

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова

Исторический факультет

На правах рукописи

Калинин Михаил Владимирович

**Строительство и ремонт государственных дорог в
1725-1796 гг. Организация дорожного хозяйства
Российской империи**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:

кандидат исторических наук, доцент Д.А. Хитров

Москва, 2018

Оглавление

Введение	3
Обзор источников	13
Обзор историографии	28
Глава I. Дорожные ведомства XVIII века	50
§1. Канцелярия от строения перспективной дороги.....	50
§2. Государственные дороги в ведении Камер-коллегии и Сената	55
§3. Канцелярия перспективной дороги.....	61
§4. Канцелярия от строения государственных дорог	67
§5. Экспедиция по строению дорог	73
§6. Комиссия о дорогах в государстве	75
Глава II. Дорожная повинность. Строители государственных дорог XVIII века	89
§1. Натуральная дорожная повинность и её функционирование в XVIII веке	89
§2. Работные люди на строительстве государственных дорог в XVIII веке	97
§3. Армия на строительстве дорог в XVIII веке	106
§4. Подрядчики на строительстве государственных дорог в XVIII веке	113
Глава III. Финансирование государственного дорожного строительства в 1725-1796 гг.	119
Глава IV. Техники дорожного строительства XVIII века	139
Заключение	158
Список использованных источников и литературы	163

Введение

Актуальность исследования: Сухопутные дороги – важнейшая часть инфраструктуры страны. Их состояние влияет на многие стороны жизни государства и общества: хозяйственные связи внутри регионов и между ними, качество государственного управления, организацию военного дела. Исторически развитие гужевых дорог в России затруднялось природными факторами. Огромная территория, сравнительно редкое население, большое число рек, озер, болот осложняли задачу поддержания сухопутных дорог в порядке. В этих условиях возникала необходимость участия в решении дорожного вопроса государства.

В допетровское время в России сложилась протяженная сеть сухопутных дорог, на которых государство организовало эффективную систему ямской гоньбы. При этом в России не существовало специального органа, курировавшего дорожное хозяйство страны. Дороги находились в ведении местных властей и содержались силами местных обывателей. Участие центральной администрации в этом вопросе ограничивалось общими распоряжениями, а также требованиями по поддержанию дорог в рабочем состоянии.

В XVIII веке Россия столкнулась с новой транспортной проблемой. Волей Петра столица страны была создана в пустынном и неосвоенном регионе. Этот регион было необходимо быстро связать с основной территорией страны. Сделали это при помощи новых дорог – «Перспективной» (в 1720-х гг. так называли дорогу, проходившую от Санкт-Петербурга до Москвы, затем – от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове), Новгородской (Соснинская пристань на Волхове – Новгород), Нарвской (Санкт-Петербург – Нарва), Выборгской (Санкт-Петербург – Выборг), Шлиссельбургской (Санкт-Петербург – Шлиссельбург), Царскосельской (Санкт-Петербург – Царское

село). Ключевая новая дорога – «Перспективная», ставшая затем частью Московско-Петербургского тракта соединила столицу империи с важнейшими старыми хозяйственными центрами страны, Москвой и Новгородом. Две другие дороги, Нарвская и Выборгская, соединили столицу с соседними государствами – дорога на Выборг вела в Швецию, дорога к Нарве вела в Прибалтику, а оттуда – в Польшу и Западную Европу.

Значение этих дорог было столь велико, что вопросы их строительства и содержания стали предметом заботы правительства. Оно, в свою очередь, создало ряд профильных дорожных учреждений, которые разрабатывали и осуществляли серию специальных мероприятий в дорожной сфере. Совокупность этих мероприятий представляет собой государственную дорожную политику, основания которой начинают складываться в 1720-х гг.

Строительство и содержание сухопутных дорог является одной из тех сложных и ресурсоемких задач, с которыми столкнулась Российская империя в первые десятилетия своего существования. Её решение потребовало мобилизации большого числа людских и финансовых ресурсов. Специфика решения государством хозяйственных задач подобного рода в последние годы находится в объекте пристального внимания историографии. В монографии Л.В. Милова сформулирован тезис об особой роли российского государства в решении хозяйственно-экономических задач. Ввиду специфики природно-климатического положения страны и постоянной нехватки рабочих рук в сельском хозяйстве, именно государство взяло на себя задачу развития хозяйства страны, выступив, таким образом, в роли создателя «всеобщих условий производства»¹. В связи с этим становится актуальным исследование содержания дорожной политики Российского государства в XVIII веке.

¹ Милов Л.В. Великорусский пахарь и особенности российского исторического процесса. М.: РОССПЭН, 2001. С. 561

Цель исследования. Изучить содержание, методы и этапы эволюции государственной дорожной политики в XVIII веке. Для достижения этой цели представляется необходимым решить следующие **задачи**:

1. Выяснить, какие ведомства создавало государство для решения задач в дорожной сфере, какое место они занимали в системе государственного управления, как и по каким причинам менялся статус дорожных ведомств на протяжении XVIII века. Вес дорожных ведомств в государстве напрямую связан со статусом и полномочиями их руководителей – проследив, каких люди занимаются сухопутными дорогами, мы увидим, какое значение придает государство решению дорожного вопроса.
2. Проследить, какие механизмы выбирает правительство для привлечения рабочей силы к строительно-ремонтным работам, что будет свидетельствовать о степени заинтересованности правительства в успехе запланированных дорожных работ. Кроме того, будет необходимо проанализировать технические возможности применения тех или иных обозначенных выше механизмов.
3. Выяснить характер и принципы финансирования государственных дорожных строек, благодаря чему мы сможем уточнить, насколько приоритетным для правительства было решение проблем в дорожной сфере.
4. Проследить развитие техники строительства дорог, благодаря чему мы сможем увидеть, как происходило выделение дорожного дела в отдельную политическую область, поскольку развитие этой сферы напрямую зависело от желания и возможности правительства модернизировать её.

Объектом исследования является комплекс правительственных мероприятий по строительству и ремонту государственных дорог. В роли **предмета** выступают методы проведения данной политики, а также конкретные

мероприятия, осуществленные на этом поприще. Следует заметить, что в проведении дорожной политики проявляются характерные черты российской государственности данного периода: малое число государственных служащих, затруднявшее управление (в особенности на местах), привлечение армии для решения управленческих задач, в условиях слабого развития товарно-денежных отношений – сохранение натуральных повинностей и применение мобилизационных методов для привлечения рабочей силы.

Хронологические рамки, на протяжении которого мы исследовали развитие государственной дорожной политики – это три четверти XVIII века, конкретнее – 1725-1796 гг. Нижняя хронологическая граница связана с временем начала деятельности первого специального дорожного ведомства Российской империи - Канцелярии от строения перспективной дороги, поскольку в петровский период, несмотря на активную деятельность государства в дорожной сфере (пример тому - прокладка “Осударевой” и “Перспективной” дорог) профильных дорожных ведомств не существовало. В 1796 году было упразднено последнее крупное дорожное ведомство XVIII века и до 1800 года гужевые дороги лежали вне сферы ответственности государства.

Источниковая база исследования представлена законодательными и делопроизводственными документами. Ключевой источник – комплекс документов государственных дорожных ведомств, отложившийся в фонде Сената (3 отделения). Большая проблема, с которой сталкивается исследователь в ходе работы с ними – отсутствие единого фонда, в котором отложились бы дела соответствующего ведомства. Например, документы второго по времени функционирования дорожного учреждения – Канцелярии перспективной дороги – сохранились в виде выписок и экстрактов в фондах более поздних ведомств: Канцелярии от строения государственных дорог и Комиссии о дорогах в государстве. Законодательные акты, использованные в качестве источников, опубликованы (ПСЗ), либо выявлены в комплексах

делопроизводственных материалов (РГАДА). Кроме того, в ходе проведения исследования использованы графические материалы: рисунки и чертежи профилей дорожного полотна, карты и планы XVIII века.

Степень разработанности темы. Формирование и реализация государственной политики в области ремонта и строительства сухопутных дорог относится к числу наименее изученных проблем в историографии.

Описание основных государственных мероприятий в дорожной сфере присутствует в дореволюционных справочниках по истории государственных дорожных ведомств. Первый из них, составленный группой служащих Министерства путей сообщения, показывает деятельность этого учреждения с 1798 по 1898 гг.² В книге отражены сведения о развитии сухопутных дорог с 1649 по 1796 гг.

В 1902 году вышел подробный справочник «Россия в дорожном отношении», составленный инспектором по хозяйственной части при Министерстве внутренних дел В.Ф. Мейеном³. В этой работе представлен значительно более подробный исторический обзор развития гужевых дорог в России – от трактов Новгородской земли 13-го века до шоссейных дорог Российской империи начала 20-го века. Стоит отметить, что справочнике Мейена приведены данные по характеру развития техник дорожного строительства в XVIII века, а также освещен комплекс мероприятий, связанных с организацией в 1740-е гг. платного проезда по нескольким казенным дорогам.

Первое специальное историческое исследование сухопутных дорог выполнил не историк, а экономист, возглавлявший кафедру планирования и организации производства в МАДИ, А.С. Кудрявцев⁴. Изучив основные мероприятия в области дорожного строительства в XVIII веке, автор сделал вывод, что, несмотря на значительное дорожное строительство в XVIII веке, «улучшение

² Краткий исторический очерки развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898). СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1898.

³ Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. СПб.: Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел. Ч. 1. 1902.

⁴ Кудрявцев А.С. Очерки по истории дорожного строительства в СССР в дооктябрьский период. М., 1951.

транспорта в XVIII веке шло прежде всего за счет развития водных, а не сухопутных путей»⁵.

Значительный вклад в изучение истории путей сообщения внесла Э.Г. Истомина. В своей монографии она изучила развитие водных путей Российской империи во второй половине XVIII – начале XIX вв.⁶. В этой же работе автор рассмотрела основные мероприятия, предпринятые правительством в области строительства и ремонта сухопутных дорог. Характеризуя состояние гужевого транспорта как крайне отсталое⁷, Э.Г. Истомина пришла к выводу, что царское правительство не могло поддерживать пропускную способность примитивных сухопутных дорог, вследствие чего решением актуальнейшего транспортного вопроса стало налаживание сети водного транспорта⁸.

В дальнейшем Э.Г. Истомина посвятила этой теме две статьи. В первой⁹ автор раскрывает основные тенденции государственной дорожной политики XVIII-начала XIX вв., анализируя крупные транспортные преобразования, предпринятые в петровское и екатерининское правления. Во второй статье¹⁰ Э.Г. Истомина показывает, как развивались российские пути сообщения (и гужевые, и водные) в XVII-XIX вв. Выводы, к которым приходит автор, аналогичны выводам, обозначенным в монографии: несмотря на рост числа сухопутных дорог, их состояние отличалось крайней технической отсталостью, а попытки переустройства дорожного дела в России были неудачны¹¹.

Результаты исследований А.С. Кудрявцева и Э.Г. Истоминой обобщила в одной из глав «Очерков истории русской культуры XVIII века» Л.М.

⁵ Кудрявцев А.С. Указ. соч. С. 106.

⁶ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982.

⁷ Там же.

⁸ Истомина Э.Г. Водные пути России ... С. 26.

⁹ Истомина Э.Г. Дороги России в 18 – начале 19 вв. // Исследования по истории России 16-18 вв. Сборник статей в честь 70-летия Я.Е. Водарского. М., 2000.

¹⁰ Истомина Э.Г. Пути сообщения в России в XVII – начале XIX вв. // Российская Империя от истоков до начала XIX века. Очерки социально-политической и экономической истории. М.: Русская панорама, 2011. С. 530 – 551.

¹¹ Там же. С. 549.

Марасинова¹². Деятельность правительственных учреждений по строительству и ремонту сухопутных дорог автор называет неэффективной. По мнению Л.М. Марасиновой, многочисленные указы о ремонте дорог исполнялись плохо, из-за чего дороги были практически непроезжими¹³.

В.Ф. Бабков, учёный-дорожник, подробно изучил технические аспекты организации дорожного дела¹⁴. Проанализировав основные «дорожные» указы XVIII века, опубликованные в ПСЗРИ, автор пришёл к выводу, что примитивная технология строительства не позволила содержать в удовлетворительном состоянии сухопутные дороги России¹⁵.

В современной отечественной историографии мы видим оживление исследовательского внимания к истории сухопутных путей сообщения. Были выполнены крупные монографические исследования по истории Московско-Сибирского тракта¹⁶ и «Осударевой» дороги¹⁷. Специфике взаимодействия власти и общества в связи с ремонтом местных дорог в Воронежской и Казанской губерниях посвящены статьи Н.А. Комолова¹⁸ и Е.П. Кузьмина¹⁹.

Таким образом, в настоящий момент в историографии отсутствуют крупные исследования, посвященные принципам организации и проведения государственной дорожной политики в XVIII веке. Исследователи, касавшиеся этих сюжетов, неоднократно заявляли об отсталости и неэффективного дорожного хозяйства страны в изучаемый период, однако никто из них (за исключением Э.Г. Истоминой), не работал с делопроизводственными документами государственных дорожных ведомств. В исследованиях Э.Г. Истоминой сюжеты, связанные с развитием гужевых

¹² Марасинова Л.М. Пути и средства сообщения XVIII в. // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985. С. 257 – 285.

¹³ Там же. С. 272-273.

¹⁴ Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М.: Транспорт, 1988.

¹⁵ Бабков В.Ф. Указ. соч. С. 96.

¹⁶ Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт. Новосибирск, 2004.

¹⁷ Кротов П.А. Осударева дорога. СПб.: Историческая перспектива, 2011.

¹⁸ Комолов Н.А. Ремонт и содержание сухопутных путей сообщения в контексте взаимодействия государства и общества (на примерах Воронежской губернии) // Государство и общество: взаимодействие и противодействие. Воронеж, 2013. С. 43 – 47.

¹⁹ Кузьмин Е.П. Законы, коррупция и дорожный вопрос в России XVIII века // Марийский юридический вестник, 2015. №4. С. 23-26.

дорог, находились на втором плане по отношению к главному объекту исследования – водным путям сообщения. Настоящая работа призвана выявить на новой источниковой базе основные черты дорожной политики Российской империи в XVIII веке.

Методологическую основу исследования составляет базовый принцип **историзма**. Развитие государственной дорожной политики в течении обозначенного хронологического периода изучается с применением **историко-генетического метода**. При анализе специфики государственных дорожных учреждений XVIII века производится их сравнение с аналогичными ведомствами, курировавшими водное хозяйство страны, для чего используется **историко-сравнительный метод**. Для изучения карьерных траекторий руководителей дорожных ведомств применяется **историко-биографический метод**. В ходе изучения вопросов времени и области деятельности государственных дорожных учреждений автор диссертации обращается к средствам **историко-текстологического метода**.

Научная новизна. В настоящей работе, благодаря обращению к ранее не введенному в научный оборот комплексу архивных делопроизводственных материалов, впервые даются реконструкция и анализ развития государственной политики в области строительства и ремонта казённых дорог в XVIII веке.

Теоретическая и практическая значимость. Материалы диссертации могут быть использованы в обобщающих работах по истории государственного управления в России XVIII века, социальной истории России XVIII века, истории науки и техники в XVIII веке, исторической географии России. Также результаты исследования могут быть использованы для разработки специального курса, посвященного истории путей сообщения в России XVIII века.

Положения, выносимые на защиту:

1. В XVIII веке строительство и ремонт государственных дорог представляли отдельное направление государственной внутренней политики, однако не относились к числу её приоритетных задач.
2. В XVIII веке в России отсутствовало центральное государственное учреждение, которое курировало бы дорожное хозяйство страны. Вместо него в 1725-1796 гг. существовал ряд сменявших друг друга правительственных канцелярий и комиссий. Дороги, находившиеся в их ведении, обозначены в данном исследовании как «государственные».
3. Правительство, занимаясь организацией строительством и ремонтом государственных дорог, прибегало к разным способам привлечения рабочей силы – от мобилизаций работных людей и солдат до найма подрядчиков. Труд последних был наиболее эффективен, однако отказаться от в его пользу от принудительного труда государство сумело только к 1780-ым гг.
4. На протяжении большей части изучаемого периода казна финансировала дорожное дело по остаточному принципу. Ситуация изменилась только в 1780-е гг., когда правительство, вследствие изменения принципов государственного управления и фискальной политики, стало выделять на дороги крупные суммы.
5. На протяжении практически всего изучаемого периода техники дорожного строительства отличались архаичностью: дороги мостили фашинником (связками хвороста) и песком. Постепенный отход от фашинных мостовых в пользу каменных произошел в 1780-х гг. и был связан с преобразованием всей государственной дорожной политики.

Апробация результатов исследования: Основные положения диссертации были представлены в докладах на конференциях «Русь. Россия: Средневековье и Новое время. Четвертые чтения памяти академика РАН Л.В. Милова» (Москва, 2015), «Русь. Россия: Средневековье и Новое время. Пятое чтения памяти академика РАН Л.В. Милова» (Москва, 2017), международные научные конференции студентов, аспирантов и молодых ученых Ломоносов-2015 и Ломоносов-2017 (Москва, 2015, 2017). По теме диссертации было опубликовано 7 статей, из них 5 статей в рецензируемых научных изданиях, индексируемых в базах данных Web of Science, Scopus, RSCI и в изданиях, утвержденных Ученым советом МГУ им М.В. Ломоносова. Диссертация была обсуждена и рекомендована к защите на заседании кафедры истории России до начала XIX века Исторического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова.

Структура исследования. В обзоре источников произведена характеристика и анализ источников, которые были использованы в ходе исследования. В обзоре историографии дан обзор литературы как по теме исследования, так и по смежным с ней темам (история государственного управления, социальная политика Российского государства в XVIII веке). В первой главе реконструирована и проанализирована деятельность государственных дорожных учреждений XVIII веке. Вторая глава посвящена разбору механизмов обеспечения строительного-ремонтных дорожных работ рабочей силой. В третьей главе показано, как правительство финансировало дорожные работы. В четвертой главе развитие государственной дорожной политики показано через эволюцию техник дорожного строительства.

