

DOI 10.15826/qr.2018.3.331
УДК 94(470)"18"+327.2(47+57)+354(09)

**РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ
ОКРАИНЫ: МЕЖДУ ТЕОРИЕЙ САМОДЕРЖАВИЯ
И ПРАКТИКОЙ УПРАВЛЕНИЯ***

Амиран Урушадзе

Олег Гром

Наталья Дмитриева

Южный научный центр Российской академии наук,
Южный федеральный университет,
Ростов-на-Дону, Россия

**THE RUSSIAN EMPIRE AND THE NATIONAL PERIPHERY:
BETWEEN THE THEORY OF AUTOCRACY
AND MANAGEMENT PRACTICES****

Amiran Urushadze

Oleg Grom

Natalia Dmitrieva

Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences,
Southern Federal University,
Rostov-on-Don, Russia

This article considers the relations between the Russian Empire and its national peripheries. The authors focus on the deformation of imperial principles of the organisation of power under the influence of the periphery instead of the traditional analysis of imperial methods of incorporating it. The work is based on documents from federal archives and published historical evidence

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект №17-78-20117 «Национальные окраины в политике Российской империи и русской общественной мысли»).

** *Citation*: Urushadze, A., Grom, O., Dmitrieva, N. (2018). The Russian Empire and the National Periphery: Between the Theory of Autocracy and Management Practices. In *Quaestio Rossica*, Vol. 6, № 3, p. 835–853. DOI 10.15826/qr.2018.3.331.

Цитирование: Urushadze A., Grom O., Dmitrieva N. The Russian Empire and the National Periphery: Between the Theory of Autocracy and Management Practices // *Quaestio Rossica*. Vol. 6. 2018. № 3. P. 835–853. DOI 10.15826/qr.2018.3.331 / Урушадзе А., Гром О., Дмитриева Н. Российская империя и национальные окраины: между теорией самодержавия и практикой управления // *Quaestio Rossica*. Т. 6. 2018. № 3. С. 835–853. DOI 10.15826/qr.2018.3.331.

and is structured around three main problems of the Romanov Empire, i. e. first, geography as a hard struggle with distances; second, politics as administrative practice; and third, economy as the price of the peripheries. The article defines the fundamental principle of Russian autocracy regarding the periphery as its desire for political and cultural integration of the periphery into the state. At the same time, the implementation of this principle forced the imperial authorities to seek other mechanisms to integrate outlying territories. The authors conclude that the experience of the Russian Empire demonstrates an inconsistency between state theory and practice. The periphery was not only an object of imperial policy, but also an agent in the development of the empire itself.

Keywords: Russian Empire; national outskirts; Romanovs; autocracy; imperial policy; geopolitics.

Статья посвящена взаимоотношениям Российской империи и ее национальных окраин. Авторы фокусируют внимание не на традиционном анализе имперских методов их инкорпорации, а на процессе деформации имперских принципов организации власти под влиянием окраин. Работа основана на документах федеральных архивохранилищ и на опубликованных исторических свидетельствах. Исследование построено вокруг трех осевых проблем империи Романовых: во-первых, географии как тяжелой борьбы с расстоянием, во-вторых, политики как административной практики, в-третьих, экономики как цены окраин. Определен фундаментальный принцип окраинной политики российского самодержавия – стремление к политическому и культурному слиянию периферии с ядром государства. Отмечено, что проблемы, связанные с реализацией этого принципа, заставляли имперские власти искать другие механизмы интеграции окраин. Авторы приходят к выводу, что опыт Российской империи показывает противоречивость государственной теории и практики. Это позволяет говорить о том, что окраины были не только объектом имперской политики, но и субъектом развития самой империи.

Ключевые слова: Российская империя; национальные окраины; Романовы; самодержавие; имперская политика; геополитика.

Встреча начальника канцелярии кавказского наместника действительного статского советника В. С. Сафонова и императора Николая I состоялась 26 сентября 1846 г. [Архив князя Воронцова, с. 383]. Разговор продолжался полтора часа и касался вопроса предоставления Кавказскому краю права свободной торговли. Возражая против фритредерских предложений кавказской администрации, Николай I сказал:

Не судите о Кавказском крае как об отдельном царстве. Я желаю и должен стараться сливать его всеми возможными мерами с Россией, чтобы все составляло одно целое. Я к этому стремлюсь и должен стремиться. Я стараюсь, чтобы все истекало отсюда (здесь он показал на свою

грудь. – Прим. В. С. Сафонова), чтобы тамошние жители знали и чувствовали, что они зависят от Севера, что на них падают лучи тамошнего солнца и что они получают свою жизнь и свое благосостояние наравне с другими частями обширного царства русского, от одного светила. Вот к чему я стремлюсь [Там же, с. 387].

Этот пассаж можно по праву считать политической программой Романовых в отношении окраин. Еще в октябре 1835 г., выступая в Варшаве перед депутацией от города, Николай I сформулировал основы этой программы и для Царства Польского:

Вам представляются два пути: упорствовать в мечтах о независимой Польше или жить спокойно, верными подданными, под моим правлением. Если вы упрямо сохраняете мечты обо всех химерах, об отдельной национальности, о независимой Польше, о всех этих несбыточных призраках, вы ничего не сможете сделать, кроме того, что навлечете на себя новые тяжкие бедствия. Я воздвигнул Александровскую цитадель и объявляю вам, что при малейшем волнении – разгромлю ваш город; уничтожу Варшаву – и уж конечно, не я выстрою ее снова [ГАРФ. Ф. 672. Оп. 1. Д. 301. Л. 1].

Парадокс империостроительства заключался в том, что, желая превратить окраины в простое продолжение внутренних российских губерний, Романовы были вынуждены создавать разнообразные институты, иерархии и порядки непрямого управления (*indirect rule*), выходявшие за пределы властной вертикали. Эти сложносоставные структуры, как правило, выстраиваемые на смеси идей обеспечения имперского военно-политического контроля, продвижения цивилизаторской миссии и адаптации местных судебно-правовых административных традиций, трансформировали окраины, но в не меньшей степени изменяли и саму империю. Такие экстраординарные системы окраинного управления позволяли преодолеть ситуацию системного кризиса, но практическая эффективность не способствовала их институциональной легитимизации. В этом отношении показателен пример Кавказского наместничества, с помощью которого была завершена Кавказская война и были успешно проведены реформы на южной окраине империи. Но наместничество так и осталось для министерской элиты лишь временным (чрезвычайным), а значит, ненормальным способом организации власти. Стремление к отстаиванию принципа общеимперской вертикали власти, адептами которого в разной степени были самодержцы и их министры, была частью ложного инстинкта имперского самосохранения, ставшего причиной распада государства Романовых (ср.: [Reynolds, p. 1]).

В современной отечественной историографии и учебной литературе проблема окраин в политике Российской империи рассматривается как прежде всего политика центра по подчинению периферии

и модернизации практик имперского доминирования (см., например: [Регион в истории империи; Исторические эссе о Сибири; Дамешек Л. М., Дамешек И. Л.]). Условно такой подход можно назвать центр-периферийным. Он развивался под влиянием зарубежной исторической литературы и новой традиции постколониальных исследований, классик которых Э. Саид определил империализм как «теорию, практику и отношения доминирующего центра к управляемой отдаленной территории (*distant territory*)» [Said, p. 5].

