

2 Бритиков, А. Ф. Эволюция научной фантастики. Некоторые проблемы истории и теории жанра [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lit.wikireading.ru/45997>. – Дата доступа : 22.01.2021.

3 Ревич, А. В. Перекресток утопий. У истоков советской фантастики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.fandom.ru/about_fan/revich_22.htm. – Дата доступа : 11.03.2021.

4 Статьи о фантастике [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.fandom.u/bout_an/antoniuk_1.htm. – Дата доступа : 11.02.2021.

5 Первушин, А. Проблемы научной фантастики в России: мнимые и реальные [Электронный ресурс] / А. Первушин // Троицкий вариант. – 28 марта 2017. – № 6 (225). – Режим доступа : https://elementy.ru/nauchnoporulyamaya_biblioteka/433553/Problemy_nauch-noy_fantastiki_v_Rossii_mnimye_i_realnye. – Дата доступа : 22.02.2021.

6 Schwab, К. М. COVID-19: The Great Reset / К. М. Schwab, Т. Malleret // 2020 World Economic Forum. Forum publishing. – 2020. – 212 p.

УДК 821.161.1Радищев:625.81

А. А. ПОДДУБНЫЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ ПОЧТОВЫХ ТРАКТОВ В ПРОИЗВЕДЕНИИ А. Н. РАДИЩЕВА «ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ»

Главной сухопутной артерией России XVIII столетия была дорога из Санкт-Петербурга в Москву, которой посвящено знаменитое «Путешествие из Петербурга в Москву» А. Н. Радищева, изданное в 1790 г. Протяженность маршрута составляла 600 верст и преодолеть данное расстояние можно было в течение 5–6 суток, что современному пассажиру трудно представить, когда сегодня на скоростном поезде это расстояние преодолевается за 4 часа. Помимо этого А. Н. Радищев дает нам возможность увидеть почтовый тракт как дорогу с присущими ей характеристиками, которые в то время воспринимались как должное и не вызывали у путешественников дискомфорта: *«Поехавши из Петербурга, я воображал себе, что дорога была наилучшая. Таковую ее почитали все те, которые ездили по ней вслед государя. Такова она была действительно, но – на малое время. Земля, насыпанная на дороге, сделав ее гладкою в сухое время, дождями разжиженная, произвела великую грязь среди лета и сделала ее непроходимую... Обеспокоен дурною дорогою, я, встав из кибитки, вошел в почтовую избу, в намерении отдохнуть»* (глава «Тосна»). Далее в главе «Люблин» также приводится подтверждение такой «нормальности» поездки, которая *«замучила бока»*.

А. Н. Радищев уделил значительное внимание состоянию дорог России XVIII века, которые характеризуются как плохие дороги в рытвинах, из-за которых не удастся поспать: *«Насилу очнуться я мог от богатырского сна, в котором я столько сгрел. Голова моя была свинцовой тяжелее, хуже,*

нежели бывает с похмелья у пьяниц, которые по неделе пьют запоем. Не в состоянии я был продолжать пути и трястися на деревянных дорогах (пружин у кибитки моей не было)» (глава «Подберезье»). К вышесказанному следует добавить, что дороги были узкими и часто покрыты водой, создававшей непролазную грязь, в которой застревали колеса повозок.

Однако в главе «Вышний Волочок» А. Н. Радищев приводит сравнительный анализ Российских дорог с Римскими: «*Римляне строили большие дороги, водоводы, коих прочности и ныне по справедливости удивляются; но о водяных сообщениях, каковые есть в Европе, они не имели понятия*» и делает вывод, что «*Дороги, каковые у римлян бывали, наши не будут никогда; препятствует тому наша долгая зима и сильные морозы, а каналы и без отделки не скоро заровняются*». Данный вывод, о необходимости рассмотрения климатических условий при строительстве и эксплуатации дорог, можно сказать впоследствии, через несколько веков, все-таки был учтен и сегодня мы имеем справочные руководства, где представлены соответствующие коэффициенты, учитывающие климатические показатели местности, а также ее геологическую структуру. При этом современные автомобильные дороги не подвержены повреждениям из-за температурных условий как в зимний, так и летний период.

Таким образом, выполненный анализ показал, что должного внимания состоянию дорог в XVIII веке не уделялось и их содержание и ремонт практически отсутствует. Обеспечение страны качественными дорогами в данный период являлось очень сложной инженерной задачей по ряду причин, особенно природно-климатических условий, и до XIX века дорожное покрытие как таковое вовсе отсутствовало и дорога представляла собой просто хорошо утрамбованную землю. При этом следует отметить, что в России в 1786 г. была утверждена как обязательная конструкция дорожной одежды капитана Баранова для дорог с проезжей частью, где предусматривалось двухслойное покрытие. Нижний слой состоял из щебня размером «малого куриного яйца», а верхний – толщиной 2–4 дюйма – из прочного каменного материала, который при постройке надо было «уколотить плотнее ручными бабами и выровнять катками, железными и каменными». При укатке рекомендовалось употреблять «катки сначала незначительного веса, но увеличивать по мере укатки вес оных». При этом «польза от катка могла только тогда быть, коль скоро тяжесть его постепенно доходила до 300 пудов нагрузкой в ящик камня». Последняя строительная операция рекомендовалась значительно ранее, чем ее ввел в 1830 г. в строительную практику для щебеночных покрытий во Франции Полонсо. Такая методика прокладки дорог впоследствии стала основой при строительстве как железных дорог, так и автомобильных, а также выступила побуждающим фактором для разработки конструкций строительной техники.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Радищев, А. Н. Путешествие из Петербурга в Москву : Избранные произведения / А. Н. Радищев. – М.-Л. : Гослитиздат, 1949. – 25 с.