Обзор источников

Объект нашего исследования – государственная политика в области строительства и ремонта казённых дорог. Поэтому в роли основного источника выступает комплекс документов государственных дорожных ведомств, отложившихся в коллекциях документов Сената (3 отделение) и XVI Разряда Госархива. Главным образом, в ходе исследования были использованы два типа источников: законодательные акты и делопроизводственные материалы.

Законодательные акты представлены опубликованными и архивными материалами. К числу опубликованных относятся документы, вошедшие в состав Полного собрания и Свода законов Российской империи²⁰. Они позволяют проследить вектор развития дорожного хозяйства, изучить техническую сторону вопроса (какой ширины были дороги, как и из чего их строили), выявить принципы организации дорожных ведомств XVIII века. Особый интерес представляют внесенные в Полное собрание книги штатов, благодаря которым у нас есть возможность увидеть размеры отдельных ведомств²¹. Следует заметить, что далеко не все законодательные документы по дорожной тематике приведены в ПСЗ. Так, в составе ПСЗ отсутствует ключевой аннинский указ от 22 мая 1730 года, инициировавший большой ремонт Московско-Петербургской и Псковской дорог. Возникает необходимость обращаться к архивным материалам. В коллекциях документов Сената и XVI разряда Госархива мы сумели выявить целую серию законодательных актов по дорожной политике 1720-х – 1790-х гг., многие из которых впервые вводятся в научный оборот.

²⁰ПСЗ. Т. IV, № 2312; Т. V, №3295; Т. VII, №4365, 4568, 4582; Т. VIII, №5789, 6159; Т. XI, №8398, 8661; Т. XII, №9565; Т. XIV, №10377; Т. XV, №11287, 11384; Т. XVI, №12142, 12232; Т. XVIII, №12918; Т. XX, № 14392, 15074; Т. XXI, № 15033; Т. XXII, №16208, 16346, 16381; Т. XXIV, №17670.

²¹ПСЗ. Т. XLIII. Книга штатов. Часть 1. Штаты военно-сухопутные (1711-1800). С. 281-282.

Привлеченные в ходе исследования делопроизводственные материалы разнообразны. Некоторые из них (Журналы и протоколы Сената, офицерские сказки XVIII века) опубликованы. Их обзор мы начнём с журналов и протоколов Сената.

Документы, содержащиеся в сенатских журналах и протоколах, представляют собой достаточно сложный комплекс. Часть этих документов, представленная сенатскими указами, может быть отнесена к законодательным источникам. Другая часть – журналы, в которых сохранились обсуждения будущих указов – относится к делопроизводственным материалам. Журналы и протоколы Сената позволили нам выявить характер государственной дорожной политики за 1741 год, когда казенные дороги подчинялись напрямую Сенату²². Любопытно, что в этот период Сенат решал повседневные вопросы дорожного хозяйства: найм работных людей, выплату жалованья, заготовку стройматериалов. В сенатских журналах за последующие годы дорожные сюжеты практически не представлены. Скорее всего, это связано с наличием специальных ведомств, которые с 1742 года курировали дорожное дело.

Ценные биографические сведения о руководителе Канцелярии от строения перспективной дороги полковнике Зезевитове мы нашли в опубликованных К.В. Татарниковым офицерских сказках первой четверти XVIII века²³. Их возникновение связано с разбором гарнизонных офицеров Военной коллегией, предпринятом в 1719-1722 гг. В сказках содержатся сведения о возрасте, происхождении и служебном пути офицеров (с указанием кампаний, ранений, наград, званий и чинов). Значение этого источника тем более велико, что сведения о полковнике Зезевитове отсутствуют в известных биографических

²²Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1891; Журналы и определения Правительствующего Сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1891; Журналы и определения Правительствующего Сената со 2 октября по 23 ноября 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1892.

²³ Офицерские сказки первой четверти XVIII века. Гарнизонные войска. / Сост. К.В. Татарников. М.: Старая Басманная, 2016. Т.1-2.

справочниках (РБС, Военная энциклопедия Сытина и проч.). Другим важным источником для изучения руководства российских дорожных учреждений второй половины XVIII века являются адрес-календари Российской империи, издававшиеся с 1765 года. Там представлены сведения о размере и составе присутствий дорожных ведомств. Благодаря тому, что адрес-календари издавались ежегодно, мы получили возможность проверить и в ряде случаев уточнить временные отрезки, в рамках которых действовало то или иное учреждение²⁴.

Наиболее обширную группу источников составляют неопубликованные делопроизводственные документы, отложившиеся в фондах РГАДА: в собрании документов Сената по 3-му отделению и коллекции документов XVI разряда Госархива. Главная проблема, с которой сталкивается исследователь на пути изучения данных документов – отсутствие единого фонда, в котором они были бы собраны.

Так, документы первого специального дорожного учреждения, Канцелярии от строения перспективной дороги, существовавшей приблизительно в 1725-1730 гг., находятся в фонде Камер-коллегии. Документы следующего по времени возникновения ведомства – Канцелярии перспективной дороги (1742-1755) находятся в виде выписок и экстрактов в фондах более поздних ведомств: Канцелярии от строения государственных дорог (1755 – 1780)²⁵ и Комиссии о дорогах в государстве (1786 – 1796)²⁶. Такая же проблема с документами Канцелярии от строения государственных дорог: её дела лежат не только в «своем» фонде²⁷, но и в собрании документов Комиссии о дорогах в государстве, которое уже находится в коллекции XVI разряда Госархива.

²⁴См.: Адрес-календарь Российский на лето от Рождества Христова 1765 : показывающий о всех чинах и присутственных местах в государстве, кто при начале сего года в каком звании и в какой должности состоит. СПб.: Имп. Академия наук, 1765.

²⁵РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472.

²⁶РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1-4.

²⁷РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472, 5483.

Отметим, что цельные документальные фонды сохранились только от двух последних учреждений – Канцелярии от строения государственных дорог, существовавший в 1755-1780 гг. и Комиссии о дорогах в государстве, функционировавшей в 1786-1796 гг.²⁸. Важно зафиксировать, что вместе с документами специальных дорожных канцелярий и комиссий в этих же фондах отложились документы других учреждений, занимавшихся дорогами – прежде всего, Московской и Новгородской губернских канцелярий, на попечение которых на некоторое время переходила Московско-Петербургская дорога. Наряду с ними, это Камер-коллегия, в непосредственном ведении которой государственные дороги находились в 1730-1741 гг. Наконец, это документы нескольких уездных воеводских канцелярий, связанные с ремонтом местных дорог в Олонецком уезде в 1740-х гг. – они оказались в фонде Комиссии о дорогах в государстве.

Поскольку документы, отложившиеся в различных архивных фондах, перемешаны, мы будем анализировать их по тому принципу, по какому они в настоящий момент лежат в архиве. Всего мы рассмотрим три коллекции документов. Первую составляют документы Камер-коллегии²⁹, вторую – Канцелярии от строения государственных дорог³⁰, третью – Комиссии о дорогах в государстве³¹.

Начнём с первой и наиболее ранней. В камер-коллежской коллекции отложились документы учреждений, ведавших государственными дорогами в 1720-х – 1730-х гг. Прежде всего, это Канцелярия перспективной дороги – первое специализированное дорожное ведомство в России. Наряду с ней, это документы Московской и Новгородской губернских канцелярий, которые в отдельные периоды курировали дорожные работы либо вместе с Канцелярией перспективной дороги, либо вместо неё. В первой коллекции содержатся

²⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472; Кн. 5483; РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1-4.

²⁹ РГАДА. Ф. 248. Оп. 11. Кн. 604; Кн. 828.

³⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472; Кн. 5483

³¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1-4.

документы 1725-1733 гг., однако хронологические рамки представленных там данных шире: 1716-1733 гг. Документы, как мы уже отмечали, не опубликованы и находятся в фондах РГАДА³²; многие из них впервые вводятся в научный оборот. Изученные документы освещают ход строительства следующих дорог: «перспективной» (новая дорога из Санкт-Петербурга в Москву, пробитая между двумя столицами в 1720-х гг.), Московско-Новгородской (Москва-Новгород – далее к Соснинской пристани на Волхове) и Псковской (Новгород-Псков).

Камер-коллегия, в прямом или косвенном ведении которой находились государственные дороги в 1720-е – 1730-е гг., была одним из ключевых центральных ведомств первой половины XVIII века. Учрежденная в 1717 году, она руководила сбором всех доходов государства, следила за его расходами и способствовала улучшению финансового положения страны³³. Помимо этого, Камер-коллегия имела немало других функций. В разное время она управляла монетным и соляным делом, решала дела о присвоении казенных денег купцами и чиновниками, руководила работой винокуренных заводов и рыбных промыслов³⁴. В 1732 году, по указу Сената, в её прямое ведение были переданы важнейшие государственные дороги (Петербург-Шлиссельбург, Петербург-Москва, Новгород-Псков-Печоры)³⁵. Однако опосредованно (через Канцелярию от строения перспективной дороги) Камер-коллегия контролировала ход работ и расходование денег на строительстве главных государственных дорог и до 1732 года.

Канцелярия от строения перспективной дороги – первое профильное ведомство путей сообщения в России. Она была создана в 1720-х гг. для решения конкретной задачи – устройства новой дороги между Москвой и Санкт-Петербургом и подчинялась Сенату через Камер-коллегию.

³² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 369-883; РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 828.

³³ Государственность России. Словарь-справочник. Кн. 2. М.: Наука, 1999. С. 168.

³⁴ Государственность России. Словарь-справочник. Кн. 2. М.: Наука, 1999. С. 169.

³⁵ ПСЗ. Т. VIII. 6159.

Московская и Новгородская губернские канцелярии – местные учреждения, которые отвечали за исправное состояние дорог в своих губерниях, организовывали поставку строительных материалов для строительства и ремонта дорог, рекрутировали крестьян на дорожные работы.

Характер находящихся в камер-коллежских книгах документов разнообразен. Среди них собственно делопроизводственные материалы (доклады, рапорты и донесения), направленные в Сенат в связи со строительством и ремонтом Московско-Петербургской и Псковской дороги. В качестве отправителей этих документов фигурируют несколько лиц. Это гвардии полковник Зезевитов, руководивший канцелярией от строения перспективной дороги. В 1730-1732 гг., когда Канцелярия от строения перспективной дороги была распущена, донесения исходят от фельдмаршала Бурхарда Христофора фон Миниха. Кроме того, донесения в Сенат могли быть отправлены Московской и Новгородской губернскими канцеляриями. По содержанию это преимущественно отчеты об уже проделанной работе и потраченных средствах, а также просьбы о выделении новых средств. Специфика этих документов в том, что они исходят от нижестоящих инстанций к вышестоящей; отсюда все искажения, связанные с тенденцией приукрашивать реальное положение дел на дороге. Поэтому, для реконструкции верной картины, их необходимо постоянно сравнивать друг с другом (с целью поиска противоречий), а также привлекать материалы сенатских ревизий. К числу делопроизводственных материалов мы также можем отнести решения и указы Сената, вынесенные им по рассмотрению поступивших от нижестоящих ведомств рапортов и донесений.

Кроме того, в коллекции документов Камер-коллегии отложились описи мостов на Московско-Петербургской дороге. Выполненные в июне 1730 года – августе 1731 года, описи представляют собой своеобразные снимки текущего состояния дороги, благодаря которым мы можем проследить ход дорожных работ.

Первая опись была составлена в июне 1730 года. С началом крупного ремонта Московско-Петербургской и Псковской дорог, губернские канцелярии отправляют нарочных офицеров описать состояние этих дорог в уездах. Нам известно, что одним из этих офицеров был прапорщик Семен Архипов, описавший мосты на Московско-Петербургском тракте в пределах Московской провинции Московской губернии³⁶. Среди прочих описей 1730-1731 гг., этот документ³⁷ является наиболее информативным. Опись составлена по территориальному принципу. В ней присутствуют следующие сведения: название населенного пункта, имя землевладельца, тип моста с указанием, нужно ли его чинить или строить, количество стройматериалов и число работных людей, которых нужно определить к ремонту дорог. Вторая опись была составлена в январе-феврале 1731 года капитаном Резановым³⁸. Опись была подготовлена по распоряжению Камер-коллегии, которая 24 декабря 1730 года отправила генерал-фельдцейхмейстеру Миниху распоряжение выслать инженерных офицеров, которые описали бы мосты по Новгородской и Псковской дорогам. Заметим, что капитан Резанов, как и прапорщик Архипов, не служили в Камер-коллегии. В описи Резанова представлена информация по всем тем же параметрам, что в описи 1730 года, кроме указания числа работных людей. Этот же капитан Резанов подготовил летом 1731 года третью опись мостов по дороге от Петербурга до Соснинского яма и от Соснинского яма до Москвы. В документе показано, на каких верстах дороги нужно строить мосты, какого размера они должны быть, заготовлен ли для них лес³⁹. Четвертая и пятая описи представляют особый интерес. Это «внутренние» документы, подготовленные капитаном артиллерии Фермором по поручению Миниха. Первая из них была составлена в июне 1731 года; в ней показаны мосты, которые требуют немедленного ремонта⁴⁰. Во второй описи

³⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 497.

³⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 459-466, Л. 469-474 об., Л. 497-513.

³⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 643-691 об.

³⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 788 – 820 об.

⁴⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 769 – 770 об.

Фермора прописана каждая верста дороги из Москвы в Санкт-Петербург, с указанием, сколько сажень дороги требуют починки, сколько не требуют, а сколько были замощены за последний год⁴¹. Последняя, шестая, опись, была подготовлена в мае 1732 года сотрудниками Миниха для отчета в Сенат по проведенным работам. Она лишена подробностей; в ней Миних дает общие данные по состоянию Московско-Петербургской дороги, которые, надо полагать, должны были убедить Сенат в успехе ремонтных работ, проведенных Минихом⁴².

Помимо описей мостов, в камер-коллежской коллекции сохранились ведомости из тех сел и деревень, где местные обыватели, по силе сенатского указа от 28 мая 1730 года, должны были чинить мосты. Ведомостей всего две, они были составлены в июне-июле и октябре 1730 года. Первая ведомость содержит обещанные записи крестьян: кто и к какому времени построит или починит у себя мост. Вторая ведомость – это ревизия по отношению к первой, она показывает, кто действительно построил или починил мосты в своих деревнях. Помимо сведений о характере выполнения крестьянами сенатского указа о починке мостов, эти ведомости позволяют проследить, кто из числа деревенских жителей брался выполнить работу, какое время ему для этого требовалось, был ли грамотным подрядившийся чинить мост крестьян, либо же за него писал кто-то другой.

Таким образом, коллекция делопроизводственных материалов Камер-коллегии является ключевым источником для реконструкции дорожной политики в 1720-х – 1730-х гг. Вместе с этим, они хорошо показывают, что в тот период дорожное хозяйство находилось на периферии внимания правительства. Канцелярия от строения перспективной дороги находится в ведении обычного гвардейского офицера, её сфера деятельности постоянно пересекается со сферой деятельности местных учреждений, специальных

⁴¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 824 – 827.

⁴² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 851.

руководящих документов, которые бы регламентировали деятельность Канцелярии, обнаружено не было.

Вторая коллекция, которую мы рассмотрим в данном обзоре, представлена документами Канцелярии от строения государственных дорог. Она находилась в ведении третьего департамента Сената и, следовательно, отложилась в его фондах. Эту коллекцию составляют документы двух дорожных ведомств: Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог. Данная коллекция является наиболее обширной – она представлена двумя сенатскими книгами общим объёмом более 4000 листов⁴³.

Большая часть документов книги 5472 были созданы в феврале-августе 1764 гг. и связаны с деятельностью Канцелярии от строения государственных дорог после назначения на должность её директора сенатора Н.Е. Муравьева 18 февраля 1764⁴⁴. Значительный объём занимают отписки из местных учреждений о получении ими двух именных указов по дорожному ведомству. Первый указ – уже упомянутый документ от 18 февраля 1764 года о назначении Н.Е. Муравьева, второй – указ Екатерины II от 10 августа 1764 года о присылке в Канцелярию от строения государственных дорог полугодовых ведомостей о состоянии дорог в губерниях и провинциях. Документы, отложившиеся в книге 5472, не позволяют проследить, в какой мере был выполнен второй указ – в наши руки попала только одна ведомость о состоянии дорог на местах, присланная из Астраханской губернской канцелярии⁴⁵. В целом, документы Канцелярии от строения государственных дорог не позволяют проследить деятельность этой Канцелярии в период, когда складывалась нынешняя коллекция документов: 1763-1764 гг.

⁴³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472, 5483.

⁴⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 2.

⁴⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 916.

Отдельный цельный комплекс документов, отложившийся в книге 5472, представляют собой дела по подготовке путешествия Екатерины II в Остзейский край в 1764 году⁴⁶. Хронологические границы документов: сентябрь 1763 года, когда Екатерина посылает в Остзейский край прапорщика геодезии Ивана Ислентьева для осмотра трассы будущего «шествия» императрицы – май 1764 года, когда Придворная контора отдает последние распоряжения по заготовке съестных припасов для путешествующей высочайшей особы. Среди документов – отчёты геодезиста Ислентьева о состоянии дорог и мостов в остзейских губерниях, распоряжения местных властей по приведению в рабочее состояние дорог и мостов в Лифляндии, выдержки из Лифляндского земского устава 1707 года с подробным описанием методики организации ремонта дорог и, наконец, несколько описей, показывающих реальное состояние дорог, мостов и путевых дворцов (в случае их отсутствия – имений помещиков). Поскольку изначально Екатерина II собиралась на обратном пути из Прибалтики посетить Смоленск и Псков, в одной из описей присутствуют сведения о состоянии дорог в Псковской провинции Новгородской губернии и Смоленской губернии. Занятно, что Екатерина, ужаснувшись тому, в каком состоянии находится дороги в двух великорусских регионах, в итоге отказалась туда ехать, изменив первоначальный маршрут своего путешествия.