Работы, выполненные в таком эпистемологическом ключе, позволили пересмотреть закрепившийся в советской науке с конца 1950-х гг. концепт добровольного вхождения «окраинных» этносов в пространство Российского государства¹. Но дальнейшее теоретическое развитие центр-периферийного подхода представляется затруднительным², что и актуализирует поиск новой исследовательской перспективы.

Предлагаемый подход заключается в переносе внимания с того, как Российская империя *управляла и интегрировала* окраины, на то, как окраины *видоизменяли* империю. Его можно сравнить с изменением исследовательской оптики в рассмотрении взаимоотношений между империями и национализмом, предложенном в книге «Национализация империй» [Nationalizing Empires; Летняков, с. 203–216]. Вместо привычного взгляда, согласно которому империи создавались нациями, авторы книги направили фокус внимания на то, как империи создавали нации. Эта концептуальная предпосылка позволила убедительно показать, что генезис наций и строительство империй были взаимосвязанными процессами, а главное – национализация империй выступала в качестве модернизации их государственных структур, необходимой «в погоне за мощью» с конкурирующими имперскими организмами.

Рассмотрение функциональной, преобразующей роли окраин в процессе формирования Российской империи позволяет увидеть множественность центров имперской власти, из которых и необходимо посмотреть на империю, не упуская при этом перемещения

¹ Ср. высказывание: «В XVI–XVIII вв. у народов Закавказья и Северного Кавказа – армян, грузин, азербайджанцев, адыгов, кабардинцев и осетин, а также народов Дагестана, Чечни и Ингушетии – усиливалась ориентация на Россию, шел сложный и продолжительный процесс *добровольного* вхождения их в состав российского государства (курсив наш. – А. У., О. Г., Н. Д.)» [История народов Северного Кавказа, с. 9]. Такой подход базировался на сложной диалектике царского гнета и его прогрессивных последствий для присоединяемых народов. Парадоксально, но это был советский вариант развития имперского представления о «цивилизаторской миссии» и концепции «меньшего зла». Авторы фундаментальной «Истории Дагестана» в предисловии к ее второму тому отмечали: «Не упуская из виду, что царская Россия была очагом всякого рода гнета, авторский коллектив считал своей важнейшей задачей показать объективно-исторические прогрессивные последствия включения Дагестана в состав России...» [История Дагестана, с. 5]. См. также: [Шоинбаев; Историческое значение присоединения Бессарабии и Левобережного Поднепровья к России].

² О некоторых противоречиях на примере книжной серии «Окраины России» см.: [Абашин, с. 456–470].

из одного регионального центра в другой и в центр империи. Это отвечает требованиям контекстного анализа и соответствует историческому «перетеканию» людей и идей между различными центрами Российской империи.

Нами рассмотрены три крупных взаимосвязанных сегмента имперского пространства. Первый, географический, предполагает, что окраины представляют собой прежде всего пространственную реальность. Вновь присоединенные территории изменяли имперскую карту, задавали новый масштаб³. «Постигая значение расстояний, – писал Ф. Бродель применительно к империям XVI столетия, – мы видим в новом свете проблемы управления империями» [Бродель, с. 9]. Гигантские расстояния стали ахиллесовой пятой империи Романовых. Удлинившиеся линии коммуникации с окраинами «искривляли» вертикаль самодержавия. Высочайшие распоряжения устаревали еще по дороге в региональные центры. Это вынуждало Петербург наделять местную администрацию новыми служебными полномочиями и привилегиями.

География во многом определяла параметры моделей регионального управления – второго из рассматриваемых в статье сегментов сложно организованного пространства империи. Формирование имперского закона и порядка на окраинах было движением не только поступательным, но часто и возвратным. Перевезти и успешно применить на окраинах управленческие шаблоны из внутренних российских губерний удавалось далеко не всегда. Это приводило к появлению здесь различных административных институтов-гибридов, сочетавших правила империи и нормы местной жизни. Не меньшее значение имели механизмы вовлечения в империостроительство местной элиты, которая становилась проводником лояльности, а по мере своей национализации – и источником новых проблем. Гетерогенность Российской империи, описанная в классической работе А. Каппелера, не ограничивалась хозяйственными и социокультурными системами [Каппелер, с. 236]. Разнородность окраин провоцировала создание разнообразных имперских управленческих моделей.

Если Британская империя возникла как коммерческий проект, то генезис Российской империи – явление в первую очередь военно-политическое. Тем не менее, экономические мотивы в окраинной политике России играли не последнюю роль. Не случайно министр финансов обладал если не первым (остававшимся за императором), то вторым по значимости голосом при обсуждении проектов, касающихся окраин. Изменения, происходившие в трех перечисленных областях, были взаимообусловленными и определяли общую динамику развития Российской империи.

³ В новейшей монографии Б. Н. Миронова влиянию географического фактора на развитие Российской империи посвящена отдельная глава, см.: [Миронов, с. 56–117]. Однако проблема расстояний не получила здесь даже общего рассмотрения.

Далекie окраины

Российская империя присоединяла новые территории, которые становились государственными окраинами, а не заморскими колониями⁴. Если линии коммуникации Британии с ее владениями проходили по морю, то Россия была связана со своими почти исключительно сухим путем. В XVIII–XIX вв. скорость передвижения по суше значительно уступала скорости передвижения водным путем. Крымская война (1853–1856) показала, что военные грузы и войска доставлялись из Гибралтара в Балаклаву быстрее, чем из Москвы в Крым. Перевозка «мягкого золота» (пушнины) с Аляски через Сибирь в Китай занимала два года, в то время как американские торговые корабли были способны доставить ценный груз за пять месяцев. «Океаны соединяли, а земля разделяла», – афористично отметил А. М. Эткиндр [Эткиндр, с. 15]. Низкая скорость сухопутного движения дополнялась его дороговизной: «Перемещение грузов по земле всегда обходилось дороже, чем морские и речные перевозки, хотя бы в силу меньшего трения между водой (жидкостью) и транспортным средством (изготовленным из твердых материалов)», – подчеркивают авторы «Кембриджской экономической истории Европы» [Кембриджская экономическая история Европы, т. 1, с. 307].

Состояние российских дорог было в конце XVIII в. критическим. По оценке Э. Г. Истоминой, «почти все главные в экономическом и стратегическом отношении дороги нуждались в неотложном ремонте» [Российская империя от истоков до начала XIX века, с. 530–550]. В Петербурге это понимали и пытались улучшить положение. Для организации преобразования российских дорог в 1786 г. был создан профильный институт – Комиссия о дорогах в государстве, в работе которой принимала участие императрица Екатерина II [Краткий исторический очерк, с. 6]. Комиссия должна была составить Генеральные правила для строения дорог в России – масштабный детальный план переустройства беспорядочного дорожного хозяйства огромной империи. Спустя десять лет комиссия была ликвидирована Павлом I, так и не закончив своей работы. Год спустя правительство опубликовало постановление, где рекомендовало строить новые дороги и содержать старые так, как это делали в Курляндии, Лифляндии и Литве. Но эта благостная рекомендация не смогла заменить регулярных дорогостоящих дорожных работ.

