупулезную источниковедческую и текстологическую работу, известную всем, кто имел дело с русскими источниками до XVIII столетия, показывает, насколько не просто иметь дело с материалами такого рода. Корректность их прочтения и реконструкций, создаваемых на их основе, затруднена тем, что историк имеет дело не с картографическим материалом, а с вербальным географическим описанием, которое невозможно механически наложить на современные карты, чтобы получить адекватную картину коммуникаций. Подобные реконструкции требуют поиска специальных исследовательских методик, понимания алгоритма подсчета расстояний в аутентичном тексте и его перевода в привычную нам систему координат. А. Фролов использовал для этого одну из программ геоинформационного моделирования, позволившую визуализировать административный рельеф Новгородской земли. Признавая предварительный и несовершенный характер созданной им модели, автор, тем не менее, предложил перспективную технологию решения подобных задач и продемонстрировал продуктивный пример применения математических методов в историческом исследовании.

Значение и состояние транспортных коммуникаций для осуществления крупных военных операций в Восточной Европе XVI в. охарактеризовал в своей статье «Военные коммуникации Ивана Грозного» Александр Филюшкин (Санкт-Петербургский государственный университет). Его работа посвящена истории военной логистики в условиях «военной революции», кардинально изменившей требования ко всей транспортной инфраструктуре, снабжению и переброске крупных воинских контингентов по своей и вражеской территории. В поле зрения автора оказались вопросы состава и технических характеристик транспортных средств, расчеты количества провианта, фуража, боеприпасов и вооружений, необходимых для снабжения войск, характера и пропускной способности дорог, продвижения военных соединений в условиях бездорожья, значения речных систем для сухопутного следования армии, влияния сезонных флуктуаций, оценки скорости передвижения армии и обоза и многое другое. В статье убедительно доказано, что часто встречающиеся в нарративных источниках и исторической литературе сведения о ста- и полуторасоттысячных русских армиях, якобы действовавших на театрах военных действий в XVI в., не более чем миф. Переброски такого количества войск были физически невозможны при существовавшей тогда системе коммуникаций и транспорта, создававшей объективные ограничения

дальности походов и количеству воинских отрядов, чье продвижение было крайне медленным.

Статья Олега Семенова (Уральский федеральный университет, Екатеринбург) «Ямская гоньба в Сибири до конца XVII в.: проблема появления и функционирования» переносит читателя с крайних северо-западных на крайние северо-восточные рубежи допетровской России: из её европейской части в азиатскую. Стратегическая важность налаживания устойчивой системы сообщения в Сибири диктовалась не только необходимостью дальнейшей экспансии на восток, но и освоением присоединяемых земель, лежавших за тысячи километров от центра государства. Именно благодаря постепенным успехам в развитии коммуникаций между центром и периферией и внутри необозримых пространств Северной Азии впоследствии выросла, по словам Пьера Шоню, «подлинная Сибирь», подобно «Новой Англии, без разрушительной и лишённой будущего стремительности Новой Испании или Перу»². Эта постепенность, тем не менее, была вызвана чрезвычайной трудностью колониационного процесса, отчасти стихийного, отчасти направляемого государством, роль которого в организации ямской службы была определяющей. Под пером О. Семенова история возникновения сети ямских трасс предстает во всей своей многомерности, как проблема не только логистическая, но и финансовая, административная, социальная. Помимо важной информации о времени и обстоятельстве обустройства ямских станций, автор приводит интересные сведения о формировании контингента ямщиков, их жизни как социальной общности, о роли ямщиков в хозяйственном освоении края, их взаимоотношениях с царской администрацией.

В целом, не исчерпывая, разумеется, всех аспектов заявленной темы, публикуемые статьи дают большой объем нового знания о состоянии и функционировании транспортной системы в допетровской России и демонстрируют различные исследовательские методы и приемы, продуктивные в области реконструкции и анализа реалий русской жизни раннего Нового времени в целом.

*Institute of History and Archeology
Ural Branch of Russian Academy of Science,
Ural Federal University, Ekaterinburg*

volot@mail.ru

2. Шоню П., *Цивилизация классической Европы*, Екатеринбург: У-Фактория, 2004, с. 33.