Значительный объём документов книги 5472 занимают два отчёта, составленные сотрудниками Канцелярии от строения государственных дорог в 1764 году и освещающие деятельность вышеупомянутой канцелярии вместе с Канцелярией перспективной дороги за 1742-1758 гг. Ввиду отсутствия в нашем распоряжении документального фонда собственно Канцелярии перспективной дороги, ценность двух этих описей очень велика. Первая опись представляет собой ведомость по стоимости поставок стройматериалов (фашины, песок, брёвна) и выполнению работ на государственных дорогах в

⁴⁶РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 593 об. – 845.

1742-1758 гг.⁴⁷. Вторая опись⁴⁸ – это ведомость всех израсходованных двумя дорожными канцеляриями («перспективной» дороги и «от строения государственных дорог») казённых денег в тот же период с 1742 по 1758 гг. Отметим, что в ней показаны все статьи расходов: поставка материалов, дорожные работы, обеспечение служителей инструментами, продовольствием и одеждой, расходы на выплату жалованья служителям канцелярии. Помимо этих двух описей, содержательные сведения по деятельности Канцелярии перспективной дороги находятся в докладе Н.Е. Муравьёва, поданном императрице 16 апреля 1764 года. Выполняя распоряжение «указать все те способы, какие до ныне при исправлении государственных дорог употреблялись⁴⁹», Муравьев осветил основные мероприятия обеих дорожных канцелярий за 1741-1760 гг.⁵⁰ – приведённые им данные помогли нам реконструировать круг вопросов, лежавших в ведении обеих канцелярий и то, как этот круг менялся.

Документы, сохранившиеся в сенатской книге 5483, посвящены деятельности Канцелярии от строения государственных дорог и охватывают период с 1759 по 1764 гг., однако большая часть документов была создана в 1759-1761 гг. Главным образом эти документы освещают текущую деятельность Канцелярии и представляют собой многочисленные рапорты и донесения руководителей Канцелярии в Сенат. Содержание этих рапортов – отчёты о проделанной работе и просьбы выделить новые казённые средства для ремонта. При работе с рапортами руководителей Канцелярии, следует помнить, что перед нами документы, составленные сотрудниками нижестоящего ведомства для вышестоящей инстанции (Сената), отсюда возможно искажение реального положения дел. К сожалению, описей ревизоров, отправлявшихся Сенатом для выяснения реального положения дел

⁴⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 116-176.

⁴⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 186-436.

⁴⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 432.

⁵⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 432 – 434.

на дорогах, в нашем распоряжении нет. Стоит обратить внимание на отложившуюся в данном корпусе документов справку⁵¹, подготовленную сотрудниками Канцелярии от строения государственных дорог и освещающую деятельность Канцелярии перспективной дороги – наряду с описанными выше описями, этот документ является ценнейшим источником для реконструкции деятельности Канцелярии перспективной дороги. Кроме того, в составе сенатской книги 5483 сохранились ведомости о состоянии дорог в губерниях, присланные в Канцелярию от строения государственных дорог по силе сенатского указа от 11 ноября 1763 года⁵². Это справки о состоянии гужевых дорог в Волоколамском, Дедиловском, Малоярославском уездах и Переслав-Рязанской провинции, поданные в Канцелярию летом 1764 года⁵³.

Делопроизводственные материалы, отложившиеся в коллекции Канцелярии от строения государственных дорог, являются незаменимым источником для изучения деятельности дорожных ведомств 1740-х – 1760-х гг. Вместе с этим, состояние этой коллекции показывает, что в данный период решение дорожных дел всё так же не являлось приоритетной задачей государства. Строгий учёт документов Канцелярии, судя по всему, отсутствовал; о деятельности Канцелярии в 1762 году в документах нет никаких сведений, документы изобилуют лакунами, которые приходится закрывать, привлекая документы из других архивных фондов.

Исходя из вышесказанного вывода, важнейшим источником для изучения государственной дорожной политики являются материалы, собранные в фондах XVI разряда Госархива. Мы обозначим их в качестве третьей коллекции делопроизводственных архивных документов. Эти документы также хранятся в собрании РГАДА⁵⁴, многие из них также ещё не введены в

⁵¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 326-340.

⁵² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 436.

⁵³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 480-484 об.

⁵⁴ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1-4.

научный оборот. Заголовок дела: «Устройство дорог в государстве». Хронологический период, охватываемый документами: 1742-1795 гг. Несложно догадаться, что начальная дата связана с образованием Канцелярии перспективной дороги, финальная дата связана с угасанием деятельности Комиссии о дорогах в государстве (сама Комиссия будет расформирована сразу после смерти Екатерины II, в декабре 1796 года). Документы Разряда представляют собой несколько собраний делопроизводственных материалов, каждая из которых отражает отдельный случай (либо период в деятельности того или иного дорожного учреждения). Первый сюжет⁵⁵ – ремонт мостов в Олонецком и Новолодожском уездах в 1742 году. Относящиеся к нему документы представляют собой переписку между дворянами, которым была поручена организация ремонта и властями уездных канцелярий, перед которыми отчитываются дворяне. Благодаря этому комплексу документов мы получили возможность увидеть реализацию натуральной дорожной повинности в двух северных уездах. Следующий сюжет связан с деятельностью Канцелярии перспективной дороги в 1742-1746 гг.⁵⁶. – это серия рапортов и донесений в Сенат, в которых Канцелярия отчитывается за израсходованные на дорожный ремонт средства и сообщает о проведённых ремонтных работах. Особого внимания заслуживают документы, связанные с организацией платного проезда по отдельным участкам государственных дорог⁵⁷, поскольку проливают свет на практически неисследованный сюжет. Ещё один сюжет, отложившийся в материалах фонда 16 – это строительство новой дороги между Петербургом и Архангельском в 1727⁵⁸. Документы, связанные с этим строительством, это нисходящие распоряжения (Сенат-губерния-уезд), описи ямов на вновь построенной дороге, повестки и рапорты, связанные с организацией натуральной дорожной повинности (привлечение дворян уездными канцеляриями, рапорты об исполнении указа, донесения

⁵⁵ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 1-83 об.

⁵⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 84 – 270.

⁵⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 89-104.

⁵⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 1-70.

дворян в уездные канцелярии с просьбами выслать воинские команды для наказания крестьян, саботирующих исполнение дорожной повинности) – в целом, набор типов документов аналогичен комплексу, посвящённому ремонту дорог в Новолодожском и Олонецком уездах.

Вслед за ними идёт сюжет, посвященный ремонту Московско-Новгородской и Новгородско-Псковской дорог в 1740-х гг.. Он представлен документами Новгородской губернской канцелярии ⁵⁹. Хронологические границы представленных документов: 1741-1751. В 1741 году часть Московско-Петербургской дороги (от Новгорода до Москвы) была передана из ведения Сената в ведение Новгородской и Московской губернских канцелярий. И хотя, как показывают отчёты Канцелярии от строения государственных дорог, центральные дорожные ведомства продолжали курировать самую главную дорогу страны, вместе с ними за дорогой следили губернские власти. Среди этих документов – указы, высланные Новгородской губернской канцелярией определённым к организации натуральной дорожной повинности дворянам, рапорты дворян о получении указов; многочисленные описи состояния мостов и гатей на дорогах.

Четвёртая часть документов дела «О дорогах в государстве» содержит в себе дела Канцелярии от строения государственных дорог за 1764-1779 гг.⁶⁰ и дела Комиссии о дорогах в государстве за 1786-1795 гг.⁶¹. Документы Канцелярии от строения государственных дорог представляют собой отчёты в Сенат руководителей Канцелярии – Н.Е. Муравьёва и М.И. Мордвинова, распоряжения Сената по их отчётам, ведомости о состоянии дорог и мостов по государственным дорогам. В этой же коллекции отложился любопытный доклад бывшего (к 1775 году) иркутского губернатора Бриля «О новоизобретённой дороге от Якутска до Охотска»⁶². Наконец, документы

⁵⁹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 71 – 348.

⁶⁰ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 1-89.

⁶¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 90-201.

⁶² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 55-58.

Комиссии о дорогах в государстве представляют собой комплекс отчётов, ведомостей, указов и донесений, связанных с образованием нового дорожного ведомства и организацией им большого ремонта Московско-Петербургской дороги в 1786-1787; помимо делопроизводственных документов, в составе этой коллекции отложилось несколько официально-деловых писем между членами Комиссии о дорогах в государстве.

Очевидно, что материалы третьей коллекции являются наиболее информативным источником для реконструкции государственной дорожной политики XVIII века. Будучи основным источником по истории Комиссии о дорогах в государстве, они позволяют заполнить лакуны в истории деятельности её предшественников – Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог. Кроме того, они позволяют проследить деятельность государственных органов по строительству новых дорог.

Завершая обзор источников, следует упомянуть использованные в ходе исследования изобразительные материалы: карты и планы XVIII века. В работе они играли вспомогательную роль, служа иллюстрациями к делопроизводственным и законодательным актам. Важную роль для исследования выполнила коллекция планов некоторых участков «перспективной» дороги Санкт-Петербург – Соснинская пристань на Волхове. Эти документы позволили нам проследить, какие техники дорожного строительства использовались в ходе ремонта Московско-Петербургской дороги в 1730-х – 1740-х гг.⁶³. Отдельно выделим чертёж большой перспективной Московско-Петербургской дороги 1756 года, хранящийся в фондах архива Санкт-Петербургского института истории РАН⁶⁴. Чертеж был подготовлен служителями Канцелярии от строения государственных дорог в

⁶³Картографические документы Сената. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 160. Д. 169-170.

⁶⁴Чертёж большой перспективной дороги 1756 года. Архив СПбИИРАН. Коллекция 220 (Коллекция карт и планов). Д. 179.

связи с попыткой реконструировать пробитую при Петре Великом прямую «перспективную» дорогу между Санкт-Петербургом и Москвой. Благодаря этому чертежу мы убедились, что построенная в 1720-х гг. прямая «перспектива» между Петербургом и Москвой перестала существовать к 1756 году – от Соснинской пристани на Волхове до Москвы показана только дирекционная красная линия; карта подтвердила гипотезу о запуске «перспективной» дороги после смерти Петра.

Подводя итог обзора источников, мы можем сделать следующие выводы. Мы увидели, что делопроизводственные материалы по истории государственного дорожного хозяйства представляют собой несколько комплексов разношерстных документов. Документов достаточно много; как правило, они лежат не только в собраниях документов учреждений, составляющих ту или иную архивную коллекцию, но и попадают в коллекции «чужих» ведомств в виде выписок и отчётов. Учёт документов дорожных ведомств вёлся плохо – надо полагать, из-за того, что развитие сухопутных дорог на протяжении практически всего изучаемого периода не относилось к числу приоритетных государственных задач. Вместе с этим, обнаруженные документы позволяют, с нашей точки зрения, реконструировать деятельность государственных дорожных учреждений XVIII века. Отметим, что многие из них впервые вводятся в научный оборот.

Обзор историографии

Настоящая работа посвящена практически неизученной проблеме – формированию и реализации политики государства в области строительства и ремонта государственных сухопутных дорог. Заявленная тема находится на стыке нескольких крупных проблем: история транспорта и политики государства в этой сфере, принципы организации государственного

управления в XVIII веке, финансовая политика Российского государства, социальная политика Российского государства в связи с реализацией крупных проектов. Основное внимание в данном историографическом обзоре будет посвящено работам, тематика которых связана с главными сюжетами данного исследования – политикой государства в области строительства и ремонта сухопутных дорог в XVIII веке.

В дореволюционный период не было создано специальных исторических работ, посвященных истории транспорта и государственной политики в этой сфере. Разделы, посвящённые дорожным сюжетам, представлены в справочниках по истории деятельности соответствующих государственных ведомств. Первый из них, составленный группой чиновников Министерства путей сообщения, показывает деятельность ведомства путей сообщения с 1798 по 1898 гг.⁶⁵. Несмотря на то, что заявленные хронологические границы периода обзора практически не захватывают XVIII век, в справочнике присутствуют сведения о развитии сухопутных дорог с 1649 по 1796 г. Опираясь на опубликованные в ПСЗРИ законодательные акты, а также на Историю России с древнейших времён С.И. Соловьёва, авторы справочника показали общее направление развития дорожной политики в XVIII, представили основные государственные ведомства, курировавшие сухопутные дороги в XVIII веке (Канцелярия перспективной дороги, Канцелярия от строения государственных дорог, Комиссия о дорогах в государстве). Заметим, что Канцелярия от строения перспективной дороги, сведений о которой нет в ПСЗРИ, не попала в поле зрения составителей данного справочника. Авторы «Краткого исторического очерка» фиксируют плохое состояние сухопутных дорог в XVIII веке, приходят к выводу о невозможности приведения государственных сухопутных дорог в рабочее

⁶⁵ Краткий исторический очерки развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898). СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1898.

состояние теми средствами и способами, которые были в распоряжении государственных дорожных ведомств⁶⁶.

В 1902 году выходит обширный справочник «Россия в дорожном отношении», составленный инспектором по хозяйственной части при Министерстве внутренних дел В.Ф. Мейеном⁶⁷. Данный справочник посвящён современным (на 1902) дорогам Российской империи, подробные описания которых сопровождаются красочными картами. По сравнению с рассмотренным выше справочником 1898 года, работа Мейена содержит значительно более подробный исторический обзор развития гужевых дорог в России, начиная с дорог Новгородской земли 13 века. К сожалению, автор не приводит в своей работе источников, которыми он пользовался. Анализируя выполненный В.Ф. Мейеном обзор истории сухопутных дорог в XVIII веке, мы заметили, что основным источником этого обзора были опубликованные в ПСЗРИ законодательные акты. Внимательно работая с документами, Мейен показал не только основные мероприятия государственной дорожной политики XVIII века, но и рассмотрел отдельные технические вопросы, которых не касались в своём очерке чиновники Министерства путей сообщения. Так, В.Ф. Мейен приводит данные о техниках дорожного строительства XVIII века, ширине дорожного полотна и межевании отведённых под дороги земельных участков, показывает мероприятия по организации взимания денег за проезд по Шлиссельбургской и Перспективной дорогам. При этом в тексте практически отсутствуют авторские ремарки и выводы – последовательно излагая факты, Мейен не выносит никаких собственных суждений по ним.

Первая крупное исследование исторических сухопутных дорог, созданное в советский период – работа А.С. Кудрявцева, который показывает развитие сухопутных путей и дорожного строительства на территории СССР, начиная

⁶⁶ Краткий исторический очерки развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898). СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1898. С. 5.

⁶⁷ Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. СПб.: Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел. Ч. 1. 1902.

с III-II тысячелетий до н.э.⁶⁸. Отметим сразу, что Кудрявцев не был историком – он имел учёную степень доктора экономических наук и на момент работы над своими «Очерками» был заведующим кафедры экономики, планирования и организации производства МАДИ. Заметим также, что работа вышла в 1951 году и носит характерный для времени «борьбы с космополитизмом» идеологический характер. Так, Кудрявцев отрицает мнение о господстве в России речных дорог, высказанное в дореволюционных справочниках. С его точки зрения, «пренебрежительное отношение к достижениям русского народа в области дорожного строительства и его техники, умаление значения некоторых из этих достижений, якобы заимствованных с Запада⁶⁹» есть ошибочный взгляд на историю отечественных сухопутных дорог. При этом в самой работе Кудрявцев пишет, что, несмотря на значительное дорожное строительство в XVIII веке, «улучшение транспорта в XVIII веке шло прежде всего за счет развития водных, а не сухопутных путей»⁷⁰. Источники, на которых строится исследование А.С. Кудрявцева – это, главным образом, опубликованные в ПСЗРИ законодательные акты; помимо них, автор обращается к коллекции планов, отложившихся в фондах Ленинградского отделения Центрального исторического архива (ЛОЦИА, ныне – РГИА). Кудрявцев дает характеристику деятельности государственных дорожных ведомств XVIII века и впервые обращает внимание на то, что они занимались не столько строительными, сколько ремонтными мероприятиями⁷¹. Характеризуя их деятельность в целом, А.С. Кудрявцев заключает, что создававшиеся в России учреждения не справлялись с поставленными задачами, в результате чего, «к концу XVIII века не было создано устойчивой системы управления дорогами»⁷². Будучи специалистом по дорожному строительству, Кудрявцев подробно рассмотрел развитие техник

⁶⁸ Кудрявцев А.С. Очерки по истории дорожного строительства в СССР в дооктябрьский период. М., 1951.

⁶⁹ Там же. С. 7.

⁷⁰ Там же. С. 106.

⁷¹ Кудрявцев А.С. Указ. соч. С. 107.

⁷² Там же. С. 114.

строительства сухопутных дорог в XVIII веке: как и чем мостили дороги, какова была ширина дорожного полотна и придорожных канав⁷³. Автор проанализировал возможности эксплуатации фашинных мостовых и показал пути усовершенствования техник строительства дорог в XVIII веке. Отдельно А.С. Кудрявцев рассмотрел планы мостовых, разработанные Комиссией о дорогах в государстве в 80-е гг. XVIII века. Подробно описав технологию устройства каменных мостовых⁷⁴, Кудрявцев делает вывод, что российские каменные мостовые екатерининского времени следует считать первыми отечественными шоссе, которые появляются, таким образом, не в первой четверти XIX века, а в последней четверти XVIII века⁷⁵. Помимо технических вопросов, автор касается проблемы финансирования дорожных работ в XVIII века и показывает источники поступления средств⁷⁶. Также Кудрявцев освещает вопрос организации натуральной дорожной повинности и выделяет два типа этой повинности – обыкновенную, когда крестьяне чинят дороги «против своих дач» и пятидесятиверстную, когда крестьяне, живущие в 50 верстах от дороги, должны её ремонтировать⁷⁷. Здесь исследователь допускает серьёзную неточность: сообщая о штрафе по 25 копеек за каждую сажень дороги при невыполнении обыкновенной дорожной повинности, он не указывает, кто именно должен был платить штраф⁷⁸. При этом автор даёт ссылку на указ Камер-конторы о росписи душ на участки для исправного содержания Нарвской дороги от 23 мая 1740 года, где говорится о содержании Нарвской дороги живущими в 50 верстах от неё крестьянами, за невыполнение работ которых по 25 копеек с каждой разбитой сажени дороги будут платить помещичьи приказчики⁷⁹. Подводя итоги очерка по истории дорожного строительства в XVIII веке, Кудрявцев акцентирует внимание на передовой

⁷³ Там же. С. 129.