Ситуацию с путями сообщения еще более осложняло то, что реки, обеспечивавшие наиболее удобное и дешевое передвижение товаров и людей на Европейской равнине, а также в азиатской части империи

⁴ Пожалуй, единственным исключением из этого правила была Аляска. Подробнее о заморско-колониальном опыте Российской империи см.: [Виньковецкий].

текут в основном в меридиональном направлении. И если задача добраться из центра к портам Черного и Балтийского морей решалась относительно легко, то путь на западные окраины (в широком смысле – от Литвы до Бессарабии) был полностью или частично сухопутным, что затрудняло вплоть до середины XIX в. административную и экономическую ассимиляцию этих окраин, равно как и Сибири. О состоянии российских дорог свидетельствует и то, что до 1820 г. в империи Романовых не существовало ни государственных, ни частных транспортных компаний [Бекасова, с. 34].

Путь на окраины был не только долгим и дорогим, но часто и опасным. Главной артерией, связывавшей Россию с присоединенной в 1801 г. Восточной Грузией, являлась Военно-Грузинская дорога, которая долгое время находилась в крайне неудовлетворительном состоянии [АКАК, т. 1, с. 525–527; Кавказская война: истоки и начало. 1770–1820 годы, с. 240–251]. 26 февраля 1803 г. главноуправляющий Грузией П. Д. Цицианов представил проект преобразования старой неудобной дороги в новую, названную в честь правящего императора Александровым путем [АКАК, т. 2, с. 223–225]. Качество дороги действительно улучшилось, но движение по ней оставалось нестабильным. Нормальному ее функционированию препятствовали природные катаклизмы: лавины, камнепады, сходы сели. По этой причине в 1808, 1817 и 1832 г. проезд по Военно-Грузинской дороге блокировался на несколько месяцев.

«Кавказ от России далеко...» – показательное замечание из письма князя Д. И. Святополка-Мирского, написанного в 1855 г. [ОР РГБ. Ф. 169. Карт. 19. Ед. хр. 7. Л. 1]⁵. Отсутствие надежного и быстрого пути превращало южную окраину в далекую, почти заморскую (в случае Кавказа – загорную) периферию. Приблизить окраины к имперскому центру и технически, и психологически могли бы железные дороги, но создание российской рельсовой сети началось только при Александре II. 26 января 1857 г. император утвердил Устав Главного общества российских железных дорог, ближайшими целями которого были завершение строительства линии Петербург – Варшава (с направлением на Кёнигсберг), а также устройство дорог из Москвы в Феодосию и Нижний Новгород [ПСЗРИ-2, с. 82]. Это дает представление о зародышевом состоянии российской железнодорожной отрасли в середине XIX в. в сравнении с английскими, общая протяженность которых к тому времени превысила 15 тыс. км [Кембриджская экономическая история Европы, т. 1, с. 315]. Великий князь Михаил Николаевич в отчете о деятельности Кавказского наместничества за 1855–1880 гг. писал:

⁵ Это письмо являлось ответом на письмо Н. Н. Муравьева, назначенного в конце 1854 г. кавказским наместником. Он адресовал свое письмо А. П. Ермолову. Письмо содержало негативную характеристику порядков службы на Кавказе и состояния Отдельного Кавказского корпуса.

Возможно, большее развитие легчайших и удобнейших средств сообщения Кавказа с внутренними областями империи и различных частей его между собою составляет, несомненно, самый жизненный вопрос его материального развития и духовного преуспеяния и слияния с империей [ГАРФ. Ф. 678. Оп. 1. Д. 687. Л. 17].

За это время на южной окраине были построены две железнодорожные линии – Ростово-Владикавказская и Поти-Тифлисская, общая протяженность которых была менее 1 тыс. км.

Скромность достигнутого имперские власти замещали масштабностью задуманного. Проекты сооружения перевальной железной дороги между Владикавказом и Тифлисом обсуждались с 1870-х гг. [Анисимов, с. 46]. Наиболее решительно этот вопрос стал разрабатываться с 1910 г., когда Особое совещание при Министерстве путей сообщения утвердило план прокладки рельсового пути к востоку от направления Военно-Грузинской дороги, но начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война сделала реализацию замысла невозможной.

Если проблема сообщения между центром и окраинами почти всегда была в фокусе внимания имперской администрации, то задача обеспечения связи между окраинами, равно как и внутри окраин, решалась в последнюю очередь. Железнодорожная линия Кишинев – Унгены, например, была построена в 1871–1875 гг. и соединяла Одессу с румынской границей. Движение по другой, прошедшей по территории Бессарабии ветке, связавшей Бендеры и румынский порт Галац, началось во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Обе имели в первую очередь военно-стратегическое значение, сообщение же между городами самой губернии осуществлялось посредством грунтовых дорог. Некачественные дороги не могли обеспечить задачу бесперебойного движения людей и товаров к железнодорожным станциям, морским и речным портам. Строительство шоссе дорог в Бессарабии началось только в последние годы XIX в. и продвигалось очень медленно [Гросул, Будак, с. 101]. Местное земство пыталось исправить ситуацию с дорогами и лоббировало строительство железнодорожной ветки, соединившей бы север Бессарабии с Кишиневом (Сорока – Бельцы – Оргеев – Кишинев с продолжением в сторону юга губернии) (см., например: [Nouele drumuri de fier în Basarabia, p. 79–80]). Однако, несмотря на наличие нескольких согласованных проектов, проблема осталась нерешенной. Только в 1916 г. во время Первой мировой войны и опять же в стратегических целях была построена железнодорожная ветка, фактически соединившая Бельцы и Кишинев по «кривому» маршруту через Унгены.

Вместо царя

Отдаленность окраин заставляла Российскую империю искать нестандартные управленческие решения и практики. Создание особых форм правления и региональных административных практик, учи-

тывающих местную политико-правовую культуру, стало обычным приемом имперской политики уже при Александре I.

Расширение территории Российского государства на запад и включение в имперское пространство прибалтийских губерний сформировало традицию сохранения на начальном этапе на присоединенной территории традиционных законодательных и институциональных практик. Подобный опыт был реализован в Царстве Польском и Великом княжестве Финляндском. Положительная апробация в Остзейском крае практики инкорпорации местной политической верхушки в имперскую элиту, дарование прав российского дворянства местным высшим социальным кругам тоже получили распространение в Польше и Финляндии. Так же было в Малороссии еще в конце XVIII в., а позднее – в Северо-Западном крае, Бессарабии, Грузии. Во многом такое терпимое отношение к существованию в одном государстве территорий, живущих по разным законам, обосновывалось пограничным положением национальных окраин и активной внешней политикой империи. Лояльность местных элит к имперскому центру зачастую служила гарантией сохранения сложившегося положения на протяжении всего XIX в.

Стремление обеспечить элитам новоприсоединенных окраин наиболее комфортные и привычные условия существования проявилось на юго-западе империи – в Бессарабии. В рескрипте на имя бессарабского митрополита Гавриила (Бенулеску-Бодони) Александр I писал: «Мое намерение состоит в том, чтобы дать ей (Бессарабии. – А. У., О. Г., Н. Д.) гражданское управление в соответствии с ее нравами, обычаями и законами» (цит. по: [Кушко, Таки (при уч. Грома), с. 117]). Для реализации этой цели в 1812 г. был подготовлен проект временного управления Бессарабии. Главой временного правительства и первым гражданским губернатором стал С. Стурдза, молдавский боярин, переселившийся в Россию еще после Ясского мира 1791 г. [Гросул, с. 173]. По временным правилам местное население освобождалось от всех налогов и военной повинности сроком на три года; жителям даровались «их законы», а делопроизводство должно было вестись на русском и молдавском языках [Таки, с. 151].

