

УДК 93

**НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ПАЛАТЫ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИМУЩЕСТВ ПО СОДЕРЖАНИЮ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
В ГУБЕРНИИ В СЕРЕДИНЕ XIX ВЕКА**

© 2017 г.

А.С. Тюрин, А.А. Халин

Российская академия народного хозяйства и государственной службы, Н. Новгород

andreyannr@yandex.ru

Поступила в редакцию 03.06.2016

Приведены результаты исследования деятельности Нижегородской палаты государственных имуществ по содержанию и развитию сухопутных и водных путей сообщения на территории Нижегородской губернии в период 1840–1860 гг. Выявлено, что в рамках своих полномочий Нижегородская палата государственных имуществ выполняла функции по строительству, обустройству и ремонту сухопутных дорог. Подтверждено, что управление водными путями сообщения преследовало цели развития торговли лесом и лесными изделиями. На основании материалов исследования сделан вывод о том, что управление путями сообщения со стороны Нижегородской палаты государственных имуществ осуществлялось прежде всего в интересах решения ведомственных задач.

Ключевые слова: Нижегородская палата государственных имуществ, государственные крестьяне, натуральные повинности, почтовые станции, перевозки, водная транспортная система, сплав леса, лесной товар.

Развитие путей сообщения на том или ином этапе развития общества является одним из важнейших показателей его состояния. Он «отражает уровень и характер взаимоотношений различных частей территории государства, степень прочности их хозяйственно-экономических связей, уровень технического потенциала и способность общества использовать его для преобразования экономики страны» [1].

Очевидно, что развитие путей сообщения на определённом этапе государственного строительства становится государственной задачей. Строительство новых путей сообщения, прежде всего сухопутных, является важной инфраструктурной задачей, решение которой государство не может полностью возложить на частный капитал. Ремонт, расчистка и охрана путей сообщения, оценка их пропускной способности для решения государственных (например, военных) задач, обустройство промежуточных пунктов (станций, пристаней и т.д.) – всё это требует внимания государства и приложения сил государственного аппарата управления.

Несмотря на то что в 30–60-е годы XIX века среди государственных органов власти Российской империи существовал отдельный орган управления – Главное управление путей сообщения и публичных зданий, вопросы содержания, строительства и ремонта большинства путей сообщения регионального и местного значения возлагались на губернские и местные органы власти.

Целью данной статьи является изучение роли Нижегородской палаты государственных

имуществ в сфере управления путями сообщения на территории Нижегородской губернии в период 1840–1860 гг.

Работа подготовлена на основе архивных материалов Центрального архива Нижегородской области. Научных работ, посвящённых исследованию деятельности Нижегородской палаты государственных имуществ, в том числе по вопросам, отражённым в данной работе, авторами не выявлено.

Так, монография профессора А.А. Халина «Система путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона (30–90-е гг. XIX века)» [1] посвящена процессу формирования единой транспортной системы и влияния транспорта на социально-экономическое развитие Нижегородской губернии. Автор рассматривает в комплексе развитие транспортной сети и развитие Нижегородской губернии и её уездов. Деятельность Нижегородской палаты государственных имуществ в этом процессе не получила отдельного освещения.

Некоторые вопросы управления государственными имуществами на территории Нижегородской губернии затрагивались либо в рамках работ по более узким темам, либо в рамках краеведческих исследований. Однако эти работы посвящены развитию кустарных промыслов [2–6], управлению государственными крестьянами [7] и казёнными лесами [8], взаимоотношениям органов государственного управления и самоуправления в Нижегородской губернии [9]. В ряде работ затрагиваются отдельные соци-

альные, экономические и правовые проблемы на территории г. Нижнего Новгорода и Нижегородской губернии [10–12].

Кроме того, большинство таких работ затрагивают иной исторический период, когда уже произошло преобразование губернских палат государственных имуществ в губернские управления (т.е. после 1866 г.).

Таким образом, роль Нижегородской палаты государственных имуществ в вопросах развития и управления путями сообщения на территории Нижегородской губернии до настоящего времени осталась неисследованной.