⁷⁴ Там же. С. 122.

⁷⁵ Там же. С. 127.

⁷⁶ Там же. С. 130.

⁷⁷ Там же.

⁷⁸ Там же.

⁷⁹ ПСЗ. Т. XI. №8115.

технике дорожного строительства, разработанной, по мнению Кудрявцева, русскими инженерами, деятельность которых «была несравненно более многообразной и сложной, чем она представлена в сухих официальных материалах»⁸⁰. Не удивительно, что Кудрявцев замалчивает масштабы деятельности Миниха. Тем не менее несмотря на очевидные идеологические конструкты, характерные для начала 1950-х гг., работа А.С. Кудрявцева является значительным шагом в изучении истории сухопутных путей сообщения. Исследователь, не будучи профессиональным историком, впервые поставил вопросы о характере деятельности государственных дорожных ведомств XVIII века, развитии техник дорожного строительства в XVIII веке, принципах функционирования натуральной дорожной повинности в XVIII веке.

Любопытно, что ученик А.С. Кудрявцева, А.Д. Вейсман, в автореферате к своей диссертации, посвящённой транспорту России в XVIII-XIX вв., утверждает, что ключевое значение в транспорте России до появления железных дорог играли именно водные пути⁸¹.

Среди ученых-дорожников, обращавшихся в истории сухопутных путей сообщения, видное место занимает В.Ф. Бабков, подробно исследовавший техники строительства дорог. Работа носит обзорный характер – в ней Бабков проследил развитие дорожной техники от первобытности до середины XX века, выделенного автором как «период всеобщей автомобилизации». Небольшой раздел работы посвящен истории техники строительства дорог в России в XVIII веке. Проанализировав основные «дорожные» указы XVIII века, опубликованные в ПСЗРИ, автор приходит к выводу, что примитивная технология строительства не позволила содержать в удовлетворительном

⁸⁰ Кудрявцев А.С. Указ. соч. С. 132.

⁸¹ Вейсман А.Д. Транспорт России периода разложения феодально-крепостнических отношений. К вопросу о попытках создания самодвижущихся средств сухопутного безрельсового транспорта: Автореф. дис. ... канд. эконом. наук. М., 1956. С. 5.

состоянии гужевые дороги северо-западной части России⁸². Важное наблюдение сделал В.Ф. Бабков о деятельности Комиссии о дорогах в государстве – по мнению исследователя, решения Комиссии имели большое значение как «первые государственные технические условия на постройку магистральных дорог в России и признание необходимости создания в стране сети дорог с прочными одеждами»⁸³.

Первым крупным специальным историческим исследованием по истории путей сообщения является работа Э.Г. Истоминой, посвящённая водным путям Российской империи во второй половине XVIII – начале XIX⁸⁴. В качестве объектов изучения автор выбирает крупные водотранспортные бассейны: Волжско-Камский, Сухоно-Двинский речной пути, речные пути Северо-Запада России, водотранспортные системы Прибалтики, Южной и Юго-Западной России. В монографии разбирается обширный круг вопросов: размещение, состояние и степень освоения внутренних водных путей, характер государственной политики в области развития судоходства и сплава, состояние речного флота и обслуживающей его рабочей силы, география судостроения. Также автор анализирует экономическое значение водного транспорта: приводит данные по интенсивности его движения, структуре и направлению пассажиропотоков, размещению пристаней⁸⁵. Для исследования обозначенных вопросов привлекается обширный круг источников: это документы учреждений, занимавшихся эксплуатацией водных путей сообщения из фондов (РГИА), материалы третьего департамента Сената, занимавшегося строительством дорог и каналов (РГАДА), в составе которого отложились ведомости по работе крупнейших водных магистралей⁸⁶. Наряду с ними используются материалы Берг и Коммерц-коллегий, Главной соляной конторы и фондов местных учреждений, отложившихся в собрании РГАДА.

⁸² Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М.: Транспорт, 1988. С. 96.

⁸³ Бабков В.Ф. Указ. соч. С. 98.

⁸⁴ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982.

⁸⁵ Там же. С. 4.

⁸⁶ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982. С. 10.

Вместе с ними, автор обращается к топографическим описаниям губерний, Экономическим примечаниям к генеральному межеванию, запискам путешественников XVIII – начала XIX вв. (Озерцовского, Палласа, Гмелина, Фалька, Зуева и Лепёхина), географическим словарям, изданным на рубеже XVIII-XIX вв., трудам Вольного Экономического общества, Наказам в Уложенную Комиссию 1767 года, картам и планам XVIII-XIX вв. из собраний РГИА, РГАДА, РГВИА, РГАВМФ, БАН, РНБ⁸⁷.

Состояние гужевых дорог в Европейской России во второй половине XVIII – начале XIX вв. Э.Г. Истомина рассматривает в главе, посвящённой водным путям в общей транспортной системе Европейской России во второй половине XVIII – начале XIX вв. В главе даётся характеристика основных тенденций развития сухопутного транспорта в Европейской России в обозначенный период: размещение дорог, центры дорожной сети, факторы, определявшие размещение и развитие дорог⁸⁸. При этом Э.Г. Истомина характеризует состояние гужевого транспорта как крайне отсталое⁸⁹. По мнению исследователя, предпринятые в ходе проведения административной реформы 1775 года действия по улучшению состояния гужевого транспорта, не имели под собой материально-технической базы (т. е., не финансировались казной) и потому не могли кардинальным образом изменить положение⁹⁰. Единственным значимым проектом в области дорожной политики Истомина называет работы по обустройству Московско-Петербургской дороги⁹¹. Попыткой решения кризиса гужевого транспорта Э.Г. Истомина видит создание в 1786 году Комиссии о дорогах в государстве, перед которой была поставлена задача составить Генеральные правила для строения в России дорог⁹². Автор полагает, что деятельность Комиссии, ввиду слабости

⁸⁷ Истомина Э.Г. Указ. соч. С. 15.

⁸⁸ Там же. С. 23.

⁸⁹ Там же.

⁹⁰ Там же. С. 24.

⁹¹ Истомина Э.Г. Указ. соч. С. 24.

⁹² Там же.

внутренней экономической организации России, была обречена на провал⁹³. Завершая обзор истории гужевого транспорта, Э.Г. Истомина приходит к выводу, что царское правительство не могло поддерживать пропускную способность на многих тысячах верст примитивных сухопутных дорог, вследствие чего решение актуальнейшего транспортного вопроса правительство находило в налаживании сети водного транспорта⁹⁴.

В своей следующей работе по транспортной тематике, Э.Г. Истомина изучила основные контуры дорожной политики Российского государства⁹⁵. Данная статья основана на большом числе источников: помимо опубликованных законодательных актов, были привлечены документы Канцелярии от строения государственных дорог и проект дорожного уложения, составленного Комиссией о дорогах в государстве, материалы геодезических съемок и ландкарты XVIII века, дорожники XVIII века. Поскольку круг вопросов, исследуемых в указанной статье, очень близок к кругу вопросов настоящего диссертационного исследования, мы приведем основные положения и выводы Э.Г. Истоминой.

Отмечая, что в период создания централизованного русского государства, пути сообщения удлинялись, но не подвергались кардинальным изменениям⁹⁶, Э.Г. Истомина связывает первые крупные транспортные преобразования с деятельностью Петра I, который озаботился прокладкой «перспективной» дороги между Санкт-Петербургом и Москвой⁹⁷. После смерти Петра до конца 1740-х гг. дорожное дело оказалось на периферии внимания русского правительства – автор указывает, что в поле зрения государства оставались лишь «перспективная дорога»⁹⁸. Здесь же Э.Г. Истомина обозначает круг

⁹³ Там же. С. 25.

⁹⁴ Там же. С. 26.

⁹⁵ Истомина Э.Г. Дороги России в 18 – начале 19 вв. // Исследования по истории России 16-18 вв. Сборник статей в честь 70-летия Я.Е. Водарского. М., 2000.

⁹⁶ Там же. С. 181.

⁹⁷ Истомина Э.Г. Дороги России в 18 – начале 19 вв. // Исследования по истории России 16-18 вв. Сборник статей в честь 70-летия Я.Е. Водарского. М., 2000. С. 185.

⁹⁸ Там же. С. 190.

дорог, на которых производились ремонтные работы в 1742-1758 гг. (Московско-Петербургская, Царскосельская, Ропшинская, Шлиссельбургская, Красносельская, Нарвская, Петергофская, Псковская) ⁹⁹ . Важным организационным мероприятием елизаветинского правительства в дорожной сфере Э.Г. Истомина называет создание в 1755 году Канцелярии от строения государственных дорог во главе с генералом Фермором, которая, по мнению исследователя, ведала как строительством, так и эксплуатацией дорожной сети России¹⁰⁰ . Дорожную политику Екатерины II Истомина оценивает двояко. С одной стороны, она отмечает оживление деятельности по устройству сети грунтовых дорог на рубеже 70-х – 80-х гг. в связи с проведением губернской реформы, указывает, что изменения коснулись и Московско-Петербургской дороги, которую стали мостить камнем и строить каменные путевые дворцы ¹⁰¹ . С другой стороны, деятельность ключевого екатерининского дорожного учреждения – Комиссии о дорогах в государстве – Э.Г. Истомина считает неуспешной: по мнению исследователя, Комиссия, «просуществовав почти десять лет, оставила по себе память лишь различными указаниями, исполнение которых никто не проверял, да проектами усовершенствования гужевого транспорта»¹⁰² .

Заключение, который делает Э.Г. Истомина, практически идентично выводу её основной монографии: правительство, не сумев обеспечить решение транспортной проблемы путем создания сети прочных грунтовых дорог, обращало ключевое внимание на реконструкцию основных водных путей, которые и обеспечивали перевозку важнейших грузов¹⁰³ . Основным вывод Э.Г. Истоминой о доминировании водных путей сообщения представляется нам очевидным. Вместе с этим, оценка автором дорожной политики Российского

⁹⁹ Там же. С. 191.

¹⁰⁰ Там же. С. 192.

¹⁰¹ Там же. С. 200.

¹⁰² Там же. С. 201.

¹⁰³ Истомина Э.Г. Дороги России в 18 – начале 19 вв. // Исследования по истории России 16-18 вв. Сборник статей в честь 70-летия Я.Е. Водарского. М., 2000. С. 205.

государства в XVIII века нуждается в некотором пересмотре. В ходе нашего исследования мы выяснили, что созданная в 1755 году Канцелярия от строения государственных дорог не была новым учреждением, поскольку речь шла о переименовании и расширении штатов учрежденной в 1742 году Канцелярии перспективной дороги. Мы полагаем, что сфера деятельности Канцелярии от строения государственных дорог значительно отличалась от уже обозначенного Э.Г. Истоминой «строительства и эксплуатации дорожной сети России». Как и предыдущее дорожное ведомство, новая Канцелярия курировала только те дороги, которые находились в непосредственном ведении государства – это все те дороги Северо-Запада России, которые перечислила в своей работе Э.Г. Истомина. Что же касается дорожной сети России, то в этот период подавляющее большинство гужевых дорог находились в ведении местных властей и исправлялись путём несения местными обывателями натуральной дорожной повинности.

Кроме того, мы предполагаем, что данная Э.Г. Истоминой оценка деятельности Комиссии о дорогах в государства нуждается в корректировке. Обратившись к документам Комиссии, отложившихся в фондах XVI Разряда Госархива, мы обнаружили, что Комиссия сумела провести крупный и достаточно успешный ремонт Московско-Петербургского тракта, который, к сожалению, был прерван начавшейся войной с Османской империей (1787 год).

В своей последней работе по истории транспорта и путей сообщения, Э.Г. Истомина представляет обзор истории транспорт и путей сообщения в XVII – начале XIX вв. Автор показывает, как развивались основные пути сообщения в XVII – начале XIX вв., как были связаны речные пути и гужевые дороги, и как изменились российские транспортные коммуникации в XVIII веке¹⁰⁴. Ключевое внимание в данной статье уделено развитию водного транспорта. В

¹⁰⁴ Истомина Э.Г. Пути сообщения в России в XVII – начале XIX вв. //Российская Империя от истоков до начала XIX века. Очерки социально-политической и экономической истории. М.: Русская панорама, 2011. С. 530 – 551.

работе показаны основные контуры развития сухопутного транспорта в XVIII веке. Выводы, к которым здесь приходит Истомина, идентичны выводам её предшествующих исследований: несмотря на тенденцию разрастания гужевых дорог, состояние гужевого транспорта отличалось крайней технической отсталостью, попытки коренного переустройства дорожного дела в России (деятельность Комиссии о дорогах в государстве) были неудачны¹⁰⁵.

История путей сообщения в XVIII веке освещена в одной из глав «Очерков русской культуры XVIII века»¹⁰⁶. Автор специальной главы – Л.М. Марасинова – рассматривает одновременно несколько сюжетов: историю водных путей сообщения в XVIII веке, историю сухопутных путей сообщения в XVIII века, историю отечественной почты XVIII века, развитие транспортных средств в XVIII веке. Данная работа носит обобщающий характер – в её основу легли основные работы по обозначенным проблемам (Кудрявцев, 1951; Истомина, 1982) и некоторые опубликованные в ПСЗРИ законодательные акты по данному вопросу. Основные выводы, содержащиеся в очерке Л.М. Марасиновой по дорожной проблематике, близки выводам Э.Г. Истоминой. Марасинова называет сухопутные дороги «второстепенными в сравнении с водным транспортом – более дешевым, удобным, грузоемким»¹⁰⁷. В очерке названы основные гужевые тракты XVIII века, выделены дороги, появившиеся в данный период («Перспективная», Царскосельская, Нарвская). Также в работе показаны основные тенденции развития техник дорожного строительства в XVIII веке. Марасинова называет неэффективной правительственную деятельность по приведению гужевых дорог в рабочее состояние: по мнению автора, многочисленные указы о ремонте дорог исполнялись плохо – случалось, что отремонтированная дорога была хуже

¹⁰⁵ Там же. С. 549.

¹⁰⁶ Марасинова Л.М. Пути и средства сообщения XVIII в. // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985. С. 257 – 285.

¹⁰⁷ Там же. С. 269.

неотремонтированной, из-за чего по дорогам ездили медленно (7 верст в час зимой и 5 верст в час летом)¹⁰⁸.

В современной российской историографии наблюдается рост исследовательского внимания к истории сухопутных путей сообщения. Стоит отметить работу О.Н. Катионова, посвященную истории Московско-Сибирского тракта¹⁰⁹. Автор изучил обширный круг вопросов, значительно выходящих за границы истории строительства и ремонта Московско-Сибирской дороги. Помимо вопросов строительства и эксплуатации дороги, Катионов показал, как эта дорога повлияла на колонизацию Сибири, изучил занятия жителей притрактового населения, проследил их социальное и имущественное положение и сравнил его с положением жителей других регионов Сибири¹¹⁰. Автор привлек значительный комплекс источников, главные из которых – законодательные документы, регулирующие натуральную дорожную повинность и положение ямщиков (преимущественно документы из фондов Ямского приказа и Ямской канцелярии), документы уездных и губернских учреждений XVIII-XIX вв. из фондов областных архивов, отчеты генерал-губернаторов, периодические издания XIX века, а также старые карты¹¹¹. В своем исследовании Катионов касается вопроса функционирования натуральной дорожной повинности. Опираясь на документы местных учреждений, исследователь приходит к выводу, что натуральная дорожная повинность, бывшая главным орудием в поддержании более или менее нормального функционирования трактов, была крайне неудобной для крестьян, поскольку время ремонта дорог приходилось на период весенне-летних сельскохозяйственных работ¹¹². При этом О.Н. Катионов не называет эту повинность неэффективной – несмотря на отрицательное влияние на развитие крестьянского хозяйства, натуральная

¹⁰⁸ Марасинова Л.М. Указ. соч. С. 272-273.

¹⁰⁹ Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт. Новосибирск, 2004.

¹¹⁰ Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт. Новосибирск, 2004. С. 8.

¹¹¹ Там же. С. 63.

¹¹² Катионов О.Н. Указ. соч. С. 157.

дорожная повинность, по мнению автора, способствовала функционированию тракта как пути сообщения¹¹³.

Об оживлении интереса к истории путей сообщения свидетельствует появление исследования П.А. Кротова¹¹⁴. Объект исследования – «Осударева дорога»: просека, пробитая летом 1702 года по распоряжению Петра I от села Нюхчи на Белом море до села Повенец на Онежском озере с целью переброски на Онегу построенных на архангельских верфях кораблей с тем, чтобы впоследствии использовать эти корабли против Швеции на Ладожском озере. Как наглядно показывает П.А. Кротов, «Осудареву дорогу» нельзя считать дорогой в обычном смысле – скорее, это просека или просто отдельные мосты, которые были нужны, чтобы один раз (sic!) перевезти новопостроенные корабли¹¹⁵. В своей работе Кротов подробно освещает историю строительства Осударевой дороги: показывает, откуда приходили люди на стройку, сколько они получали за свою работу, какое количество людей было задействовано на строительстве; кроме того, Кротов рассматривает, как переброшенный по Осударевой дороге архангельский флот участвовал во взятии Нотебурга в 1702 году. Помимо истории строительства и эксплуатации этой дороги, П.А. Кротов изучает отношения к дороге и её державному заказчику современных жителей Русского Севера – потомков тех, кто прорубал Осудареву дорогу, благодаря чему работа носит характер историко-этнографического исследования. Оно базируется на широком круге источников – это переписка гвардейских офицеров, контролировавших строительство Осударевой дороги, поморские челобитные, делопроизводственные материалы вотчин Соловецкого и Крестного Онежского монастырей, отложившиеся в различных фондах РГАДА¹¹⁶. Последняя задача была решена на основе материалов

¹¹³ Там же. С. 161.