Несмотря на наличие среди части имперской бюрократии скепсиса в отношении самоуправления Бессарабии, в 1816 г. Александр I подтвердил свое намерение предоставить ей автономный статус и уже в 1818 г. утвердил «Устав об образовании Бессарабской области». Как утверждалось в документе, «Бессарабская область сохраняет свой народный состав и вследствие сего получает и особый образ управления» [ПСЗРИ-1, с. 226]. По уставу 1818 г. в Бессарабии вводился выборный законосовещательный орган – Верховный Совет, состоявший из президента (наместника или военного губернатора), гражданского губернатора, вице-губернатора, представителей судебной власти и депутатов от дворянства, избиравшихся каждые три года [Кушко, Таки (при уч. Грома), с. 124].

Практически сразу после введения проявилось противоречие между имперскими представлениями о рациональном управлении и «местными обычаями», унаследованными от Молдавского княжества времен фанариотского режима. Так, из 200 дел, поступавших ежегодно на рассмотрение в Верховный Совет, решалось не больше 13, коррупция в судах была повсеместной, а ее масштабы превышали допустимые по российским меркам рамки [Кассо, с. 219]. Российские чиновники, такие как Л. С. Байков и Ф. Ф. Вигель, считали, что бессарабские бояре, прикрываясь «конституцией» и ссылаясь на мифические молдавские законы, занимались лишь собственным обогащением. Выход они видели во введении общероссийской губернской модели управления, в распространении в полной мере на Бессарабию российских законов.

Поворот в имперской политике от поддержки автономистских проектов к централизованному административному регулированию произошел в царствование Николая I, желавшего «слить окраины с Россией».

Попытки переноса внутренних административных шаблонов на окраины даже при систематической подготовке иногда приводили к управленческим кризисам. Комиссия сенатора П. В. Гана разрабатывала административную реформу Южного Кавказа более двух лет (1837–1839). Чиновниками были подготовлены сотни страниц планов и предложений, включавших подробное рассмотрение всего комплекса судебно-административных проблем края. Однако основной принцип преобразований отличался прямолинейностью:

Комиссия, по полному убеждению, полагает не только нужным, но даже необходимым во всех частях Закавказского края, вполне нашему правительству покорных и управляемых им непосредственно, ввести устройство управления, основанное на общем учреждении о губерниях с теми изменениями, которых требует местность и обстоятельства края [РГИА. Ф. 561. Оп. 1. Д. 206. Л. 151–152].

Новый порядок вступил в силу 1 января 1841 г., а уже спустя полгода стало ясно, что реформа провалилась. В записках М. А. Корфа отмечено:

Многое на деле оказалось не соответствующим местным нуждам, даже невозможным в исполнении; другое, противное нравам и навыкам жителей, возбудило ропот, недоразумения, вящие неустройства... [Корф, с. 247].

Уже весной 1842 г. Николай I отправил на Кавказ «ревизора» – военного министра А. И. Чернышева, который засвидетельствовал безуспешность попытки П. В. Гана сделать Кавказ простым продолжением внутренних российских губерний, «только не с гладкой, а с взъерошенной поверхностью» [Соллогуб, с. 449].

Реакция населения окраин на административные преобразования различалась. Если на Кавказе реформа П. В. Гана вызвала волнения и сопровождалась вооруженными выступлениями (Гурийское восстание 1841 г.), то ликвидация бессарабской автономии (1828) вызвала у молдавского боярства лишь «грусть о правах, случайно полученных и случайно потерянных» [Кассо, с. 225].

Необходимость особого подхода к управлению окраинами привела к появлению при Николае I новых институциональных практик взаимоотношений имперского периметра с центром – через территориальные комитеты (Комитет по делам Царства Польского (1831), Комитет Западных губерний (1831), Кавказский комитет (1833))⁶. Создание во властной системе империи подобных обособленных институтов, подчиненных непосредственно императору и решавших управленческие задачи в соответствии с особенностями региона, было призвано приблизить имперскую администрацию к пониманию обустройства специфических территорий и укрепить тем самым целостность государства, обеспечивая максимально быстрое рассмотрение и решение насущных проблем окраин. Закрывались территориальные комитеты, как правило, по причине сокращения рассматривавшихся ими дел, что с точки зрения имперской администрации являлось доказательством достижения поставленной перед данным управленческим органом цели, а именно административного слияния окраины с внутренними российскими губерниями.

Однако зачастую закрытые в правление одного императора территориальные комитеты открывались вновь уже при другом со схожими целями. Так, Комитет Западных губерний в 1831 г. был призван «войти в соображение мер, кои приняты быть могут, дабы губернии, от Польши присоединенные, приведены были к порядку, какой по управлению в других российских губерниях существует», и просуществовал до 1841 г. [Журналы Комитета Западных губерний, с. 75]. Уже через 20 лет при Александре II он был вновь открыт с подобной же формулировкой. Так произошло и с Комитетом по делам Царства Польского.

Опыт повторного учреждения административных институтов нашел отражение и на южной окраине. В 1845 г. по инициативе Николая I было создано Кавказское наместничество. Первым кавказским наместником стал граф М. С. Воронцов, ранее успешно управлявший Новороссией и сделавший многое для упразднения автономного статуса Бессарабии. Наместник стал полновластной фигурой. Министры лишились контроля над «кавказскими» делами, наместник сосредоточил в своих руках всю власть, которая была ограничена только границами края, им управляемого (см.: [Правила об отношениях Кавказского наместника]).

Отдаленность имперского центра и окраин зачастую преодолевалась не институтами, а лицами, наделенными доверием царя и обретавши-

⁶ Сибирский комитет был создан еще в 1821 г.

ми высшую власть в масштабах региона. Невозможность физического монаршего присутствия на окраинах компенсировалась своеобразным «клонированием». Первый кавказский наместник и первый туркестанский генерал-губернатор, которым стал К. П. фон Кауфман (1867–1882), становились частью политического тела императора. Но эта практика особых полномочий и служебных привилегий деформировала и самодержавие, и бюрократическую систему империи. Министры пытались ограничить самостоятельность администраторов, призванных управлять окраинами вместо царя. Их активность приносила результаты. В ликвидации Кавказского наместничества (1881) не последнюю роль сыграл М. Х. Рейтерн – министр финансов (1862–1878), а позднее председатель Комитета министров (1881–1886). Но главной причиной ликвидации наместничества стало отсутствие подходящей кандидатуры в наместники. Александр III предложил Тифлис военному министру Д. А. Милютину, но тот отказался [Выдержки из дневника, с. 410]. Других вариантов император не увидел.

Официальными причинами ликвидации Кавказского наместничества были названы завершение Кавказской войны, непомерные расходы казны на его содержание и необходимость объединения Кавказа с «существующим строем остальной части России» [РГИА. Ф. 932. Оп. 1. Д. 321. Л. 12]. Системный кризис, охвативший Кавказский край в начале XX в., заставил Николая II восстановить наместничество 26 февраля 1905 г. В Тифлис отправился И. И. Воронцов-Дашков. Личному другу Александра III, призванному спасти империю на Кавказе, пришлось бороться не только с революцией, но и с интригами в Петербурге.