В середине XIX века Нижегородская губерния имела меньшие размеры, чем в настоящее время. Согласно сведениям, содержащимся в военно-статистическом обозрении Российской империи [13, с. 6], «от севера к югу по прямой линии губерния простирается на 272 версты, от запада к востоку на 187 верст». Там же указано, что губерния разделена на 11 уездов, уезды на станы, государственные имения – на волости, а удельные имения – на приказы.

В исследуемом периоде Нижегородская губерния располагала двумя типами путей сообщения: сухопутными и водными. В военно-статистическом обозрении Российской империи дано подробное описание как речной системы Нижегородской губернии [13, с. 10–28] с указанием основных рек, их гидрографии, главных пристаней и удобства для передвижения и снабжения войск, так и основных сухопутных путей сообщения, которые, помимо Московского шоссе, были поделены на четыре типа: почтовые дороги, торговые дороги, этапная дорога и зимние дороги [13, с. 31–38].

Нижегородская палата государственных имуществ в рамках своих полномочий имела непосредственное отношение к управлению как водными, так и сухопутными путями сообщения на территории Нижегородской губернии. При этом управление сухопутными путями было в ведении хозяйственного отделения, а вопросы водных путей относились к лесному отделению Палаты.

В целом за состояние сухопутных путей сообщения отвечала земская полиция. Ремонт дорог, гатей, мостов и дамб производился силами крестьян в рамках исполнения натуральных земских повинностей. Перечень повинностей был утверждён в 1851 году [14] и вступил в действие с 1 января 1853 года.

В части исполнения полномочий по выполнению государственными крестьянами «дорожной повинности» по ремонту и строительству сухопутных путей сообщения Нижегородская палата государственных имуществ и её окруж-

ные управления вели учёт расходов на исполнение повинности крестьянами, определяли очередность участия крестьян в отправлении повинности, принимали меры по устранению проблемных мест на сухопутных дорогах, занимались обустройством и сдачей в арендное содержание станций на дорогах и т.д.

Расходы на исполнение дорожной повинности составляли заметную долю (примерно 13 процентов) в общих расходах на отправление натуральных повинностей. Например, в Годовом отчете о деятельности Палаты государственных имуществ за 1859 год [15] в разделе «Исполнение натуральных повинностей» указано, что в течение года было выставлено работников «для исправления мостов, гатей и прочего» 8847 конных и 19 200 пеших на общую сумму 7024 рубля 35 копеек. Кроме того, из суммы мирских сборов «по утвержденным общественным приговорам» на содержание мостов, гатей и перевозов было употреблено на отправление повинности 17 335 рублей 47¾ копейки.

При этом отправление всех натуральных повинностей государственными крестьянами Нижегородской губернии в 1859 году стоило 188 651 рубль 65¼ копейки, или в среднем «на каждый двор по 5 рублей 8 копеек» [15].

Каждое окружное управление также вело учёт расходов по дорожной повинности и ежегодно представляло сведения в Нижегородскую палату государственных имуществ. Например, в отчёте [16] Нижегородского окружного управления государственных имуществ за 1859 год указано, что для исправления дорог, мостов и гатей было выставлено 3463 конных и 2170 пеших работников на общую сумму 1794 рубля 20 копеек.

Исполнение дорожной повинности во многих случаях оказывалось невыгодно крестьянам, поскольку отвлекало их от основной хозяйственной деятельности в летнее время, иногда вынуждая отправляться за десятки верст от дома, а оплата, предусмотренная за выполнение повинности, была невелика. Например, к.и.н. Т. Трошина в работе «Дорожная повинность государственных крестьян Русского Севера» [17] делает вывод о том, что «дорожная повинность, кроме ничтожных сумм, даваемых на содержание перевозов, вовсе не оплачивалась правительством».

В исследуемом периоде наиболее современной дорогой в Нижегородской губернии было Московское шоссе, движение по которому было открыто в конце 1842 года [1, с. 113]. Оно «проходит в Нижегородской губернии по Балахнинскому уезду только 52½ версты... и кроме двух станций: Орловки, в которой три двора, и Черно-

речь, в которой четыре двора, нет ни одного селения по тракту; только изредка встречаются отдельно стоящие постоянные дворы» [13, с. 31–32].

