

tiquées dans les forêts ; l'espace qu'on abandonnait aux voyageurs avait près d'un quart de lieue de largeur, et sur un tel emplacement on trouvait toujours quelque endroit uni, sur lequel on pouvait rouler à plaisir. Mais l'empereur Alexandre, revenant de France et d'Allemagne, où des communications faciles avaient frappé son attention, était jaloux d'enrichir ses États de routes régulières : il en fit tracer un grand nombre, entre autres celle de Nijneï-Novgorod, à laquelle on assigna la largeur de nos routes de première classe. A défaut de pierres, on posa et laissa croître du gazon sur le chemin ; ce gazon, n'ayant qu'une assise mouvante et sablonneuse, ne peut résister à la pression des voitures, surtout dans cette largeur réduite, et déjà la nouvelle route est dans le dernier état de dégradation. Ajoutez à cela les habitudes des postillons russes, qui semblent tenir de la hardiesse et de la stupidité. Pour un moujik, éviter une fondrière, c'est alonger inutilement sa route ; passer avec précaution sur un pont qui tombe en ruine et que le moindre choc peut ébranler entièrement, c'est prolonger le danger ; ralentir sa marche et se servir du sabot de la voiture, quand il s'agit de descendre une colline à pic, c'est négliger une occasion de faire courir ses chevaux : dans toutes ces rencontres le Russe se sert avec une ardeur nouvelle de son knout et de sa langue ;