Долгое время «административная русификация» обходила стороной прибалтийские провинции империи. Привилегированное положение немецкого дворянства как опоры российского правительства на окраине оставалось практически без изменений до конца 1870-х гг. Это проявлялось, в частности, в сохранении немецкого языка в качестве основного для ведения делопроизводства, в том числе и переписки с центральными органами империи. Ограниченные попытки унификации встречались крайне негативно и воспринимались как попрание освященных традиций прав. Известный публицист К. Ф. Головин писал в своих воспоминаниях:

Когда в конце 60-х годов вновь назначенный Эстляндским губернатором М. Н. Галкин-Враский заговорил в ревельском губернском правлении по-русски, это вызвало сильнейшее негодование остзейцев, а со стороны тогдашнего губернского предводителя графа Мейендорфа – не просто негодование, а явную оппозицию, доходившую до открытой невежливости [Головин, с. 119].

Подобного рода трудности ожидали многих российских чиновников, приезжавших в национальные окраины с ревизиями. Перевод

официальных бумаг не только увеличивал трудозатраты, но и отнимал много времени у имперских эмиссаров. В ходе проводившейся в 1882–1883 гг. в Лифляндской и Курляндской губерниях ревизии сенатор Н. А. Манасеин писал В. К. Плеве:

...Одних входящих с 10 мая по 1 августа было 6000... при этом большинство громадных бумаг писаны на немецком, латышском и эстонском языках, требуемые дела тоже на немецком языке; немецкий текст (почерки особенно в делах ужасающие и неразборчивые) читается... весьма медленно, латышские и эстонские прошения, жалобы и всякие к ним приложения нужно переводов – мудрено ли поэтому, что ревизия двигается черепашьим шагом! [ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 873. Л. 9].

Только к концу 1880-х гг. в ходе целого ряда реформ судопроизводства, школьного образования, полицейской системы империи удалось утвердить русский язык в Остзейском крае в качестве языка переписки между центральными и местными органами.

Цена окраин

Любые преобразования на окраинах требовали дополнительных расходов, но эти вложения часто оставались нерентабельными. Примером подобной экономически необоснованной, затратной и рискованной реформы может служить введение в Великом княжестве Финляндском нового воинского устава в 1901 г. Замена устава 1878 г., даровавшего финнам собственные войска, была обоснована потребностью в уравнивании тяготы воинской повинности населения основной части Российской империи и Великого княжества Финляндского. Военный министр А. Н. Куропаткин представил Государственному совету доклад «Об уравнивании военно-финансовой тягости воинской повинности Финляндии с таковою же в Империи», согласно данным которого Финляндия «отрывает для военной службы из тысячи людей рабочего возраста 9 человек, тогда как, по общему уставу Империи, коренное население отрывает 36 человек» [ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 242. Л. 1]. Несправедливость предлагалось устранить коммерческим путем, так как признавалось, что увеличение собственных войск на национальной окраине может пагубно отразиться на политической атмосфере. Куропаткин планировал установить ежегодную выплату из финской казны в имперскую на возмещение разницы военных расходов в размере 3 783 901 руб. или 10 091 664 марок при условии, что в среднем за период 1894–1898 гг. ежегодные затраты на военные нужды Великого княжества Финляндского составляли 9 200 653,92 марок [Там же. Л. 2об.–3]. Таким образом, предложение А. Н. Куропаткина предполагало увеличение трат окраин на военные расходы фактически вдвое. Проект военного министерства был передан на рассмотрение в Министерство финансов и получил отрицательный отзыв С. Ю. Витте.

Критике подверглись не только денежные подсчеты, в соответствии с которыми окраина жила и развивалась за счет империи, но и сама идея политики унификации в Финляндии. По мнению министра финансов, Великое княжество Финляндское являлось одной из немногих окраин, которые не требовали денежных затрат из налоговых средств местного населения на обеспечение порядка, а также на культурное и экономическое развитие края.

Достаточно, например, припомнить, каких громадных трудноисчисляемых жертв потребовало от России замирение Кавказа и сколько тревог и расходов причиняет и теперь его положение. Не менее внушительны и те расходы, которые произведены в течение минувшего столетия на Царство Польское с его двумя восстаниями (первое обошлось казне в 185 млн. руб. прямых затрат из 407,8 млн руб., потраченных на эту окраину в 1831 г., второе – в 150 млн руб. из 347,8 млн руб. расходов 1863 г.),

– приводил противоположные примеры С. Ю. Витте [ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 242. Л. 16об.–17]. Средний бюджетный дефицит в Туркестане в 1869–1896 гг. составлял 4,8 млн руб. ежегодно, всего за эти 28 лет край обошелся империи в 134,4 млн руб. [Там же. Л. 17об.].

Финляндии не требовались «дотации империи», что было необычно для окраин Российского государства. Еще одним регионом с девиантным бюджетным сальдо в позднеимперский период стала Новороссия. Среднегодовые государственные доходы в 1892–1895 гг. составляли здесь более 72 млн руб., а расходы – 37,66 млн руб. [Шубин, с. 140].

С. Ю. Витте предлагал другую стратегию инкорпорации края: «перемена политики, чтобы не вызвать смуты и расстройств, должна быть сделана исподволь и с большой осмотрительностью», – отмечал российский реформатор [ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 242. Л. 18]. Эти слова С. Ю. Витте созвучны административно-политическому кредо кавказского наместника М. С. Воронцова:

...всякая перемена и всякое нововведение, изменяющее вековые обычаи, чрезвычайно трудно к введению везде, но особенно в здешнем крае (на Кавказе. – А. У., О. Г., Н. Д.), а потому в подобных случаях надобно действовать с большой осторожностью. Насильственные меры не только не принесут добра, но могут иметь очень дурные последствия (цит. по: [Эсадзе, с. 89]).

Витте сумел заблокировать принятие нового устава в Государственном совете. Но Куропаткину удалось добиться императорского одобрения, и 19 июня 1901 г. новый Устав о воинской повинности вступил в силу [Правилова, с. 207–208]. Большая часть войск Великого княжества Финляндского упразднялась. Принятие устава вызвало затяжной политический кризис в Финляндии, который не прекратился с отменой действия закона, последовавшей спустя четыре года – 16 марта 1905 г.

«Империя изживает себя, когда провинции догоняют центр», – так фундаментальное противоречие имперского развития сформулировал выдающийся антиковед Г. С. Кнабе [Кнабе, с. 76]. Империя Романовых, равно как и другие имперские организмы, стремилась выгодно эксплуатировать свои территориальные приобретения. Но для этого необходимо было создать благоприятные условия, другими словами, стимулировать социально-экономическую модернизацию окраин. Модернизация же неизбежно ведет к относительному выравниванию экономического и социального уровня развития имперских окраин по отношению к центру, что чревато деструкцией всей империи. Рано или поздно это развитие провинциальной экономики (и неизбежное при этом формирование новых групп интеллектуальной, культурной, профессиональной и экономической элиты) приводит к гомогенизации экономического пространства империи, к исчезновению в нем структурных различий и формированию национальных движений почти на всем протяжении имперского периметра. Модернизация окраин стала своеобразным «инкубатором наций». Как и династия Габсбургов, империя Романовых «высидела яйца национальных государств и даже научила этих птенцов национальной свободы летать, дав им возможность использовать старую администрацию и бюрократию при строительстве новых государств» [Яси, с. 40].