Балахнинский уезд входил в состав Нижегородского окружного управления, поэтому работы по ремонту и содержанию шоссе были частью дорожной повинности государственных крестьян. Направлением государственных крестьян на работы и контроль за их выполнением занимались чиновники Нижегородского окружного управления. Они же отчитывались перед Нижегородской палатой государственных имуществ за выполнение предписаний, касающихся ремонта шоссе (например, «О соблюдении в точности утвержденных на перестройку шоссе правил» [18, зап. 106]) и Московской почтовой дороги (например, «Дело по предписанию Палаты государственных имуществ от 30.09.1859 г. № 21091 о Московской почтовой дороге» [19, зап. 79]).

Другие сухопутные дороги Нижегородской губернии в середине XIX века были невысокого качества. В военно-статистическом обозрении [13, с. 31–32] по каждому из четырёх типов дорог указываются проблемные места (например, «некоторые спуски весьма затруднительны... в особенности эти затруднения увеличиваются весною, осенью и вообще в дождливое время», «по рыхлости грунта эта дорога бывает затруднительна для проезда, весною Волга затопляет эту дорогу...», «через реку Алатырь в Б. Пузе мост весною снимается и тогда переправа производится на плотках» и т.д.).

В целом, в обозрении сделан вывод, что «все почтовые дороги находятся в возможной исправности, за чем следит земская полиция и исправляются в виде земской повинности обывателями селений, лежащих на тракте». Относительно торговых дорог сказано, что «все дороги содержатся натурой и исправляются, от времени до времени, жителями окрестных селений... но почтовые дороги содержатся в большей исправности и чаще исправляются» [13, с. 37].

В Центральном архиве Нижегородской области сохранились сведения о дорожном строительстве и выполнении дорожной повинности государственными крестьянами. Например, об устройстве моста через реку Кудьму [18, зап. 273], о мосте через речку Пьяну [20, л. 80–86], об устройстве указательных столбов при селениях [20, л. 80–86], о сдаче мостов и гатей [20, л. 76], об исправлении дороги [20, л. 80–86], об исправлении Симбирской дороги в Макарьевском уезде [21], о направлении крестьян из Хохломской волости Семеновского уезда на работы в г. Вязники [22, зап. 137], о проведении новой линии бывшего Московского тракта [22,

зап. 345] и др. Некоторые из дел сохранились целиком, о других остались только отметки в сохранившихся описях дел.

Таким образом, в рамках своих полномочий Нижегородская палата государственных имуществ выполняла функции по строительству, обустройству и ремонту сухопутных дорог.

Вместе с тем следует понимать, что как таковой единой службы по строительству и ремонту сухопутных путей сообщения в Нижегородской губернии не было. Часть дорог ремонтировали государственные крестьяне, часть дорог в рамках повинности содержали и ремонтировали удельные крестьяне, подчинявшиеся удельным конторам, в некоторых местах повинность несли крестьяне помещицы. Ремонт выполнялся подручными средствами, иногда вовсе без пригляда.

Не было и единой программы развития сухопутных путей. Например, ещё в 1843 году нижегородский губернатор в ответ на обращение Главноуправляющего путями сообщения П.П. Мельникова писал: «Из описания дорог (губернии. – Прим. авт.) видно, что таковых для сообщения достаточно, а потому вновь учреждать по губернии надобности не предвидится» [1, с. 126]. Всё это привело к тому, что местная печать, давая описание хозяйственной жизни губернии, с горечью отмечала: «Что касается до путей сообщения, то они находятся в первобытном состоянии, за исключением Московского шоссе» [1, с. 126].

Кроме того, Нижегородская палата государственных имуществ вела дела по передаче в арендное содержание перевозов, почтовых станций и этапных станций [23]. Например, за трёхлетнее (1846–1849 гг.) содержание в аренде перевоза через реку Волгу на территории современного Сормовского района города Нижнего Новгорода мещанин Порошин заплатил 250 рублей [18, зап. 458].