¹¹⁴ Кротов П.А. Осударева дорога. СПб.: Историческая перспектива, 2011.

¹¹⁵ Там же. С. 72.

¹¹⁶ Кротов П.А. Указ. соч. С. 56.

этнографических экспедиций по местам Осударевой дороги, предпринятых автором.

Сюжеты, который исследовал П.А. Кротов, демонстрируют функционирование мобилизационной модели российской экономики петровского времени. Несмотря на то, что дорога отвлекла от сельскохозяйственных работ своих строителей, вследствие чего те столкнулись с нехваткой хлеба зимой 1702-1703 гг.¹¹⁷, Кротов считает данную петровскую мобилизацию успешной. По мнению историка, «эпопея Осударевой дороги 1702 года – яркий пример успешного взаимодействия в национальных интересах центральной власти и местного населения в лице общинных институтов власти»¹¹⁸.

Взаимоотношения государства и общества в связи с ремонтом и содержанием сухопутных дорог в Воронежской губернии изучил Н.А. Комолов¹¹⁹. Автор, основываясь на опубликованных в ПСЗ законодательных актах, документах Сената и местных учреждений показал общие черты политики Российского государства в области строительства и ремонта сухопутных дорог, проанализировал специфику взаимодействия власти и общества в связи с привлечением рабочей силы на строительство дорог в Воронежской губернии в последней трети XVIII века.

В русле этой же проблематики лежит работа Е.П. Кузьмина, посвящённая взаимоотношениям воевод Царёвококшайского уезда с сельскими мирами в связи с необходимостью починки гужевых дорог на основаниях натуральной дорожной повинности¹²⁰. На основе документов Царёвококшайской воеводской канцелярии, автор исследует (лучше даже сказать, расследует)

¹¹⁷ Там же. С. 136.

¹¹⁸ Там же. С. 152.

¹¹⁹ Комолов Н.А. Ремонт и содержание сухопутных путей сообщения в контексте взаимодействия государства и общества (на примерах Воронежской губернии) // Государство и общество: взаимодействие и противодействие. Воронеж, 2013. С. 43 – 47.

¹²⁰ Кузьмин Е.П. Законы, коррупция и дорожный вопрос в России XVIII века // Марийский юридический вестник, 2015. №4. С. 23-26.

способы решения дорожной проблемы в Царевококшайском уезде в 1761-1765 гг.¹²¹. В работе наглядно показан механизм «полюбовного решения» этой проблемы, когда крестьяне, не желая (а нередко и не имея возможность делать это в летнее время) чинить дороги, дают взятку воеводе, а воевода, не имея ни возможности, ни принципиального желания привести в порядок уездные дороги, закрывает глаза на их состояние¹²².

Подводя небольшой итог обзора работ, посвященных истории сухопутных путей сообщения XVIII века, следует сделать несколько выводов. Мы убедились, что этот сюжет ещё не становился объектом специального исторического исследования. Наиболее значительными работами по данной проблематике являются исследования А.С. Кудрявцева и Э.Г. Истоминой. При этом следует заметить, что ни тот, ни другой исследователь не могли подробно рассмотреть принципы государственной дорожной политики XVIII века из-за того, что эти сюжеты лежали на периферии их исследовательских интересов.

Помимо работ, непосредственно посвященных истории сухопутных путей сообщения, в настоящем обзоре необходимо упомянуть работы, посвященные истории почты, поскольку там показана история развития сухопутных путей сообщения. Кроме того, данные исследования позволяют проследить состояние гужевых дорог в допетровский период. В данном обзоре стоит отметить работу А.Н. Вигилева¹²³. В ней автор рассмотрел историю русской почты с древнейших времен до конца XIX века. Вигилев разбирает различные вопросы: происхождение и развитие натуральной дорожной повинности; происхождение ямщиков и организацию ямской гоньбы, положение ямщиков; скорость движения почты в XVII – XIX вв.; строительство новых дорог (Бабиновская дорога, дороги в Петербург), обустройство на них ямских слобод. Для освещения всех этих сюжетов, автор привлек масштабный комплекс источников, среди которых Лаврентьевская и Сильвестровская

¹²¹ Кузьмин Е.П. Указ. соч. С. 25.

¹²² Кузьмин Е.П. Указ. соч. С. 25.

¹²³ Вигилев А.Н. История отечественной почты. М., 1990.

летописи, приказные дела (дела Сибирского приказа, Разрядного приказа, Оружейной палаты, Записные книги Московского стола), почтовые дела, сенатская документация.

В ходе изучения государственной дорожной политики XVIII века, мы сталкивались с сюжетами, которые, с одной стороны, не связаны напрямую с проблематикой данного исследования, но при этом касаются вопросов путей сообщения. Среди них – путешествия венценосных особ, подготовка которых была важным фактором развития дорожной инфраструктуры Российской империи в XVIII веке. Государственные дорожные ведомства нередко занимались организацией царских поездок. В последнее время, благодаря работам Г.В. Ибнеевой¹²⁴, продвинулось вперед изучение истории путешествий Екатерины II в контексте взаимодействия венценосной особы и имперского пространства. В частности, исследователь рассмотрел подготовку путешествия императрицы в Крым (1787 год) и связанную с ней деятельность местных властей, принципы привлечения рабочей силы и денежных ресурсов¹²⁵. Заметим, что аналогичные сюжеты, связанные с путешествиями иных монарших особ XVIII века, ещё только ждут своего исследователя.

Одним из аспектов, рассмотренных в нашем исследовании, является история формирования государственных ведомств, отвечающих за строительство и ремонт казенных дорог. Эта сюжет лежит в русле большой проблемы истории государственного управления России в XVIII веке. Историография этой проблемы обширна. Подробное её изучение могло бы стать темой отдельного исследования. В настоящей работе мы обозначим только основные тенденции её развития. Поскольку объектом нашего исследования является государственная дорожная политика XVIII века, осуществляемая сенатскими

¹²⁴ Ибнеева Г.В. Екатерина II и Остзейский край в 1764 году // Уроки Вульфсона. Сборник статей памяти Г.Н. Вульфсона / Под ред. Е.А. Вишленковой и А.Н. Бикташевой. Казань: КГУ им. В.И. Ульянова-Ленина, 2003. С. 221-236; Она же. Путешествия Екатерины II. Опыт «освоения» имперского пространства. Казань: КГУ им. В.И. Ульянова-Ленина, 2006.

¹²⁵ Ибнеева Г.В. Имперская политика Екатерины II в зеркале венценосных путешествий. М.: Памятники исторической мысли, 2009. С. 337-342.

канцеляриями и комиссиями, в данном обзоре речь пойдёт, главным образом, о тех работах, которые посвящены деятельности подобных сенатских учреждений.

Первые крупные работы, посвященные истории государственного управления, были выполнены юристами – А.И. Вицыным¹²⁶ и А.Д. Градовским¹²⁷. Исследования последнего следует выделить особенно. Наряду с анализом деятельности высших органов XVIII века (главным образом, Сената), Градовский изучал историю местных учреждений в России того периода. Проанализировав специфику их деятельности, А.Д. Градовский выявил причины слабого развития органов местного самоуправления в России XVIII века¹²⁸. Крупный вклад в изучение истории государственного управления внес А.Н. Филиппов. В своем фундаментальном исследовании, посвященном истории Сената, он, в числе прочего, рассмотрел механизмы функционирования сенатских комиссий и канцелярий¹²⁹.

Как известно, в XVIII веке за содержание сухопутных дорог на местах отвечали местные власти – губернаторы и воеводы. Их деятельность в XVIII веке подробно изучал Ю.В. Готье¹³⁰. В своем исследовании Готье разбирает широкий круг вопросов: принципы областного деления в XVIII веке, социальный и личный состав губернаторов и воевод, организация губернских, провинциальных и воеводских канцелярий. Особый интерес для нас представляет выполненный автором анализ административной деятельности губернаторов и воевод. К ней относился надзор за дорогами. Как показывает Готье, строительство и ремонт гужевых дорог не было приоритетной задачей местных властей, вследствие чего дорогами занимались, как правило,

¹²⁶ Вицын А.И. Краткий очерк управления в России от Петра Великого до издания общего учреждения министерств. Казань, 1855.

¹²⁷ Градовский А.Д. Высшая администрация России XVIII столетия и генерал-прокуроры. СПб., 1866.

¹²⁸ Градовский А.Д. Начала русского государственного права. Органы местного управления. Т. 9. Ч. 3. СПб., 1908.

¹²⁹ Филиппов А.Н. Правительствующий Сенат при Петре Великом и его ближайших преемниках (1711-1741). СПб., 1911.

¹³⁰ Готье Ю.В. История областного управления в России от Петра I до Екатерины II. Т.1. М., 1913.

младшие члены присутствия¹³¹. Обработав материалы воеводских, провинциальных и губернских канцелярий, Готье приводит любопытные фактические данные по организации дорожного дела в Московской губернии. Он отмечает, что к концу 1770-х гг. все находившиеся там дороги были переданы ведению особых офицеров, состоявших при губернской канцелярии, при которой существовала отдельная экспедиция об исправлении дорог и мостов¹³².

В последние годы, благодаря работам М.В. Бабич, Н.Н. Петрухинцева, Л.Ф. Писарьковой, Н.В. Козловой, изучение деятельности сенатских комиссий и канцелярий вышло на качественно новый уровень. Так, в своём исследовании, М.В. Бабич доказывает, что сенатские комиссии и канцелярии были полноправными элементами правительственного механизма, существенно дополнявшими коллегиальный «каркас» здания государственного управления петровской эпохи¹³³. Этот вывод подтверждает исследование Н.В. Козловой, посвященное экономической политике Российского государства во второй трети XVIII века. Автор показывает, что Комиссия о коммерции играла особую роль в формировании экономической политики государства, поскольку именно в ней прорабатывались конкретные экономические мероприятия¹³⁴. Крайне любопытны наблюдения автора о значении включения в состав Комиссии о коммерции высокопоставленных лиц (А.И. Остерман, А.М. Черкасский), которые способствовали особой эффективности работы комиссии¹³⁵. Представленные в настоящем исследовании данные подтверждают эти наблюдения – так, благодаря включению в состав екатерининской Комиссии о дорогах в государстве графов А.П. Шувалова и А.А. Безбородко, деятельность данной Комиссии значительно

¹³¹ Готье Ю.В. Указ. соч.. С. 351.

¹³² Готье Ю.В. Указ. соч. С. 352.

¹³³ Бабич М.В. Государственные учреждения XVIII века: Комиссии петровского времени. М.: РОССПЭН, 2003. С. 153.

¹³⁴ Козлова Н.В. Российский абсолютизм в купечество в XVIII веке. М.: Археографический центр, 1999. С. 346.

¹³⁵ Там же. С. 347.

активизировалась. Деятельности правительственных комиссий по армии и флоту посвящена монография Н.Н. Петрухинцева¹³⁶. Как и в случае Комиссии о коммерции, Военская сухопутная и Военная морская комиссии были созданы, чтобы разработать конкретные мероприятия военной реформы, необходимой для уменьшения дефицита бюджета и облегчения налогового бремени на податное население. Крупное обобщающее исследование Л.Ф. Писарьковой посвящено истории российской бюрократии XVIII века. Автор последовательно показывает, как шла реорганизация приказного управления, как формировалась система коллежского управления, как она реформировалась на протяжении XVIII века. Кроме того, Л.Ф. Писарькова достаточно подробно исследует характер организации местного управления, выявляет сословный, имущественный и образовательный уровень чиновников.

Наряду с проблемой функционирования государственного аппарата в XVIII веке, другим аспектом нашего исследования является вопрос организации строительно-ремонтных работ и связанный с ним вопрос привлечения работных людей. Заметим, что подавляющее большинство сухопутных дорог чинили и строили местные жители, исполняя, таким образом, натуральную дорожную повинность. Нужно сказать, что в изучаемый период податное население страны было вовлечено в многочисленные натуральные повинности. Этот тезис подтверждается выводами целого ряда исследователей. Так, Е.В. Анисимов, рассматривая податную политику петровского времени, показывает, что в петровский период, на крестьян, помимо подворной подати, ложились многочисленные фуражные, подводные, постоянные и провиантские повинности¹³⁷. Организация подводной повинности в период Северной войны рассмотрена в работе Г.Д.

¹³⁶ Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьбы армии и флота. СПб.: Алетейя, 2001.

¹³⁷ Анисимов Е.В. Податная реформа Петра I. Л.: Наука, 1982. С. 27.

Капустиной¹³⁸. Натуральные повинности посадского населения изучали в своих работах А.А. Кизеветтер¹³⁹, О.Е. Кошелева¹⁴⁰, М.Б. Булгаков¹⁴¹, Е.Н. Наседкин¹⁴². Кроме того, в отечественной историографии существует серия исследований, посвященных организации принудительного труда. Его специфику в металлургии исследовали С.Г. Струмилин¹⁴³, Н.И. Павленко¹⁴⁴, А.П. Глаголева¹⁴⁵, А.С. Орлов¹⁴⁶, положению работных людей в текстильной промышленности посвящено исследование Е.И. Заозерской¹⁴⁷. Отдельного внимания заслуживает монография Л.Н. Семеновой¹⁴⁸, посвященная мобилизациям работных людей на строительство Санкт-Петербурга. Автор показывает источники поступления работных людей, анализирует их социальное и материальное положение, освещает условия их жизни.

Подводя итоги настоящего обзора, мы видим, что история путей сообщения и, в частности, сухопутных путей сообщения, долгое время оставалась вне интереса исследователей. Политика государства в области строительства и ремонта государственных дорог ещё не становилась объектом специального исторического исследования. Среди работ, выходящих на данную проблематику, наиболее значительными являются исследования А.С. Кудрявцева и Э.Г. Истоминой. При этом сухопутные дороги находились на

¹³⁸ Капустина Г.Д. Гужевой транспорт в Северной войне (по материалам Московской крепостной конторы начала XVIII века) // Вопросы военной истории России XVIII и первой половины XIX века. М., 1969. С. 156-183.

¹³⁹ Кизеветтер А.А. Посадская община в России XVIII ст. М., 1903.

¹⁴⁰ Кошелева О.Е. Люди Санкт-Петербургского острова петровского времени. М.: ОГИ, 2004.

¹⁴¹ Булгаков М.Б. Государственные службы посадских людей в XVII веке. М., 2004.

¹⁴² Наседкин Е.Н. Казенные службы московских купцов в 20-е – 30-е гг. XVIII века // Вестник Московского университета. Серия 8: История. №4. 2008. С. 111 – 123.

¹⁴³ Струмилин С.Г. История черной металлургии в СССР. Т. 1. М., 1954.

¹⁴⁴ Павленко Н.И. Развитие металлургической промышленности России в первой половине XVIII века. М., 1953. Он же. Принудительный и наемный труд в металлургии России второй половины XVIII века // Из истории рабочего класса и революционного движения. Сборник статей памяти А.М. Панкратовой. М., 1958. С. 101- 113.

¹⁴⁵ Глаголева А.П. Олонекские заводы в первой четверти XVIII века. М., 1957.

¹⁴⁶ Орлов А.С. Волнения на Урале в середине XVIII века. М., 1979.

¹⁴⁷ Заозерская Е.И. Рабочая сила и классовая борьба на текстильных мануфактурах России в 20-х – 60-х годах XVIII века. М., 1960.

¹⁴⁸ Семенова Л.Н. Рабочие Петербурга в первой половине XVIII века. Л.: Наука, 1974.

периферии исследовательских интересов обоих авторов – в первом случае, это небольшая глава в крупной обобщающей работе по истории сухопутных дорог с древнейших времен до 1917 года, во втором случае – столь же небольшая глава в монографии по истории водных путей сообщения. Кроме того, А.С. Кудрявцев не был профессиональным историком – он имел учёную степень доктора экономических наук и на момент работы над своими «Очерками» был заведующим кафедры экономики, планирования и организации производства МАДИ. Таким образом, первое и вплоть до настоящего периода последнее специальное историческое исследование, связанное с государственной дорожной политикой, принадлежит Э.Г. Истоминой.

В последние годы появилось несколько работ, посвященных изучению сухопутных дорог (Катионов, 2004; Кротов, 2011), что говорит о росте интереса к дорогам и об актуальности этой темы в современной историографии. Тем не менее нельзя не заметить, что работы П.А. Кротова и О.Н. Катионова посвящены очень «необычным» дорогам – в первом случае, это военная «Осударева» дорога, построенная для того чтобы только один раз перевести флот из Архангельска на Ладогу, а во втором случае – это Московско-Сибирский тракт, который был и остается единственным и незаменимым путем из Центральной России в Сибирь и ни в том, ни в другом случае к числу исследовательских вопросов не относится проблема складывания государственной дорожной политики. Следовательно, заявленная в данном исследовании

Глава I Дорожные ведомства XVIII века

§1. Канцелярия от строения перспективной дороги

На протяжении XVIII века в России не существовало единого учреждения, ведавшего сухопутными путями сообщения. Вместо него было несколько сменявших друг друга ведомств: Канцелярия от строения перспективной дороги, Канцелярия перспективной дороги, Канцелярия от строения государственных дорог, Экспедиция строения дорог, Комиссия о дорогах в государстве. За исключением последней структуры, все эти учреждения курировали только «государственные» дороги (т. е. , дорогу Москва-Петербург и дороги Санкт-Петербургской губернии). Последнее предприняло попытку разработать генеральные правила организации дорожного дела в России, но, фактически, сумело осуществить только ремонт Московско-Петербургской дороги.

Первым специальным дорожным ведомством в России стоит считать Канцелярию от строения перспективной дороги, подчинявшуюся Сенату через Камер-коллегию. Отсутствие документов не позволяет определить, в каком году она была образована. В документах данной канцелярии самые ранние упоминания о ней мы находим в её отчете в Сенат за 1727 год¹⁴⁹. Канцелярию от строения перспективной дороги можно назвать обычным «целевым» ведомством, которые государство создавало для решения конкретной проблемы – строительства новой дороги из Санкт-Петербурга в Москву. Аналогичное ведомство – Канцелярия Ладожского канала – было создано в 1723 года для организации работ по постройке канала вдоль южного берега Ладожского озера¹⁵⁰.