Начиная с Николая I все царствовавшие Романовы пытались решить фундаментальную имперскую задачу – соединить Россию с национальными окраинами, сделать последние продолжением первой. Во второй половине XIX в. этот политический принцип стал составной частью проекта «большой русской нации» (подробнее см.: [Миллер, с. 31–41]). Однако имперская теория вступала в противоречие с региональной административной практикой, развивавшейся на основе адаптации местных традиционных правовых, хозяйственных, культурных норм и институтов. Имперскому единству противостояли расстояния, плохие дороги (или их отсутствие), языки «окраинных» народов и, наконец, ответственные администраторы, понимавшие иллюзорность столичных проектов. В личных письмах кавказский наместник М. С. Воронцов не стеснялся едкой иронии: «Предположение заняться в Петербурге преобразованием теперешнего порядка гражданских дел у нас весьма меня пугает: они сделают ералаш» [Архив князя Воронцова, с. 410]. Схожие сентенции можно обнаружить и у других российских чиновников, управлявших в разное время окраинами.

Неспособность Российской империи директивно управлять окраинами приводила к формированию региональных центров власти, которые самостоятельно отвечали на местные вызовы. Эта особенность российского империостроительства спровоцировала популярное в историографии мнение об отсутствии у Романовых общего плана этноконфессиональной политики. С этим трудно согласиться. Опыт Российской империи скорее показывает противоречивость государственной теории и практики. Деятельность многочисленных профильных «окраинных»

комитетов (Польского, Кавказского, Сибирского, Западного) была направлена на встраивание региональной практики в имперскую теорию. Это позволяет говорить о том, что окраины были не только объектом имперской политики, но и субъектом развития самой империи.

Список литературы

- Абашии С. Н.* Размышления о «Центральной Азии в составе Российской империи» // *Ab Imperio*. 2008. № 4. С. 456–470.
- Акты, собранные Кавказской Археографической комиссией : в 12 т. / под ред. А. Д. Берге. Тифлис : Тип. Глав. упр. наместника кавказского, 1866. Т. 1. 816 с. Т. 2. 1238 с. (АКАК).
- Анисимов С. С.* Военно-Грузинская дорога. М. : Изд-во ВЦСПС, 1925. 205 с.
- Архив князя Воронцова : в 40 кн. / ред. П. И. Бартенева. М. : Университ. тип., 1892. Кн. 38. 536 с.
- Бекасова А.* Дилижансы на дорогах России XIX в.: от замысла – к практике воплощения // *Quaestio Rossica*. Т. 5. 2017. № 1. С. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209.
- Бродель Ф.* Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II : в 3 ч. М. : Языки славян. культуры, 2003. Ч. 2. Коллективные судьбы и универсальные сдвиги. 806 с.
- Виньковецкий И.* Русская Америка: заокеанская колония континентальной империи, 1804–1867. М. : Новое лит. обозрение, 2015. 317 с.
- Выдержки из дневника Д. А. Милютин // *Перетц Е. А.* Дневник (1880–1883) / сост. и науч. ред. А. А. Белых. М. : ИД «Дело» РАНХиГС, 2018. С. 387–418.
- ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 242, 873; Ф. 672. Оп. 1. Д. 301; Ф. 678. Оп. 1. Д. 687.
- Головин К. Ф.* Мои воспоминания : в 2 т. СПб. : Тип. тов-ва «Свет», 1910. Т. 2. 274 с.
- Гросул В. Я.* Система управления Молдавии в составе России (XVIII – начало XX в.) // Национальные окраины Российской империи: становление и развитие системы управления / С. Г. Агаджанов, Ш. Ф. Мухамедьяров, В. В. Трепавлов и др. М. : Славян. диалог, 1997. С. 162–185.
- Гросул Я. С., Будак И. Г.* Очерки истории народного хозяйства Бессарабии (1861–1905). Кишинев : Картя Молдовеняскэ, 1972. 603 с.
- Дамешек Л. М., Дамешек И. Л.* Окраины Российской империи: институты и бюрократия XIX – начала XX века. Иркутск : Изд-во ИГУ, 2015. 223 с.
- Журналы Комитета Западных губерний / подг. изд. Т. В. Андреева, И. Н. Вибе, Б. П. Миловидов, Д. Н. Шилов. СПб. : Дмитрий Буланин, 2017. Т. 1. 1831–1835 гг. 848 с.
- Историческое значение присоединения Бессарабии и Левобережного Поднепровья к России / отв. ред. В. И. Жуков. Кишинев : Штиинца, 1987. 333 с.
- История Дагестана : в 4 т. / гл. ред. Г. Д. Даниялов. М. : Наука, 1968. Т. 2. 368 с.
- История народов Северного Кавказа (конец XVIII в. – 1917 г.) / отв. ред. А. Л. Нарочницкий. М. : Наука, 1988. 659 с.
- Кавказская война: истоки и начало: 1770–1820 годы / сост. Я. А. Гордин, Б. П. Миловидов. СПб. : Изд-во журн. «Звезда», 2002. 549 с.
- Каппелер А.* Россия – многонациональная империя. М. : Прогресс – Традиция, 2000. 344 с.
- Кассо Л. А.* Россия на Дунае и образование Бессарабской области. М. : Печатная А. Снегиревой, 1913. 230 с.
- Кембриджская экономическая история Европы Нового и Новейшего времени : в 2 т. / под ред. С. Бродберри, К. О’Рурка ; пер. с англ. Ю. Каптуревского. М. : Изд-во Ин-та Гайдара, 2013. Т. 1. 1700–1870. 462 с.
- Кнабе Г. С.* Империя изживает себя, когда окраины догоняют центр // *Восток*. 1991. № 4. С. 76–83.
- Корф М. А.* Записки. М. : Захаров, 2003. 719 с.
- Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). СПб. : Тип. М-ва путей сообщения, 1898. 221 с.
- Кушко А., Таки В.* (при участии Грома О.) Бессарабия в составе Российской империи (1812–1917). М. : Новое лит. обозрение, 2012. 392 с.

Летняков Д. Э. Рец. на кн.: Alexei Miller, Stefan Berger (Eds.). *Nationalizing Empires* // Антропологический форум. 2017. № 32. С. 203–216.

Миллер А. И. «Украинский вопрос» в политике властей и русском общественном мнении (вторая половина XIX в.). СПб. : Алетей, 2000. 267 с.

Мионов Б. Н. Управление этническим многообразием Российской империи. СПб. : Дмитрий Буланин, 2017. 638 с.

ОР РГБ. Ф. 169. Карт. 19. Ед. хр. 7.

Правила об отношениях Кавказского наместника. СПб. : Воен. тип., 1846. 11 с.

Правилова Е. А. Финансы империи: деньги и власть в политике России на национальных окраинах, 1801–1917. М. : Новое изд-во, 2006. 453 с.

ПСЗРИ-1. Т. 25. 674 с.