Передача почтовых станций в аренду была непростой задачей. Например, в 1861 году военный губернатор Нижегородской губернии генерал-лейтенант Муравьев в своём отношении [24, л. 1] от 19.08.1861 г. № 1941 к управляющему Нижегородской палатой государственных имуществ писал, что в Нижегородской губернии 31 станция не отдана в арендное содержание на шестилетний срок, несмотря на повышение расценок на оплату овса для лошадей на 1 рубль за четверть для станций, состоящих при Московском шоссе, и на 50 копеек – для станций при остальных дорогах.

Губернатор поручил принять меры к передаче станций в аренду, а если среди государственных крестьян таких желающих не будет вы-

явлено, выяснить, за какую цену они готовы были бы взять в аренду станции.

К отношению был приложен полный реестр станций с указанием количества лошадей, которые должны быть на каждой станции, и сумм, ежегодно отпускаемых на каждую лошадь. Из реестра следует, что на лошадь предусматривалось от 107 рублей 19½ копейки до 176 рублей 88¼ копейки в зависимости от станции. Самые крупные станции (Орловская и Чернорецкая), ожидавшие арендаторов, были расположены на Московском шоссе, на каждой из них арендатор должен был иметь не менее 57 лошадей.

Чиновники палаты и окружных управлений провели опросы государственных крестьян и представили информацию о причинах, по которым крестьяне не желают брать в аренду станции.

Среди основных причин крестьяне называли отсутствие капиталов (донесение [24, л. 5] чиновника особых поручений Мицкевича управляющему Палатой государственных имуществ за № 110 и приговоры крестьянских сходов), отсутствие у крестьян «способных для того лошадей, а также сбруй и повозок», отдаленность станции от мест проживания крестьян, традиционное занятие хлебопашеством (приговоры [24, л. 8–70] сельских сходов крестьян Лукояновского округа) и т.д. Крестьяне Балахинского уезда в своих «приговорах» отказывались от аренды станций потому, что к середине XIX века для большинства из них сельское хозяйство перестало быть основным занятием. Например, крестьяне Чернорецкой волости указывали [24, л. 95], что «по малоимению в особенности пахотной земли мы мало имеем лошадей, а занимаемся разными промышленностями и рыболовством в низовых губерниях...». Крестьяне Козинской волости писали [24, л. 97]: «...из нас взять эти подряды желающих нет, так как ремесло наше состоит в большом количестве из занимающихся плотничьими работами...».

Васильский окружной начальник докладывал (письмо от 28.09.1861 г. № 6802 [24, л. 101]) управляющему Нижегородской палатой государственных имуществ Арцыбашеву, что в его округе «никем из государственных крестьян снять в содержание почтовых станций желание не изъявлено».

Если же крестьяне соглашались взять станцию в аренду, то предпочтение отдавалось небольшим станциям, которые не требовали от арендатора изначально больших вложений в приобретение лошадей, повозок и т.д.

Что касается управления водными путями сообщений, то здесь основную роль играло лесное отделение Палаты государственных имуществ. И это вполне объяснимо: транспорти-

ровка леса и лесных изделий, изготовленных на территории губернии, в середине XIX века была экономически обоснована только по воде.

Наиболее полную картину о состоянии водной транспортной системы, подведомственной Нижегородской палате государственных имуществ, в 1860 году можно оценить из сохранившейся ведомости о судоходных и сплавных реках Нижегородской губернии [25].

Прежде всего был налажен учёт пристаней, которые использовались для организации транспортировки леса, стройматериалов и изделий из древесины. В ведомости учтены 190 пристаней, из которых 155 можно считать исключительно сплавными (они были предназначены только для отправки леса и лесных материалов), 12 – использовались как для сплава, так и для «приплава» грузов, а 23 (в основном крупные пристани на реках Волге и Оке) – для «приплава» грузов.

Небольшие пристани, используемые для формирования плотов к сплаву, назывались «плотбища». Палата государственных имуществ сдавала некоторые из них в аренду купцам и мещанам, занимавшимся вывозом леса с арендованных лесных участков – «дач».