¹⁴⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 421 – 421 об.

¹⁵⁰ Государственность России. Словарь-справочник. М., 1999. Кн. 2. С. 205.

Главой Канцелярии от строения перспективной дороги был подполковник Копорского полка Санкт-Петербургского гарнизона Григорий Иванович Зезевитов (1677 – ?), в ведении которого дорога находилась с июня 1725 года. Об этом человеке мы знаем немного. Благодаря опубликованным офицерским сказкам, мы выяснили, что дворянин Григорий Зезевитов родился в 1677 году. Военная служба Зезевитова началась в 1703 году, когда, после царского смотра в Преображенском, он был определен поручиком в Николаевский пехотный полк. В ходе Северной войны Зезевитов участвовал во взятии Дерпта (1704) и Митавы (1705). Вместе со своим полком Зезевитов сражался на Полтавской битве, после которой служил в Выборгском гарнизоне. В 1716 году Зезевитов получил звание подполковника и был переведён на службу в Санкт-Петербургский гарнизон, где командовал Копорским полком¹⁵¹. Судя по всему, именно место службы сыграло решающую роль в выборе этого человека на должность главы Канцелярии. Кроме того, он мог привлечь солдат своего полка к ремонту, что и произошло на рубеже 1720-х – 1730-х. Наконец, назначение военного на эту должность подтверждает известный управленческий принцип первой половины XVIII века: убеждение, что лучший чиновник – это военный. Заметим, что Зезевитов, как и его сотрудники, не был инженером.

В сферу ответственности Канцелярии от строения перспективной дороги входила только одна – «перспективная» – дорога, пробитая в конце правления Петра Великого между Санкт-Петербургом и Москвой. В сущности, эта была вторая «Осударева дорога» – просека, длиной 593 версты¹⁵², спрямившая путь между двумя столицами (путь до Петербурга по старой Московско-Новгородской дороге получался на 143 версты дольше – 735 вёрст¹⁵³). Замечательное обоснование необходимости прокладки этой дороги

¹⁵¹ Биография Г.И. Зезевитова приведена по: Офицерские сказки первой четверти XVIII века. Гарнизонные войска. / Сост. К.В. Татарников. М.: Старая Басманная, 2016. С. 171; 436-437. Пользуясь случаем, выражаем огромную благодарность С.В. Черникову за наводку на эту публикацию.

¹⁵² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 607 об.

¹⁵³ Там же.

предложил Б.Х. Миних, который, выполняя сенатское распоряжение, подготовил осенью 1730 года «Проект или генеральные примечания как дороги в России делать»¹⁵⁴. В этом проекте Миних писал, что «такие дороги [как «перспективная»] вкупе с каналами производят благополучие в государстве чрез которые помощи коммерция облегчена быть имеет понеже всякой без труда и продолжения времени все лишнее отвозит, а что нужно привозить может, не имея при себе для того великого обоза или чтобы за провоз много заплатить должен был»¹⁵⁵.

Первая часть дороги, от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове, была сооружена в 1716-1719 гг.¹⁵⁶. Затем, 26 ноября 1721 года, Пётр в Сенате «изволил рассуждать», каким образом прешпективную дорогу от реки Волхова до Москвы прочистить и где болотные и грязные места намостить¹⁵⁷. А 6 апреля 1722 года выходит указ Петра, по которому крестьяне, живущие в 50 верстах, должны строить перспективную дорогу, расходы на строительство дороги которой были разложены на крестьянские и купеческие дворы¹⁵⁸. Скорее всего, к моменту смерти Петра в январе 1725 года, «перспективная дорога» на всем своем протяжении была «пробита» в виде просеки, но требовала постоянного ремонта.

После смерти Петра правительство теряет интерес к «прешпективной» Московско-Петербургской дороге. В 1726-1727 гг. работы на «прешпективной дороге» велись только на участке Санкт-Петербург – река Волхов – Крестецкий ям¹⁵⁹. Отметим, что в 1727 году правительственная деятельность по устройству дорог активизируется. Так, 26 июня 1727 года по инициативе А.И. Остермана Пётр II издает указ об учреждении почтовых станций на дороге

¹⁵⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 607 об.

¹⁵⁵ Там же.

¹⁵⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 433-435.

¹⁵⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 434.

¹⁵⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 434 об.

¹⁵⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 421-421 об.

от Санкт-Петербурга к Архангельску¹⁶⁰. При этом правительство возложило строительство новой дороги на местные власти, которые, в свою очередь, должны были отрядить на работы местных крестьян. Причины интереса Остермана к дорогам в этот момент очевидны: он возглавляет Комиссию о купечестве и фактически является директором Коммерц-коллегии¹⁶¹. Строить дорогу из Петербурга в Архангельск побуждала правительство и внешнеполитическая обстановка. Ухудшение отношений с Данией и Швецией грозило войной на Балтике. Архангельск вернул себе звание крупнейшего торгового порта¹⁶².

После 1728 года деятельность Канцелярии от строения перспективной дороги затухает. Это подтверждает наблюдения о «резком замедлении оборотов запущенной Петром Великим государственной машины», сделанные Е.В. Анисимовым¹⁶³. Теперь в качестве органов, курирующих Московско-Петербургскую дорогу, значатся губернские канцелярии – Новгородская и Московская. Тем временем Московско-Петербургская дорога пришла в полную разруху. Так, летом 1728 года новгородские ямщики отказались ехать из Новгорода в Бронницы. Картина впечатляет: ямщики стоят в Новгороде, опасаясь застрять в грязи, «курьеры и прочие» пытаются их торопить; когда же заканчиваются слова, пускают в ход кулаки¹⁶⁴. Губернские власти просят Сенат выслать указ, кому и на какие деньги чинить дорогу. Сенат не отвечает. С 1728 по 1730 гг. Новгородская губернская канцелярия направила в Сенат 9 почти одинаковых донесений. Сенат ответил лишь однажды – зимой 1729 года, велел «мосты починивать теми людьми и деньгами, какими впредь сего починивали»¹⁶⁵ (т. е. , деньгами из неокладных доходов). Губернии это было не под силу. Отчаявшись получить деньги из казны, губернская канцелярия в

¹⁶⁰ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 10.

¹⁶¹ Козлова Н.Н. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке. М., 1999. С. 58; Петрухинцев Н.Н. Внутренняя политика Анны Иоанновны. М.: РОССПЭН, 2014. С. 20.

¹⁶² Там же. С. 21.

¹⁶³ Анисимов Е.В. Куда ж нам плыть. Россия после Петра Великого. М.: АСТ, 2010. С. 151.

¹⁶⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 448.

¹⁶⁵ Там же. Л. 450.

своем последнем донесении в Сенат снимает с себя ответственность за содержание дороги¹⁶⁶. Этот случай прекрасно иллюстрирует положения Н.Н. Петрухинцев о резком падении дееспособности центральной власти и основных государственных институтов в период «аристократизации» ВТС в 1728-1729 гг.¹⁶⁷.

Заметим, что участком «перспективной» дороги от Санкт-Петербурга до реки Волхов в 1728-1730 гг. занимается «определённый к дороге» полковник Зезевитов, бывший до того руководителем Канцелярии от строения перспективной дороги. Однако в этот период его статус неясен. Существует ли ещё какая-либо дорожная канцелярия, во главе которой он стоит, либо же ведомства нет, а дорога ему «поручена».

Примечательно, что в 1730 году, когда Зезевитов передавал дорожные дела новому куратору дорожного строительства – генералу Миниху – он сообщил, что дорогу от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани с 1725 года никто не чинил, поскольку к нему [Зезевитову] не присылали ни работников, ни денежной казны. Опираясь на это свидетельство и видя отсутствие упоминаний в источниках Канцелярии от строения перспективной дороги, мы можем утверждать, что к 1730 году её деятельность однозначно прекращается. В свете заявления Зезевитова о невыделении средств на ремонт перспективной дороги с 1725 года, кажется маловероятным, чтобы Канцелярия от строения перспективной дороги была учреждена в этот «безденежный период» – временем её возникновения было бы логично считать период до 1725 года. Вместе с этим, нельзя не заметить, что отчеты Зезевитова за разные годы расходятся друг с другом – если его ведомству с 1725 года не было выделено никакой казны, то откуда могли взяться средства, за расход которых в 1726-1727 гг. он отчитывался в Сенат?

¹⁶⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 453.

¹⁶⁷ Петрухинцев Н.Н. Внутренняя политика Анны Иоанновны. М.: РОССПЭН, 2014. С. 26.

Любопытно сопоставить Канцелярию от строения перспективной дороги с Канцелярией от строения Ладожского канала. И та, и другая создаются для реализации крупнейших инфраструктурных проектов – «перспективной» дороги из Петербурга в Москву и канала вдоль южного берега Ладожского озера. И та, и другая канцелярии фактически замещают отсутствующие профильные ведомства. Однако Канцелярия строения Ладожского канала благополучно работает и после окончания канальных работ, действуя, как отмечает М.В. Бабич, на началах отраслевого института¹⁶⁸. Судьба Канцелярии от строения перспективной дороги сложилась иначе – дорогу, как мы увидим впоследствии, забросили (везде, кроме участка Санкт-Петербург – Соснинская пристань), а Канцелярию закрыли.

Опираясь на имеющиеся в нашем распоряжении данные, мы не можем определить размеры штатов и местонахождение Канцелярии от строения перспективной дороги. В отчёте подполковника Зезевитова об израсходованных в 1726 году казенных деньгах, значится, что на «прогоны, канцелярские расходы и жалованье обретающимся при канцелярии» было потрачено 352 рубля и 25,5 копеек¹⁶⁹. Следовательно, число сотрудников канцелярии было невелико – не больше 10 человек.

§2. Государственные дороги в ведении Камер-коллегии и Сената

28 мая 1730 года Анна Иоанновна издаёт указ о ремонте Московско-Новгородской и Новгородско-Псковской дорог. Ни «перспективная дорога», ни Канцелярия от её строения в этом указе не упоминаются. Организация ремонта была возложена на Московскую и Новгородскую губернские канцелярии¹⁷⁰. Затем, в ноябре 1730 года, Сенат, желая ускорить ход

¹⁶⁸ Бабич М.В. Государственные учреждения XVIII века: Комиссии петровского времени. М.: РОССПЭН, 2003. С. 21.

¹⁶⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 421-421 об.

¹⁷⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 454.

строительно-ремонтных работ, поручило работы генералу фон Миниху¹⁷¹. Поручение исходило от генерал-прокурора П.И. Ягужинского. Интерес Ягужинского к дорожному делу подтверждает наблюдения Н.Н. Петрухинцева о небывалой активности генерал-прокурора, находившегося в этот момент на пике своего влияния¹⁷².

Выбор очень удачный: Миних, завершавший тогда строительство Ладожского канала, был, пожалуй, лучшим российским инженером того времени. К тому же в 1730-1732 гг. он занимал должности главноначальствующего над Санкт-Петербургом, Ингерманландией, Карелией и Финляндией¹⁷³ и генерал-полицмейстера Санкт-Петербурга. Миних являлся ключевым администратором Санкт-Петербургской губернии – региона, в котором находилась большая часть курировавшихся государством дорог. Под руководством Миниха был успешно проведён большой ремонт Московско-Петербургской и Псковской дорог. Однако в мае 1732 года Миних отходит от дел. На то было несколько причин. Во-первых, в феврале того же 1732 года Миних стал генерал-фельдмаршалом и президентом Военной коллегии, что, в условиях приближающейся войны за польское наследство, требовало его полного внимания. Это подтверждает тот факт, что в это же время Миних перестал выполнять обязанность санкт-петербургского генерал-полицмейстера. Наряду с этим, Сенат был недоволен растратами Миниха. Это ясно видно в протоколе сенатского журнала от 20 июля 1732 года, когда Сенат был не удовлетворен отчетом Миниха о затраченных казённых средствах на ремонт Московско-Петербургской и Псковской дорог¹⁷⁴. После этого Сенат принял решение выдавать Миниху новые средства только после того, как он чётче отчитается за старые, а, тем временем, отсылать причитающиеся до строительства и ремонта дорог средства генерал-лейтенанту Волкову¹⁷⁵.

¹⁷¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 828. Л. 15.

¹⁷² Петрухинцев Н.Н. Внутренняя политика Анны Иоанновны. М.: РОССПЭН, 2014. С. 49.

¹⁷³ Высшие чины Российской империи. Биографический словарь. М., 2017. Т.2. С. 393.

¹⁷⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 882.

¹⁷⁵ Там же.

Вскоре после этого Миних, ставший к 1732 году фельдмаршалом, был отстранен от дорожных дел особым именованным указом от 22 августа 1732 года. Отныне все государственные дороги передавались в ведение Камер-коллегии¹⁷⁶.

Опираясь на указ 1732 года, мы можем утверждать, что в 1730-е гг. в России не существовало никаких специальных дорожных ведомств. Таким образом, кажется необоснованным высказанное С.Л. Макаровой утверждение об учреждении Канцелярии от строения перспективной дороги в 1731 году¹⁷⁷. Те немногие сухопутные дороги, за состоянием которых следило государство (это, прежде всего, участок «перспективной» дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове), курировала непосредственно Камер-коллегия. Любопытно, что в 1733 году мы снова видим полковника Зезевитова в роли организатора дорожных работ. В донесении от 29 мая 1733 года он просит у Сената инструкций по строительству дороги из Санкт-Петербурга в Новгород¹⁷⁸. Статус Зезевитова в данный период неясен – вероятно, эта дорога была «поручена» ему Камер-коллегией. Вообще, статус организаторов государственного дорожного хозяйства в 1730-е гг., как и деятельность правительства в дорожной сфере в 1730-х гг. требуют дополнительного исследования. Сейчас ясно одно: в конце 1732 года внимание правительства к развитию сухопутных дорог угасает. Мобилизация армии и флота для начавшейся войны за польское наследство вкупе с ожидаемой Русско-турецкой войной вызвала рост военных расходов¹⁷⁹. Внутри страны острой проблемой был голод 1733-1735 гг. Скорее всего, правительству было не до дорог.

В 1740 году по поручению Сената «перспективную» дорогу курировал Тимофей фон Армус. Мы знаем о нём очень немного. На основании

¹⁷⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 828. Л. 17 об.

¹⁷⁷ Государственность России. Словарь-справочник. М., 1999. Кн. 2. С. 223.

¹⁷⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 883.

¹⁷⁹ Петрухинцев Н.Н. Внутренняя политика Анны Иоанновны. М.: РОССПЭН, 2014. С. 204.

опубликованных законодательных актов мы можем сказать, что фон Армус был выходцем из Голландии. В ПСЗ он упоминается в 1723 году, в связи с отдачей ему на 10 лет торфяного промысла¹⁸⁰. В журналах Сената он значится как «шлюзный мастер»¹⁸¹. Возможно, фон Армус работал при Минихе на строительстве Ладожского канала. Неясно, сколько времени фон Армус находился при строительстве «перспективной» дороги перед тем, как стать её куратором. Стоит обратить внимание, что на двух чертежах, где показаны отрезки «перспективной» дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани, стоят подписи фон Армуса¹⁸² и дорожного комиссара Хвостова. Чертежи были составлены в 1737-1739 гг., но в какой должности находился фон Армус, подписывая их, сказать нельзя.

В 1741 году государственные дороги переходят из ведомства Камер-коллегии в прямое подчинение Сенату, что подтверждают журналы и определения Сената за 1741 год¹⁸³. В них мы видим, что Сенат решает все вопросы содержания государственных дорог в этот период: наём работных людей, организацию натуральной дорожной повинности, назначения и отставки кураторов дорожных работ, финансирование дорожных работ. Следует заметить, что перечень казённых дорог на протяжении изучаемого периода неоднократно менялся – так, с 1730 по 1741 гг. к ним относилась большая Московско-Новгородская дорога, которая, по сенатскому указу от 28 мая 1741 года была передана в ведение местных властей¹⁸⁴.

В начале 1741 года Сенат отставил от строительства «перспективной» дороги фон Армуса и определил на его место майора Киевского драгунского полка

¹⁸⁰ ПСЗ. Т. VII. №4365.

¹⁸¹ Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 91.

¹⁸² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 160. Д. 170.

¹⁸³ См.: Журналы и определения Правительствующего Сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1891.

¹⁸⁴ Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1891. С. 423-424; ПСЗ. Т. XI. №8398.

Вильбоа ¹⁸⁵ . Интересно, что вскоре после отставки фон Армуса от строительства «перспективной» дороги был отставлен уже известный нам дорожный комиссар Хвостов. Как установил Сенат, Хвостов, определённый к приёму и расходу казённых денег, весной 1741 года исчез из Тосно вместе с приходными книгами, в ответ на что Сенат распорядился отписать в казну его недвижимое имущество и выслать караул для поимки Хвостова ¹⁸⁶.

Установить личность нового куратора «перспективной» дороги майора Вильбоа непросто. В алфавитном указателе к Полному своду законов Российской империи фигурирующий в наших документах майор Вильбоа соотнесён с Александром Никитичем Вильбоа (1707/1716¹⁸⁷ – 1781), будущим генералом-фельдцейхместером, героем Семилетней войны, кавалером ордена Александра Невского ¹⁸⁸. При этом авторы «Военной энциклопедии» Сытина утверждают, что Вильбоа был зачислен в лейб-гвардии бомбардирскую роту сержантом только в августе 1739 года ¹⁸⁹, а в 1741 году произведён в подпоручики. Это расходится с данными обработанных нами сенатских документов, где Вильбоа в 1741 году находится в чине майора и подполковника. С другой стороны, авторы «Военной энциклопедии» показывают, что в 1744 году Вильбоа был пожалован чином полковника ¹⁹⁰, что сходится с данными наших документов – если в конце 1741 года он находился в чине подполковника, логично, что через два года он получит полковничий

¹⁸⁵ Журналы и определения Правительствующего Сената : [некоторые журналы и определения Сената за 1732, 1735, 1737, 1738 и 1739 г.г.]. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1889. С. 118; Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 91.