ПСЗРИ-2. Т. 32. 1066 с.

РГИА. Ф. 561. Оп. 1. Д. 206; Ф. 932. Оп. 1. Д. 321.

Регион в истории империи : Исторические эссе о Сибири / ред.-сост. С. Глебов. М. : Новое изд-во, 2012. 294 с.

Российская империя от истоков до начала XIX века : Очерки социально-политической и экономической истории / ред. кол.: Аксенов А. И., Водарский Я. Е., Никитин Н. И., Рогожин Н. М. М. : Рус. панорама, 2011. 877 с.

Соллогуб В. А. Фельетон : Иван Васильевич на Кавказе // Кавказ. 1854. № 30. 21 апр. С. 447–449.

Таки В. Историческая память и конструирование региона после присоединения к империи: особая форма правления в Бессарабии в 1818–1828 гг. // *Ab Imperio*. 2004. № 3. С. 145–174.

Урусов С. Д. Очерки прошлого. М. : Тип. В. М. Саблина, 1907. Т. 1. Записки губернатора : Кишинев, 1903–1904. 377 с.

Шоинбаев Т. Ж. Прогрессивное значение присоединения Казахстана к России. Алма-Ата : Казахстан, 1973. 248 с.

Шубин А. В. История Новороссии. М. : Олма Медиа Групп, 2015. 476 с.

Эсадзе С. С. Историческая записка об управлении Кавказом : в 2 т. Тифлис : Тип. «Гуттенберг», 1907. Т. 2. 310 с.

Эткинд А. М. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России. М. : Новое лит. обозрение, 2013. 441 с.

Ясу О. Распад Габсбургской монархии. М. : Три квадрата, 2011. 607 с.

Nationalizing Empires / Eds. A. Miller, S. Berger. Budapest ; N. Y. : CEU Press, 2015. 691 p.

Nouele drumuri de fier în Basarabia // *Cuvânt Moldovenesc*. 1913. Nr. 5. P. 79–80.

Poștarencu D. Contribuții la istoria modernă a Basarabiei : in 2 Vols. Chișinău : Grafema-Libris, 2005. Vol. 1. 136 p.

Reynolds M. *Shattering Empires: The Clash and Collapse of the Ottoman and Russian Empires, 1908–1918*. Cambridge ; N. Y. : Cambridge Univ. Press, 2011. 303 p.

Said E. *Culture and Imperialism*. N. Y. : Vintage Books, 1994. 528 p.

References

Abashin, S. N. (2008). Razmyshleniya o “Tsentral’noi Azii v sostave Rossiiskoi imperii” [Reflections on “Central Asia as Part of the Russian Empire”]. In *Ab Imperio*. No. 4, pp. 456–470.

Aksenov, A. I., Vodarskii, Ya. E., Nikitin, N. I., Rogozhin, N. M. (Eds.). (2011). *Rossiiskaya imperiya ot istokov do nachala XIX veka. Ocherki sotsial’no-politicheskoi i ekonomicheskoi istorii* [The Russian Empire from its Origins to the Early 19th Century. Essays on Socio-political and Economic History]. Moscow, Russkaya panorama. 877 p.

Andreeva, T. V., Vibe, I. N., Milovidov, B. P., Shilov, D. N. (Eds.). (2017). *Zhurnaly Komiteta Zapadnykh gubernii* [Journals of the Committee of the Western Provinces]. St Petersburg, Dmitrii Bulanin. Vol. 1. 1831–1835 gg. 848 p.

Anisimov, S. S. (1925). *Voенно-Gruzinskaya doroga* [Military-Georgian Road]. Moscow, Izdatel’stvo Vsesoyuznogo tsentral’nogo soвета professional’nykh soyuзов. 205 p.

Bartenev, P. I. (Ed.). (1892). *Arkhiv knyazya Vorontsova v 40 kn.* [The Archive of Prince Vorontsov. 40 Books]. Moscow, Universitetskaya tipografiya. Book 38. 536 p.

Bekasova, A. (2017). Dilizhansy na dorogakh Rossii XIX v.: ot zamysla – k praktike voploshcheniya [Stagecoaches on Russian Roads in the 19th Century: From Design to Production]. In *Quaestio Rossica*. Vol. 5. No. 1, pp. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209.

Bergé, A. D. (Ed.). (1866). *Akty, sobrannyye Kavkazskoi Arkheograficheskoi komissiei v 12 t.* [Acts Collected by the Caucasian Archaeographic Commission. 12 Vols.]. Tiflis, Tipografiya Glavnogo upravleniya namestnika kavkazskogo. Vol. 1. 816 p. Vol. 2. 1238 p.

Braudel, F. (2003). *Sredizemnoe more i sredizemnomorskii mir v epokhu Filippa II. v 3 ch.* [The Mediterranean Sea and the Mediterranean World in the Era of Philip II. 3 Parts]. Moscow, Yazyki slavyanskoi kul'tury. Part 2. Kollektivnye sud'by i universal'nye sdvigi. 806 p.

Broadberry, S., O'Rourke, K. (Eds.). (2013). *Kembridzhskaya ekonomicheskaya istoriya Evropy Novogo i Noveishego vremeni v 2 t.* [The Cambridge Economic History of Modern Europe. 2 Vols.] / transl. by Yu. Kapturevsky. Moscow, Izdatel'stvo Instituta Gaidara. Vol. 1. 1700–1870. 462 p.

Dameshek, L. M., Dameshek, I. L. (2015). *Okrainy Rossiiskoi imperii: instituty i byurokратиya XIX – nachala XX veka* [The Outskirts of the Russian Empire: Institutions and Bureaucracy of the 19th – Early 20th Centuries]. Irkutsk, Izdatel'stvo Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. 223 p.

Daniyalov, G. D. (Ed.). (1968). *Istoriya Dagestana v 4 t.* [The History of Dagestan. 4 Vols.]. Moscow, Nauka. Vol. 2. 368 p.

Esadze, S. S. (1907). *Istoricheskaya zapiska ob upravlenii Kavkazom v 2 t.* [A Historical Note on the Management of the Caucasus. 2 Vols.]. Tiflis, Tipografiya "Gutenberg". Vol. 2. 310 p.

Etkind, A. M. (2013). *Vnutrennyaya kolonizatsiya. Imperskii opyt Rossii* [Internal Colonisation. The Imperial Experience of Russia]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 441 p. GARF [State Archive of the Russian Federation]. Stock 586. List 1. Dos. 242, 873; Stock 672. List 1. Dos. 301; Stock 678. List 1. Dos. 687.

Glebov, S. (Ed.). (2012). *Region v istorii imperii. Istoricheskie esse o Sibiri* [Region in the History of the Empire. Historical Essays on Siberia]. Moscow, Novoe izdatel'stvo. 294 p.

Golovin, K. F. (1910). *Moi vospominaniya v 2 t.* [My Memoirs. 2 Vols.]. St Petersburg, Tipografiya Tovarishchestva "Svet". Vol. 2. 274 p.

Gordin, Ya. A., Milovidov, B. P. (Eds.). (2002). *Kavkazskaya voyna: istoki i nachalo: 1770–1820 gody* [The Caucasian War: Origins and the Beginning: 1770–1820]. St Petersburg, Izdatel'stvo zhurnala "Zvezda". 549 p.