Из той же ведомости следует, что в течение 1860 года на пристанях, расположенных в лесничествах Нижегородской губернии, было построено 110 казенных и 183 частных судов и лодок для сплава. Суда строились разных типов и размеров: беляны, расшивы, дощаники и др. Приплав в течение года составил 236 казенных и 587 частных судов.

Лесной товар, доставляемый по водным путям Нижегородской губернии, отличался большим разнообразием. В устье Ветлуги формировались огромные плоты – соймы – для сплава в низовые губернии. Сплавляли бревна, строевой лес и дрова, везли продукты лесопереработки (уголь, лыко, деготь, смолу, золу и др.) и стройматериалы (брусья, доски, тес, жерди), доставляли изделия кустарной промышленности – дуги, оглобли, ложки, тарелки, веретена, веревки, коромысла, тележные оси и полозья, телеги, сундуки, оконные рамы, мебель и многое другое.

Каждое лесничество вело учёт грузов, отправленных с той или иной пристани; при каждой крупной пристани был ревизор, отвечавший за учёт. Отчёты ревизоров поступали в Нижегородскую палату государственных имуществ. В описи дел Нижегородской палаты государственных имуществ и лесничеств [20] сохранились сведения об отчётах, которые готовились ревизорами Нижегородской пристани (например, Ведомость о лесных материалах, остав-

шихся при Нижегородской пристани от навигации 1855 года; Ведомость о пристававших к Нижегородской пристани судах и лодках в 1856 г.; Ведомость о приплавляемых лесах и лесных изделиях в 1856 г.).

Помимо учета чиновники лесного отделения Палаты государственных имуществ осуществляли надзор за сплавом по рекам и использованием пристаней [26].

Среди описи дел, «назначенных к уничтожению» [20, л. 23], указаны дела о незаконном сплаве леса, незаконном использовании пристаней, об освидетельствовании лодок и т.д. Нарушителей сплава мог ожидать штраф за отсутствие «сплавных билетов» и даже арест судов (например, дело «О сопровождении под арестом двух судов, нагруженных дёгтем, принадлежащих крестьянину Зарайского уезда села Бело Алексею Добрынину» или дело «О разыскании разных лиц, сплавляющих по неустановленным билетам лесные материалы из Кологривского уезда» [20, л. 34]).

Кроме того, чиновники Нижегородской палаты государственных имуществ занимались составлением справок о судах и судовладельцах, использовавших водные пути Нижегородской губернии (например, справки о пароходных обществах «Саваж» и «Польза» [20, л. 37], справка «О двух судах, принадлежащих Богородскому купцу Савве Морозову 24.08.1861», дело «О собрании сведений от контор пароходств, о ценах, по которым им доставляют дрова по реке Волге» [20, л. 41]), отводом земли для пристаней пароходных обществ [22, зап. 269] и расчисткой рек [19, зап. 106].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что управление путями сообщения со стороны Нижегородской палаты государственных имуществ осуществлялось прежде всего в интересах решения ведомственных задач. В то же время поддержание путей сообщения в исправном состоянии способствовало развитию Нижегородской губернии как центра кустарного производства и торговли.