¹⁸⁶ Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 311.

¹⁸⁷ Год рождения А.Н. Вильбоа однозначно установить нельзя. Авторы Военной энциклопедии Сытина (Военная энциклопедия. Под ред. Ген. штаба полк. В.Ф. Новицкого, воен. инж. подполк. А.В. фон Шварца и др. Санкт-Петербург : Т-во И.Д. Сытина, 1911-1915. Т. 6. С. 370.) утверждают, что он родился в 1707 году; в современных справочниках (см.: Высшие чины Российской империи. Биографический словарь. М., 2017. Т.1. С. 279) значится дата 1716 год. Если связывать обозначенного в сенатских документах майора Вильбоа с А.Н. Вильбоа, ранняя дата его рождения кажется более правдоподобной, иначе получится, что Вильбоа стал майором в 24 года).

¹⁸⁸ Военная энциклопедия. Под ред. Ген. штаба полк. В.Ф. Новицкого, воен. инж. подполк. А.В. фон Шварца и др. Санкт-Петербург : Т-во И.Д. Сытина, 1911-1915. Т. 6. С. 370.

¹⁸⁹ Там же.

¹⁹⁰ Там же.

чин. Тем не менее в настоящий момент мы не можем прийти к однозначному выводу, был ли куратор работ на «перспективной» дороге майор Вильбоа тем самым будущим генерал-фельдцейхместером А.Н. Вильбоа. Этот вопрос требует дополнительного исследования.

20 марта 1741 майор Вильбоа перешёл в особое ведение сенатора Бахметева, который стал контролировать ход ремонта «перспективной» дороги. Иван Иванович Бахметев (1683/1690 – 1760/1780¹⁹¹) – видный военный и государственный деятель аннинского и елизаветинского периода. С началом регентства Бирона Бахметев стал обер-прокурором Сената – в этой должности он находился к 1741 году¹⁹². После падения Бирона положение Бахметева не изменилось. Так, за выполнение поручения по надзору за ремонтом «перспективной» дороги И.И. Бахметев был награждён орденом Александра Невского¹⁹³. Дорожными делами Бахметев занимался вплоть до 12 ноября 1741 года, после чего он был отставлен от смотрения за дорогой по предложению Кабинета Е.И.В¹⁹⁴. Судя по имеющимся в нашем распоряжении данным, Бахметев занимался организацией ревизий на стройке – так, уже 7 апреля 1741 года он отправляет для осмотра состояния дороги прапорщика геодезии Моисея Сметнева¹⁹⁵. Стоит отметить, что именно Бахметев обнаружил хищения дорожного комиссара Хвостова, историю которого мы освещали выше. Скорее всего, Бахметев перестал контролировать ремонт дороги тогда, когда правительство убедилось в добросовестности Вильбоа и его

¹⁹¹ Даты рождения и смерти И.И. Бахметева однозначно установить нельзя. Авторы статьи о нём в Русском биографическом словаре устанавливают следующие даты рождения: 1690-1780 (Русский биографический словарь / изд. под наблюдением пред. Императорского Русского исторического общества А. А. Половцова. СПб.: Императорский Русский исторический общество, 1896-1913. Т. 2. С. 603.). Авторы справочника «Высшие чины Российской империи» определяют другие даты: 1683-1760. (Высшие чины Российской империи. Биографический словарь. М., 2017. Т.1. С. 114).

¹⁹² Русский биографический словарь / изд. под наблюдением пред. Императорского Русского исторического общества А. А. Половцова. СПб.: Императорский Русский исторический общество, 1896-1913. Т. 2. С. 603.

¹⁹³ Русский биографический словарь / изд. под наблюдением пред. Императорского Русского исторического общества А. А. Половцова. СПб.: Императорский Русский исторический общество, 1896-1913. Т. 2. С. 603.

¹⁹⁴ Журналы и определения Правительствующего Сената со 2 октября по 23 ноября 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1892. С. 166.

¹⁹⁵ Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 178.

сотрудников (заметим, кстати, что самому Вильбоа в мае 1741 года был пожалован чин подполковника).

§3. Канцелярия перспективной дороги

Положение дел меняется в 1742 году, когда была учреждена Канцелярия перспективной дороги, которую возглавил генерал-майор В.В. Фермор. К сожалению, в нашем распоряжении нет специального указа об учреждении этой канцелярии. Ряд косвенных данных, позволяющих утверждать, что ранее 1742 года Канцелярия перспективной дороги не существовала. Во-первых, с 1742 года Сенат перестаёт заниматься дорожными делами, что ясно видно из его журналов и определений. Во-вторых, Канцелярия перспективной дороги отчитывается за проделанные ремонтные работы на государственных дорогах с 1742 года. В-третьих, в 1742 году Канцелярия перспективной дороги впервые фигурирует в законодательных документах – Инструкции полковнику Петру Григорьеву, определенному для смотрения за исправностью перспективной дороги от Санкт-Петербурга до Соснинского яма¹⁹⁶. Опираясь на финансовые отчёты Канцелярии перспективной дороги, мы можем с точностью до месяца определить время её возникновения – это октябрь 1742 года. В 1742 году на выплату жалованья положенным в штат Канцелярии было потрачено 249,5 рублей¹⁹⁷, а в 1743 году – 1336,7 рублей¹⁹⁸. Следовательно, служители Канцелярии перспективной дороги получили в 1742 году заработную плату только за два месяца работы (следует полагать, ноябрь и декабрь), и Канцелярия была образована в октябре 1742 года.

¹⁹⁶ ПСЗ. Т. XI. №8661.

¹⁹⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 196.

¹⁹⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 216.

Руководителем новой канцелярии стал граф Вилим Вилимович Фермор¹⁹⁹ (1702 – 1771). Герой Русско-Турецкой войны 1735-1739 гг., адъютант Миниха, граф Фермор был связан с ним тесными служебными связями. Именно благодаря Миниху граф Фермор стал заниматься государственными дорогами – фамилией тогда ещё артиллерии капитана Фермора подписан один из отчётов о проделанном в 1731 году на Московско-Петербургской дороге²⁰⁰. А в 1755 году Фермор станет руководителем канцелярии строения государственных дорог. Примечательно, что «патрон» Фермора, Миних в 1740-е гг. ещё занимался дорожными делами – так, в начале 1741 года, он давал указание майору Вилбою мостить брёвнами дорогу от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани²⁰¹. Вопрос, сколько времени и сил Фермор отдавал дорожным делам, требует прояснения, поскольку, одновременно с канцелярией перспективной дороги, Фермор занимается проведением второй ревизии в 1743-1744 гг., а в 1746 году он возглавляет канцелярию от строений²⁰². Будучи главой этой канцелярии, Фермор руководил постройкой Смольного монастыря, перестройкой Зимнего двора и погоревшего Петропавловского собора.

Опираясь на обширный комплекс делопроизводственных документов, отложившихся в фондах следующего по времени учреждения дорожного учреждения – Канцелярии от строения государственных дорог, мы можем выявить, какие дороги лежали в зоне ответственности Канцелярии перспективной дороги. Помимо «перспективной» дороги, которая соединяла Санкт-Петербург и Соснинскую пристань на реке Волхов (в источниках этого периода она называется «большой перспективной»), это:

¹⁹⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 434.

²⁰⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.Л. 867.

²⁰¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 433.

²⁰² Высшие чины Российской империи. Биографический словарь. М., 2017. Т.3. С. 366.

**Таблица 1. Дороги, находившиеся в ведении Канцелярии перспективной
дороги в 1742-1755 гг.²⁰³.**

Название	Дистанция	Годы, в которые Канц. п.д курировала дорогу
Большая перспективная	Санкт-Петербург – Соснинская пристань на Волхове	1742-1755
Новгородская	Село Чудово – Новгород	1743-1745; 1747- 1749; 1751-1755
Московская	Новгород – Москва	1754-1755
Нарвская	Санкт-Петербург – Нарва	1746-1755
Шлиссельбургская	Санкт-Петербург – Шлиссельбург	1747-1755
Царскосельская	Санкт-Петербург – Царское село	1742-1744; 1746- 1751; 1753-1755
Славянская	Царское село – Графская Славянка	1747
Ропшенская	Петергоф – Ропша	1744-1748; 1750; 1754-1755
Коеровская	Санкт-Петербург – Царское село (через Среднюю Рогатку и Коеровы деревни)	1743-1747; 1749- 1750; 1754-1755
Красносельская	Санкт-Петербург – Красное село	1743
Псковская	Нарва – Псков	1755
«Городские дороги» ²⁰⁴	Глухая речка – Калинкин мост (в Петербурге)	1753-1755

²⁰³ Представленная таблица составлена на основе обширного отчёта о деятельности Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог за 1742-1758 гг., поданного Канцелярией от строения государственных дорог в Сенат в 1759 году. Отчёт находится здесь: РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 186-436.

²⁰⁴ Название «Городские дороги» в источниках не фигурирует – его ввёл автор этой работы.

Изложенные выше данные позволяют заметить интересную особенность. Канцелярия перспективной дороги, как это видно по её названию, изначально создавалась для содержания и строительства «перспективной» дороги. Только эта дорога и находилась изначально в её ведении. Но правительство быстро понимает, что данной канцелярии можно поручить другие дороги, имеющие для государства принципиальное значение. В отличие от своего предшественника, Канцелярии от строения перспективной дороги, которая занималась делами исключительно «перспективной дороги», Канцелярия перспективной дороги стала заниматься всеми дорогами, содержащимися за счёт казны.

Таким образом, Канцелярию перспективной дороги можно назвать первым общегосударственным дорожным ведомством России. Вместе с этим, ведомство это было небольшим. Рассмотрим его штаты, утверждённые сенатским указом 15 октября 1742 года:

Таблица 2. Штаты Канцелярии перспективной дороги²⁰⁵.

Чин/должность	Число людей, занимающих её
Штаб-офицер	1
Инженерный офицер	2
Денщик (при обер-офицере)	3
Кондуктор	4
Ученик (Фортификационной конторы)	4
Цейхвартер	1
Цейхдинер	4
Адъютант	1

²⁰⁵ ПСЗ. Т. XLIII. Книга штатов. Часть 1. Штаты военно-сухопутные (1711-1800). С. 281-282.

Канцелярист	1
Писарь	4

К этой табличке необходимо добавить неучтённое штатным расписание присутствие Канцелярии перспективной дороги, в котором находился, по крайней мере, один человек – руководитель Канцелярии, генерал-майор В.В. Фермор, получавший жалованье из Военной коллегии. Мы видим, что со всем вспомогательным персоналом в штат Канцелярии перспективной дороги положено 25 человек. Заметим, что штаты были не полностью укомплектованы: не хватало двух кондукторов и одного ученика Фортификационной конторы. Помимо этого, только 12 человек из 25 получали жалованье от Канцелярии перспективной дороги. Остальных, главным образом, военных инженеров, содержала Фортификационная контора. Также в штате Канцелярии перспективной дороги находились люди, отвечавшие за содержание казённых лошадей: фурмейстер, коновал и 50 извозчиков²⁰⁶. Наряду с обозначенными выше служащими Канцелярии перспективной дороги, в её штате состояли 5 человек, занимавшиеся сборов пошлин с проезжавших по «перспективной» дороге: комиссар, контролёр, счётчик и два сборщика. Местом пребывания Канцелярии перспективной дороги было Тосно.

Сравнивая численность сотрудников Канцелярии перспективной дороги с численностью сотрудников Канцелярии от строений, мы заметим, что первая канцелярия была сравнительно небольшим ведомством. Так, по наблюдениям М.В. Бабич, Канцелярия от строений уже к середине 1720-х гг. состояла из 40 человек собственно канцелярских служащих²⁰⁷; в рассмотренной же нами Канцелярии перспективной дороги таковых было 6 человек. Сравнение это наглядно показывает правительственное значение Канцелярии перспективной дороги и внимание правительства к её деятельности – оно, как мы можем убедиться, было невелико. Вместе с этим, надо полагать, что по мере

²⁰⁶ ПСЗ. Т. XLIII. Книга штатов. Часть 1. Штаты военно-сухопутные (1711-1800). С. 281-282.

²⁰⁷ Государственность России. Словарь-справочник. М.: Наука, 1999. Кн. 2. С. 219.

увеличения числа дорог, находившихся в ведении Канцелярии перспективной дороги, увеличивалось число сотрудников канцелярии. Точных данных об изменении размеров штатов данного ведомства за 1742-1755 гг. у нас нет, однако есть данные о денежных средствах, выплаченных сотрудникам канцелярии за этот период. Представим их в виде диаграммы²⁰⁸:



Диаграмма наглядно показывает рост расходов на жалование, которые составляют в 1755 году 4167 рублей против 1337 рублей за 1742 год. Наибольший рост расходов на выплату жалования происходит в период с 1749 по 1750 гг. – они увеличиваются почти в два раза. Полагаю, что это можно связать с определением к службе в Канцелярии военного батальона, содержание которого Канцелярия взяла на себя. Однако расходы Канцелярии на выплату жалований росли и без военных. Объяснить это можно двумя причинами: либо Канцелярия стала выплачивать заработную плату всем своим сотрудникам вовремя, либо число её сотрудников в 1742-1755 гг. увеличилось пропорционально росту расходов на выплату жалований. Впрочем, эти объяснения не отрицают друг друга.

²⁰⁸ При составлении диаграммы суммы были округлены до рублей.

§4. Канцелярия от строения государственных дорог

В 1755 году Канцелярия перспективной дороги была преобразована в Канцелярию от строения государственных дорог²⁰⁹. Характер этой реформы любопытен: с одной стороны, речь идёт о переименовании ведомства – именно слово «переименование» фигурирует в сенатском указе от 21 марта 1755 года²¹⁰. С другой стороны, правительство зафиксировало, что число государственных дорог в стране увеличилось и Канцелярия перспективной дороги, которая по факту к 1755 году курировала все государственные дороги в стране, стала называться своим настоящим именем. Заметим также, что, помимо смены названия, были увеличены штаты ведомства (что также выглядит логичным ввиду возросшей нагрузки на ведомство). Рассмотрим подробнее новые штаты:

²⁰⁹ ПСЗ. Т. XIV. №10377.

²¹⁰ ПСЗ. Т. XIV. №10377.

Таблица 3. Штаты канцелярии строения государственных дорог²¹¹

Должность	Число людей, её занимающих
Главный судья	1 (Бригадир Петр Григорьев)
Коллежский асессор (должность не указана)	2
Контролер	1
Секретарь	1
Регистратор	1
Канцелярист	3
Копиисты	9
Вахмистр	1
Сторож	2

Таблица 4. Штаты конторы канцелярии от строения государственных дорог²¹²

Должность	Число людей, её занимающих
Коллежский асессор (должность не указана)	1
Канцелярист	2
Копиист	4
Сторож	2

²¹¹ ПСЗ. Т. XIV. №10377.

²¹² ПСЗ. Т. XIV. №10377.

Как и Канцелярия перспективной дороги, Канцелярия от строения государственных дорог находилась в Тосно²¹³; Контора Канцелярии от строения государственных дорог располагалась в Москве²¹⁴. К сожалению, источники не позволяют нам определить точное местоположение этих зданий. Учреждение Конторы Канцелярии в Москве неслучайно – несмотря на потерю столичного статуса, на протяжении изучаемого периода Москва оставалась центром дорожной сети России. Однако главное присутствие Канцелярии от строений государственных дорог осталось в Тосно – это показывает, что первостепенной задачей этого ведомства было поддержание в порядке «перспективной» и иных пригородных дорог Санкт-Петербургской губернии. Сравнивая штаты Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог, мы заметим значительное увеличение числа собственно канцелярских служащих в последней. Если в Канцелярии перспективной дороги таковых было 6 человек, то в Канцелярии от строения государственных дорог – 30 человек. Изменились задачи дорожного ведомства: в отличие от Канцелярии перспективной дороги, создававшейся изначально для ремонта одной «перспективной» дороги, Канцелярия от строения государственных дорог ведала всеми казёнными сухопутными трактами России. Однако в первые годы существования Канцелярии, число дорог, находившихся в сфере её ответственности, было столько же, сколько в последний год деятельности Канцелярии перспективной дороги, о чём свидетельствуют отчёты обеих канцелярий в Сенат²¹⁵.

Первым руководителем Канцелярии от строения государственных дорог был уже известным нам граф В.В. Фермор. Формально он возглавлял ведомство до 1760 года. Однако в 1757 году граф, генерал-аншеф Фермор, отправляется в

²¹³ Тосно – ямская слобода в Санкт-Петербургской губернии (сейчас – районный центр Ленинградской области). Находится

²¹⁴ ПСЗ. Т. XIV. №10377.

²¹⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 336 – 416 об.

район театр военных действий Семилетней войны, где вскоре становится главнокомандующим русской армией²¹⁶. В том же 1757 году Фермор оставляет должность главы Канцелярии от строений²¹⁷. Во время отсутствия Фермора его заменял главный судья Канцелярии от строения государственных дорог, генерал-майор Петр Никитич Григорьев²¹⁸.

Григорьев был опытным дорожным администратором: он занимался дорожным хозяйством с 1742 года. Сведений об этом человеке у нас немного. Помимо имеющихся у архивных данных, мы можем опираться лишь на РБС, который сообщает, что Григорьев находился при строении Царского села и присутствовал в Главной межевой канцелярии (надо полагать, речь идёт о елизаветинском межевании).

В 1764 году Екатерина II поручает дорожную канцелярию сенатору, генерал-поручику, кавалеру ордена святой Анны Николаю Ерофеевичу Муравьеву²¹⁹ (1723 – 1770). Екатерина II придавала большое значение организации путей сообщения в государстве. Об этом говорит тот факт, что Муравьев получил право личного доклада императрице – в том случае, когда Сенат «собою учинить не может»²²⁰. Назначение Муравьева на эту должность подтверждает известный кадровый принцип екатерининского времени, замеченный ещё А.Д. Градовским: любое сколь-нибудь важное дело поручается доверенному лицу²²¹.