Grosul, V. Ya. (1997). Sistema upravleniya Moldavii v sostave Rossii (XVIII – nachalo XX v.) [The System of Governance of Moldova as Part of Russia (18th – Early 20th Centuries)]. In Agadzhanov, S. G., Mukhamed'yarov, Sh. F., Trepavlov, V. V., et al. *Natsional'nye okrainy Rossiiskoi imperii: stanovlenie i razvitie sistemy upravleniya*. Moscow, Slavyanskii dialog, pp. 162–185.

Grosul, Ya. S., Budak, I. G. (1972). *Ocherki istorii narodnogo khozyaistva Bessarabii (1861–1905)* [Essays on the History of the National Economy of Bessarabia (1861–1905)]. Chisinau, Kartya Moldovenyaske. 603 p.

Jászi, O. (2011). *Raspad Gabsburgskoi monarkhii* [The Disintegration of the Habsburg Monarchy]. Moscow, Tri kvadrata. 607 p.

Kappeler, A. (2000). *Rossiya – mnogonatsional'naya imperiya* [Russia is a Multinational Empire]. Moscow, Progress – Traditsiya. 344 p.

Kasso, L. A. (1913). *Rossiya na Dunae i obrazovanie Bessarabskoi oblasti* [Russia on the Danube and the Formation of Bessarabian Region]. Moscow, Pechatnaya A. Snegirevoi. 230 p.

Knabe, G. S. (1991). Imperiya izzhivaet sebya, kogda okrainy dogonyayut tsentr [The Empire Outlives itself when the Outskirts Catch up with the Centre]. In *Vostok*. No. 4, pp. 76–83.

Korf, M. A. (2003). *Zapiski* [Memoirs]. Moscow, Zakharov. 719 p.

Kratkii istoricheskii ocherk razvitiya i deyate'nosti Vedomstva putei soobshcheniya za sto let ego sushchestvovaniya (1798–1898 gg.) [A Brief Historical Outline of the Development and Activity of the Department of Railways for a Hundred Years of its Existence (1798–1898)]. (1898). St Petersburg, Tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya. 221 p.

Kushko, A., Taki, V., Grom, O. (2012). *Bessarabiya v sostave Rossiiskoi imperii (1812–1917)* [Bessarabia in the Russian Empire (1812–1917)]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 392 p.

Letnyakov, D. E. (2017). Rets. na kn.: Alexei Miller, Stefan Berger (Eds.). Nationalizing Empires [Review of: Alexei Miller, Stefan Berger (Eds.). Nationalizing Empires]. In *Antropologicheskii forum*. No. 32, pp. 203–216.

Miller, A. I. (2000). “Ukrainskii vopros” v politike vlastei i russkom obshchestvennom mnenii (vtoraya polovina XIX v.) [“The Ukrainian Question” in the Policy of the Authorities and Russian Public Opinion (Second Half of the 19th Century)]. St Petersburg, Aleteiya. 267 p.

Miller, A., Berger, S. (Eds.). (2015). *Nationalizing Empires*. N. Y., CEU Press. 691 p.

Mironov, B. N. (2017). *Upravlenie etnicheskim mnogoobraziem Rossiiskoi imperii* [Managing the Ethnic Diversity of the Russian Empire]. St Petersburg, Dmitrii Bulanin. 638 p.

Narochnitskii, A. L. (Ed.). (1988). *Istoriya narodov Severnogo Kavkaza (konets XVIII v. – 1917 g.)* [The History of the Peoples of the Northern Caucasus (Late 18th Century – 1917)]. Moscow, Nauka. 659 p.

Nouele drumuri de fier în Basarabia. (1913). In *Cuvânt Moldovenesc*. Nr. 5, pp. 79–80.

OR RGB [Department of Manuscripts of the Russian State Library]. Stock 169. Box 19. Dos. 7.

Postarencu, D. (2005). *Contribuții la istoria modernă a Basarabiei*. 2 Vols. Chișinău, Grafema-Libris. Vol. 1. 136 p.

Pravila ob otosheniyakh Kavkazskogo namestnika [Rules for the Relations of the Caucasian Viceroy]. (1846). St Petersburg, Voennaya tipografiya. 11 p.

Pravilova, E. A. (2006). *Finansy imperii: den’gi i vlast’ v politike Rossii na natsional’nykh okrainakh, 1801–1917* [Finances of the Empire: Money and Power in Russia’s Politics on the Periphery of the Nation, 1801–1917]. Moscow, Novoe izdatel’stvo. 453 p.

PSZRI-1 [The Complete Collection of Laws of the Russian Empire. First Collection]. Vol. 25. 674 p.

PSZRI-2 [The Complete Collection of Laws of the Russian Empire. Second Collection]. Vol. 32. 1066 p.

Reynolds, M. (2011). *Shattering Empires: The Clash and Collapse of the Ottoman and Russian Empires, 1908–1918*. Cambridge, N. Y., Cambridge Univ. Press. 303 p.

RGLA [Russian State Historical Archive]. Stock 561. List 1. Dos. 206; Stock 932. List 1. Dos. 321.

Said, E. (1994). *Culture and Imperialism*. N. Y., Vintage Books. 528 p.

Shoinbaev, T. Zh. (1973). *Progressivnoe znachenie prisoedineniya Kazakhstana k Rossii* [The Progressive Significance of Kazakhstan’s Joining to Russia]. Alma-Ata, Kazakhstan. 248 p.

Shubin, A. V. (2015). *Istoriya Novorossii* [The History of Novorossia]. Moscow, Olma Media Grupp. 476 p.

Sollogub, V. A. (1854). Fel’eton. Ivan Vasil’evich na Kavkaze [Feuilleton. Ivan Vasilyevich in the Caucasus]. In *Kavkaz*. No. 30. 21 April, pp. 447–449.

Taki, V. (2004). Istoricheskaya pamyat’ i konstruirovaniye regiona posle prisoedineniya k imperii: osobaya forma pravleniya v Bessarabii v 1818–1828 gg. [Historical Memory and Construction of the Region after Joining the Empire: A Special Form of Government in Bessarabia in 1818–1828]. In *Ab Imperio*. No. 3, pp. 145–174.

Urusov, S. D. (1907). *Ocherki proshlogo* [Sketches of the Past]. Moscow, Tipografiya V. M. Sablina. Vol. 1. Zapiski gubernatora. Kishinev, 1903–1904. 377 p.

Vin’kovetskii, I. (2015). *Russkaya Amerika: zaokeanskaya koloniya kontinental’noi imperii, 1804–1867* [Russian America: The Overseas Colony of Continental Empire, 1804–1867]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 317 p.

Vyderzhki iz dnevnika D. A. Milyutina [Excerpts from the Diary of D. A. Milyutin]. (2018). In Peretts, E. A. *Dnevnik (1880–1883)* / ed. by A. A. Belykh. Moscow, Izdatel’skii dom “Delo” RANKhiGS, pp. 387–418.

Zhukov, V. I. (Ed.). (1987). *Istorieskoe znachenie prisoedineniya Bessarabii i Levoberezhnogo Podnestrov’ya k Rossii* [The Historical Significance of Joining Bessarabia and the Left Bank of the Dniester Region to Russia]. Kishinev, Shtiintsa. 333 p.