Список литературы

1. Халин А.А. Система путей сообщения Нижегородского Поволжья и её роль в социально-экономическом развитии региона (30–90-е гг. XIX в.). Нижний Новгород, ВВАГС, 2011.
2. Карташова М.В. Кустарно-промышленная политика и ее реализация в последней трети XIX в. (на материалах Нижегородской губернии): Дис. ... канд. ист. наук. Н. Новгород, 2008.
3. Мокрунцов С.А. Модернизация кустарных промыслов в Нижегородской губернии во 2-й половине XIX века. Дис. ... канд. ист. наук. М., 2011.
4. Селезнев Ф.А. Нижегородские народные промыслы. Н. Новгород, 2011.
5. Чиркунов И.В. Становление и развитие кустарных промыслов в России (на примере Нижегородской губернии) // Молодой ученый. 2014. № 4. С. 775–778.
6. Чиркунов И.В. Политика губернского земства по отношению к кустарным промыслам Нижегородской губернии в конце XIX в. (на основе материала работы «Нижегородская губерния по исследованиям губернского земства») // История и археология: Материалы II Междунар. науч. конф. (г. Пермь, май 2014 г.). Пермь: Меркурий, 2014. С. 77–79.
7. Кадыкова Г.Н. Государственные марийские крестьяне Среднего Поволжья в конце XVIII – первой половине XIX века: Дис. ... канд. ист. наук. Чебоксары, 2006.
8. Филонов А.А. Лесное хозяйство Марийского края во второй половине XIX – начале XX в.: Дис. ... канд. ист. наук. Йошкар-Ола, 2013.
9. Пудалов Б.М. Из истории взаимоотношений органов государственного управления и самоуправления в Нижегородской губернии // Проблемы социального управления: методология, теория, практика. Материалы Всероссийской научной конференции. Н. Новгород: Изд-во ВВАГС, 1998. С.105–106.
10. Выборнов А.Ю. Нижегородская ярмарка в системе международных торговых связей России в XIX – начале XX века: Дис. ... канд. ист. наук. Н. Новгород, 2004.
11. Кудрявцев М.С. Нижний Новгород: город и ярмарка. Социально-культурные аспекты взаимодействия: 1861–1917 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Н. Новгород, 2006.
12. Киселева А.В. Основные этапы и особенности реализации судебной реформы 1864 г.: На материалах Нижегородской губернии: Дис. ... канд. ист. наук. Н. Новгород, 2006.
13. Военно-статистическое обозрение Российской Империи. Т. 4. Ч. 4. Нижегородская губерния. СПб.: Тип. Деп. Генерального штаба, 1852.
14. Полное собрание законов Российской Империи, 1851. Т. 26. № 25398. Правила нового устройства земских повинностей.
15. ЦАНО (Центральный архив Нижегородской области). Ф. 55. Оп. 209. Д. 60а.
16. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. Д. 63.
17. Дорожная повинность государственных крестьян Русского Севера // Издание Котласского историко-просветительского общественного движения краеведов «Северное трёхречье», Котлас [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://severnoe-trehrechie.ru/>.
18. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. Д. 38.
19. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. Д. 40.
20. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. Д. 33а.
21. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. 1861 год. Д. 30.
22. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. Д. 163.
23. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. 1862 год. Д. 21.
24. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. 1861 год. Д. 22.
25. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. 1861 год. Д. 68а.
26. ЦАНО. Ф. 55. Оп. 209. Д. 161.

**SOME ASPECTS OF THE ACTIVITIES OF THE NIZHNI NOVGOROD CHAMBER
OF STATE PROPERTY FOR MAINTAINING ROADS AND WATERWAYS IN THE PROVINCE
IN THE MIDDLE OF THE 19TH CENTURY**

A.S. Tyurin, A.A. Khalin

We present the results of our research into the activities of the Nizhni Novgorod Chamber of State Property aimed to maintain and develop roads and waterways in the territory of the Nizhni Novgorod province during the period from 1840 to 1860. It is revealed that in the framework of its authority Nizhni Novgorod Chamber of State Property performed functions for the construction, development of infrastructure and repair of roads. The management of the waterways was aimed at the development of trade in timber and timber-based forest products. Based on the materials of the study, it is concluded that the management of communication routes on the part of the Nizhni Novgorod Chamber of State Property was carried out primarily to address its departmental needs.

Keywords: Nizhni Novgorod Chamber of State Property, state peasants, natural duties, postal stations, transport, water transport system, timber rafting, forest products.

References

1. Halin A.A. Sistema putej soobshcheniya Nizhegorodskogo Povolzh'ya i eyo rol' v social'no-ehkonomicheskom razvitii regiona (30–90-e gg. XIX v.). Nizhnij Novgorod, VVAGS, 2011.
2. Kartashova M.V. Kustarno-promyshlennaya politika i ee realizaciya v poslednej treti XIX v. (na materialah Nizhegorodskoj gubernii): Dis. ... kand. ist. nauk. N. Novgorod, 2008.
3. Mokrunov S.A. Modernizaciya kustarnyh promyslov v Nizhegorodskoj gubernii vo 2-j polovine XIX veka. Dis. ... kand. ist. nauk. M., 2011.
4. Seleznev F.A. Nizhegorodskie narodnye promysly. N. Novgorod, 2011.
5. Chirkunov I.V. Stanovlenie i razvitie kustarnyh promyslov v Rossii (na primere Nizhegorodskoj gubernii) // Molodoj uchenyj. 2014. № 4. S. 775–778.
6. Chirkunov I.V. Politika gubernskogo zemstva po otnosheniyu k kustarnym promyslom Nizhegorodskoj gubernii v konce XIX v. (na osnove materiala raboty «Nizhegorodskaya guberniya po issledovaniyam gubernskogo zemstva») // Istorija i arheologiya: Materialy II Mezhdunar. nauch. konf. (g. Perm', maj 2014 g.). Perm': Merkurij, 2014. S. 77–79.
7. Kadykova G.N. Gosudarstvennye marijskie krest'jane Srednego Povolzh'ya v konce XVIII – pervoj polovine XIX veka: Dis. ... kand. ist. nauk. Cheboksary, 2006.
8. Filonov A.A. Lesnoe hozyajstvo Marijskogo kraja vo vtoroj polovine XIX – nachale XX v.: Dis. ... kand. ist. nauk. Joshkar-Ola, 2013.
9. Pudalov B.M. Iz istorii vzaimootnoshenij organov gosudarstvennogo upravleniya i samoupravleniya v Nizhegorodskoj gubernii // Problemy social'nogo upravleniya: metodologiya, teoriya, praktika. Materialy Vserossijskoj nauchnoj konferencii. N. Novgorod: Izd-vo VVAGS, 1998. 216 s. S.105–106.
10. Vybornov A.Yu. Nizhegorodskaya yarmarka v sisteme mezhdunarodnyh torgovyh svyazej Rossii v XIX – nachale XX veka: Dis. ... kand. ist. nauk. N. Novgorod, 2004.
11. Kudryavcev M.S. Nizhnij Novgorod: gorod i yarmarka. Social'no-kul'turnye aspekty vzaimodejstviya: 1861–1917 gg.: Dis. ... kand. ist. nauk. N. Novgorod, 2006.
12. Kiseleva A.V. Osnovnye ehtapy i osobennosti realizacii sudebnoj reformy 1864 g.: Na materialah Nizhegorodskoj gubernii: Dis. ... kand. ist. nauk. N. Novgorod, 2006.
13. Voенно-statisticheskoe obozrenie Rossijskoj Imperii. T. 4. Ch. 4. Nizhegorodskaya guberniya. SPb.: Tip. Dep. General'nogo shtaba, 1852.
14. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj Imperii, 1851. T. 26. № 25398. Pravila novogo ustrojstva zemskih povinnostej.
15. CANO (Central'nyj arhiv Nizhegorodskoj oblasti). F. 55. Op. 209. D. 60a.
16. CANO. F. 55. Op. 209. D. 63.
17. Dorozhnaya povinnost' gosudarstvennyh krest'yan Russkogo Severa // Izdanie Kotlasskogo istoriko-prosvetitel'skogo obshchestvennogo dvizheniya kraevedov «Severnoe tryohrech'e», Kotlas [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://severnoe-trehrechie.ru/>.
18. CANO. F. 55. Op. 209. D. 38.
19. CANO. F. 55. Op. 209. D. 40.
20. CANO. F. 55. Op. 209. D. 33a.
21. CANO. F. 55. Op. 209. 1861 god. D. 30.
22. CANO. F. 55. Op. 209. D. 163.
23. CANO. F. 55. Op. 209. 1862 god. D. 21.
24. CANO. F. 55. Op. 209. 1861 god. D. 22.
25. CANO. F. 55. Op. 209. 1861 god. D. 68a.
26. CANO. F. 55. Op. 209. D. 161.