Николай Муравьев – военный инженер, преподаватель фортификации в Шляхетском сухопутном корпусе, автор учебника по алгебре («Начальное основание математики»)²²². Как его предшественники, Муравьев служил не только в дорожной канцелярии, но и в других ведомствах (входил в состав

²¹⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 336 – 416 об

²¹⁷ Там же.

²¹⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 261.

²¹⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 3.

²²⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 2.

²²¹ Градовский А.Д. Высшая администрация России XVIII столетия и генерал-прокуроры. СПб., 1866. С. 214.

²²² Краткий энциклопедический словарь. СПб.: Наука, 1999. Электронный ресурс: <http://feb-web.ru/feb/lomonos/kes-abc/kes/kes-1161.htm>, дата обращения: 8.01.2018.

Комиссии о коммерции)²²³. С 1766 года Н.Е. Муравьев становится членом Сенатской межевой экспедиции²²⁴, находясь одновременно с этим в чине генерал-инженера при Инженерном корпусе²²⁵.

Канцелярией строения государственных дорог Муравьев руководил недолго – в 1768 году он был уволен для лечения, уехал за границу, где и скончался в 1770 году. Последние документы, подписанные Муравьевым в должности директора канцелярии, относятся к маю 1768 года – это его письмо С.М. Козьмину о ремонте Новгородской дороги²²⁶. Заместителем Муравьева главой канцелярии стал видный военный инженер, генерал-майор Михаил Иванович Мордвинов (1730 – 1782). Выпускник Сухопутного шляхетского кадетского корпуса (одним из директоров которого, по иронии судьбы, был фельдмаршал Миних), создатель артиллерийского и инженерного кадетского корпуса, наставник Михаила Илларионовича Кутузова, М.И. Мордвинов был выдающимся военным и государственным деятелем екатерининской эпохи. В 1770 году, после смерти Н.Е. Муравьева, М.И. Мордвинов становится постоянным директором канцелярии строения государственных дорог²²⁷. Примечательно, что в 1774 году Мордвинов был назначен начальником – генерал-инженером – всей инженерной части и всех путей сообщения (как водных, так и сухопутных) в России, получив чин генерал-поручика²²⁸. При этом Мордвинов сохранил должность директора канцелярии строения государственных дорог. Им он оставался вплоть до закрытия канцелярии в 1780 году²²⁹.

²²³ Адрес-календарь Российский на лето от Рождества Христова 1765 : показывающий о всех чинах и присутственных местах в государстве, кто при начале сего года в каком звании и в какой должности состоит. СПб.: Имп. Академия наук, 1765. С. 82.

²²⁴ Адрес-календарь Российский на лето от Рождества Христова 1767 : показывающий о всех чинах и присутственных местах в государстве, кто при начале сего года в каком звании и в какой должности состоит. СПб.: Имп. Академия наук, 1767. С. 22.

²²⁵ Там же. С. 71.

²²⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 33.

²²⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 35.

²²⁸ Биография М.И. Мордвинова приведена по: Военная энциклопедия. СПб: товарищество И.Д. Сытина, 1914. Т. 16. С. 408.

²²⁹ ПСЗ. Т. XX. №15074.

27 августа 1764 года выходит сенатский указ, по которому Канцелярия от строений государственных дорог становится центральным дорожным ведомством, куда воеводы и губернаторы должны присылать полугодовые ведомости о состоянии дорог в своих регионах. Оживление интереса правительства к состоянию дорог в регионах можно связать с крупными переменами в положении губернских властей в начале екатерининского правления (вспомним «Наставление губернаторам» 1764 года)²³⁰. Примечательно, что годом раньше, 11 сентября 1763 года, вышел аналогичный указ, по которому воеводы и губернаторы подавали полугодовые ведомости о состоянии дорог в своих регионах – только не в Канцелярию от строения государственных дорог, а в Сенат²³¹, который в 1764 году решил избавиться от этой обязанности.

В фондах Канцелярии от строения государственных дорог отложился всего один губернский отчет – из Астраханской губернии²³². Отчетов было больше – это свидетельствуют документы Сената о передаче «дорожных рапортов» в Канцелярию от строения государственных дорог²³³. Помимо всего вышеназванного, Канцелярия от строения государственных дорог занималась организацией некоторых путешествий Екатерины II – в частности, путешествием в Остзейский край лета 1764 года, в связи с которым в архивах Канцелярии отложился массивный комплекс делопроизводственных документов²³⁴. Это обычная практика: ещё в 1727 году Канцелярия от строения перспективной дороги чинила мосты на «перспективной» дороге к проезду по ней Петра II²³⁵, а в 1755 году Канцелярия перспективной дороги чинила мосты на этой же самой дороге для проезда по ней Елизаветы Петровны²³⁶.

²³⁰ См.: Каменский А.Б. От Петра I до Павла I. М., 1999. С. 385.

²³¹ ПСЗ. Т. XVI. №12232

²³² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 916.

²³³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 933.

²³⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 593 – 853.

²³⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 430 об.

²³⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 330 об.

Опираясь на документы, отложившиеся в фондах Канцелярии от строения государственных дорог, мы практически не можем реконструировать её деятельность за 1760-е – 1770-е гг. (исключение – 1764 год). Неясно, увеличивался или уменьшался её штат, возрастали или сокращались её полномочия. Данные по штатам Канцелярии, опубликованные в Адрес-календарях, позволяют рассмотреть лишь присутствие Канцелярии, размер которого практически не менялся вплоть до самого её упразднения в 1780 году. Туда обычно входили 4 человека: директор, ассессор, полковник и секретарь²³⁷.

§5. Экспедиция по строению дорог

В 1775 году выходят екатерининские «Учреждения для управления губерний», в соответствии с которыми, дороги переходят в ведение нижних земских судов: земских капитанов и земских исправников²³⁸. В связи с этим канцелярия строения государственных дорог была расформирована в 1780 году²³⁹ (именно такое обоснование упразднения Канцелярии от строения государственных дорог мы находим в указе Екатерины II). В нём же мы читаем следующее: «Но как в здешней [Санкт-Петербургской] губернии многие дороги ещё не окончены, и строение их производится с великим иждивением казны Нашей, то для приведения их к окончанию, мы признали за нужное учредить при здешней Казённой палате до времени особую Экспедицию, в которую определить одного советника, секретаря и потребное число канцелярских служителей. На попечении сея Экспедиции лежать будет совершение по утвержденным проектам начатых, но недостроенных дорог²⁴⁰».

²³⁷ См.: Адрес-календарь Российский на лето от Рождества Христова 1765 : показывающий о всех чинах и присутственных местах в государстве, кто при начале сего года в каком звании и в какой должности состоит. СПб. : Имп. Академия наук, 1765. С. 74.

²³⁸ ПСЗ. Т. XX. №14392, п. 230.

²³⁹ ПСЗ. Т. XX. №15074.

²⁴⁰ ПСЗ. Т. XX. №15074.

Таким образом, история совершила полный круг – профильное дорожное ведомство занимается дорогами Санкт-Петербургской губернии и никак не регулирует состояние дорог в губерниях. На основании привлечённых источников мы не можем реконструировать точный круг вопросов, который решала Экспедиция устройства дорог в государстве. Штатное расписание Экспедиции у нас также отсутствует. Указанные в адрес-календарях сведения позволяют реконструировать только размер присутствия Экспедиции устройства дорог – это 5 человек: советник, секретарь, губернский прокурор и два губернских стряпчих²⁴¹.

Неясно, на протяжении какого периода действовала Экспедиция устройства дорог. Информация о ней в адрес-календарях прослеживается только за 1780-1784 гг. Однако указ о её ликвидации вместе с прочими губернскими дорожными экспедициями (о них речь пойдёт ниже) Павел I издаёт только в 1796 году²⁴². Заметим, что названия обозначенной экспедиции менялись: в 1783 году это Экспедиция при строении дорог, в 1784 – Экспедиция для приведения дорог в окончание.

Главой всех этих экспедиций был подполковник Сергей Никитич Зиновьев²⁴³. Это был старый и опытный сотрудник Канцелярии от строения государственных дорог: его фамилия впервые фигурирует в документах ведомства за 1768 год. Отметим, что для Зиновьева дорожное ведомство было основным местом службы – в отличие от всех его предшественников. Также заметим, что в 1785 году Зиновьев исполняет обязанности вице-губернатора Олонецкой губернии. Отсутствие дорожной экспедиции в адрес-календаре за 1785 год вместе с новым местом службы её руководителя подтверждает предположение, что в 1785 году дорожной экспедиции не существовало.

²⁴¹ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1782. СПб.: Императорская академия наук, 1782. С. 135.

²⁴² ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

²⁴³ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1782. СПб.: Императорская академия наук, 1782. С. 135.

§6. Комиссия о дорогах в государстве

В 1786 году Екатерина II учреждает Комиссию о дорогах в государстве²⁴⁴, находившуюся в непосредственном ведении императрицы. Это был коллегиальный орган, в состав которого входило 5-7 человек. В комиссию вошло несколько крупнейших сановников екатерининского периода: действительный тайный советник и главный директор банков граф Андрей Петрович Шувалов; тайный советник, главный директор почт, граф Александр Андреевич Безбородко (глава Комиссии); генерал-майор Пётр Александрович Соймонов; коллежский советник, вице-губернатор Олонецкой губернии Сергей Никитич Зиновьев; инженер-полковник Карл Иванович Реан²⁴⁵.

Заметим, что состав Комиссии о дорогах в государстве был непостоянным. Так, весной 1787 года, когда начался организованный Комиссией ремонт Московско-Петербургской дороги, в состав комиссии были включены генерал-губернатор Тверского и Новгородского наместничества Николай Петрович Архаров и генерал-губернатор Санкт-Петербургской губернии Пётр Петрович Коновницын²⁴⁶. После остановки ремонта в октябре 1787 года губернаторы покинули Комиссию. В 1789 году умер граф А.П. Шувалов, в 1794 году не стало К.И. Реана. К 1795 году в Комиссии остались только Безбородко, Соймонов и Зиновьев²⁴⁷.

В Комиссии о дорогах в государстве присутствуют ключевые администраторы екатерининской эпохи. Прежде всего, это граф Александр Андреевич Безбородко (1747-1799), фактический руководитель внешней политики Российской Империи, занимавший наряду с этим должность главного директора почт. Будучи начальником почтовой части государства, Безбородко как никто другой был заинтересован в улучшении состояния путей сообщения,

²⁴⁴ ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

²⁴⁵ Состав Комиссии о дорогах в государстве приведён по: РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 96.

²⁴⁶ Состав Комиссии о дорогах в государстве приведён по: РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 96.

²⁴⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 177 об.

в том числе и сухопутных. В 1786 году карьера Безбородко шла в гору: он был введён в Совет при высочайшем дворе и возведён в звании гофмейстера императорского двора²⁴⁸.

Андрей Петрович Шувалов (1744-1789), чья фамилия стоит первой в списке вновь учреждённой Комиссии о дорогах – сенатор, видный экономист, член Вольного экономического общества, писатель, главный директор банков Российской Империи. Также он состоял членом Комиссии строений Санкт-Петербурга и Москвы²⁴⁹. Повторилась ситуация тридцатилетней давности, когда начальствовавший над государственными дорогами граф Фермор также занимался отстройкой двух столиц государства.

Пётр Александрович Соймонов (1737-1800) – заметный государственный деятель екатерининского времени, сенатор (с 1791 года), директор Императорских театров (1789-1791). С воцарением Павла I карьера Соймонова пошла вверх – он стал президентом Коммерц-коллегии²⁵⁰. Следующий член Комиссии о дорогах, Сергей Никитич Зиновьев (? – 1811), нам уже хорошо знаком. Самые ранние сведения о нём появляются ещё в документах Канцелярии строения государственных дорог за 1768 год, когда он, ещё находясь в чине капитана, составляет отчёт о новопроектированной дороге от Царского села до Новгорода²⁵¹. В 1775 году мы видим Зиновьева майором батальона канцелярии строения государственных дорог²⁵². В 1778 году он получает чин премьер-майора²⁵³, а в 1779 – подполковника²⁵⁴. С 1780 по 1784 гг. подполковник Зиновьев (с 1784 года – коллежский советник)

²⁴⁸ А.А. Безбородко // Русский биографический словарь / Под ред. А.А. Половцова. Т. 2. СПб., 1900. С. 636.

²⁴⁹ Рудаков В.Е. Шувалов // Русский биографический словарь. Т. 25. СПб., 1911. С. 472.

²⁵⁰ Биография П.А. Соймонова приведена по: Высшие чины Российской Империи. Биографический словарь. М., 2017. Т. 3. С. 183.

²⁵¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч.4. Л. 26 – 32 об.

²⁵² Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1775. СПб.: Императорская академия наук, 1775. С. 145.

²⁵³ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1779. СПб.: Императорская академия наук, 1779. С. 167.

²⁵⁴ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1780. СПб.: Императорская академия наук, 1780. С. 163.

возглавляет экспедицию по строению дорог²⁵⁵. В 1784-1786 гг. С.Н. Зиновьев выполнял обязанности поручика правителя казённой палаты Олонецкого наместничества²⁵⁶. В 1786 году Зиновьев возвращается к дорожным делам – он входит в состав Комиссии о дорогах в государстве, где находится вплоть до закрытия обозначенной комиссии в 1796 году. Несмотря на приостановку деятельности Комиссии в 1787 году, в 1793 году Зиновьев получает чин статского советника²⁵⁷. После закрытия Комиссии в 1796 году Зиновьев был назначен губернатором Вятской губернии. Должность губернатора даже отдалённой Вятской губернии – очевидное повышение для Зиновьева. Обратим внимание также на то, что, в отличие от Безбородко, Шувалова и Соймонова, Зиновьев, находясь в Комиссии о дорогах в государстве, не исполнял никакие другие должности. Это подтверждается штатами Комиссии, по которым жалованье за службу в Комиссии получают только С.Н. Зиновьев и инженер К.И. Реан, – для Зиновьева службу в Комиссии следует считать основной²⁵⁸. Кроме того, в отличие от Шувалова, Безбородко и Соймонова, Зиновьев судя по имеющимся в нашем распоряжении источникам, многократно выезжал на места, его рукой написаны все имеющиеся в нашем распоряжении отчёты Комиссии о дорогах. Анализ деятельности С.Н. Зиновьева в дорожной комиссии показывает его ответственным и рачительным администратором.

Последний член Комиссии о дорогах в государстве – Карл Иванович Реан (? – 1794). В службе находился с 1752 года, в 1776 году мы видим его майором Артиллерийского корпуса²⁵⁹, в 1779 году Реан становится майором

²⁵⁵ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1782. СПб.: Императорская академия наук, 1782. С. 135.

²⁵⁶ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1785. СПб.: Императорская академия наук, 1785. С. 433.

²⁵⁷ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1794. СПб.: Императорская академия наук, 1794. С. 118.

²⁵⁸ Биография С.Н. Зиновьева приведена по: Высшие чины Российской Империи. Биографический словарь. М., 2017. Т. 1. С. 613. Штаты Комиссии о дорогах в государстве: РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 185.

²⁵⁹ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1777. СПб.: Императорская академия наук, 1777. С. 98.

Инженерного корпуса²⁶⁰, в 1781 году – подполковником Инженерного корпуса²⁶¹. В 1783 году Карл Реан входит в состав Канцелярии главной артиллерии и фортификации²⁶². В 1784 году К.И. Реан получает звание инженер-полковника и становится кавалером ордена святого Георгия 4-го степени²⁶³, оставаясь при этом полковником Артиллерийского корпуса. В апреле 1786 года Реан – инженер-полковник, однако во второй половине 1786 года он получает новое звание: инженер-генерал-майора²⁶⁴ и становится генерал-майором Инженерного корпуса²⁶⁵. В 1791 году Реан входит в состав Артиллерийской экспедиции Военной коллегии²⁶⁶. На следующий год Реан покидает Канцелярию главной артиллерии и фортификации. Он остаётся генерал-майором Инженерного корпуса и членом Комиссии о дорогах вплоть до своей смерти в 1794 году. Карл Реан сыграл важную роль в деятельности дорожной Комиссии. В апреле 1787 года, когда шли основные строительные работы на Московско-Петербургском тракте, Комиссия поручила Реану проехать от Санкт-Петербурга до Москвы и проверить ход работ²⁶⁷. К.И. Реан выполняет это поручение, составляет обширный рапорт, в котором выступает с предложениями повысить высоту дороги, использовать для отсыпки кирпич и устроить около Москвы места стоянок для подвод²⁶⁸.

Рассмотрим фигуры двух губернаторов – Коновницына и Архарова – входивших в состав Комиссии о дорогах во время активного ремонта Московско-Петербургской дороги. Генерал-майор Пётр Петрович

²⁶⁰ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1780. СПб.: Императорская академия наук, 1780. С. 89.

²⁶¹ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1782. СПб.: Императорская академия наук, 1782. С. 61.

²⁶² Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1784. СПб.: Императорская академия наук, 1784. С. 57.

²⁶³ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1785. СПб.: Императорская академия наук, 1785. С. 58.

²⁶⁴ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1787. СПб.: Императорская академия наук, 1787. С. 58.

²⁶⁵ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1787. СПб.: Императорская академия наук, 1787. С. 62.

²⁶⁶ Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1792. СПб.: Императорская академия наук, 1792. С. 43.

²⁶⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 127.

²⁶⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 133 об. – 134.

Коновницын (1744-1796) – крупный государственный деятель екатерининской эпохи, занимавший посты правителя Тамбовского наместничества (1782-1784), Новгородского наместничества (1784-1785), губернатор Санкт-Петербургской губернии (1785-1793), отец героя войны 1812 года генерала Коновницына²⁶⁹. Николай Петрович Архаров (1742-1814) – известнейший военный и гражданский деятель екатерининской эпохи, генерал, московский обер-полицмейстер (1771-1781) генерал-губернатор Московской губернии (1781-1784), генерал-губернатор Тверского и Новгородского наместничеств (1784-1795), генерал-губернатор Санкт-Петербургской губернии²⁷⁰. Архаров был одним из самых деятельных и усердных администраторов екатерининского времени (не случайно после него полицейских в России стали называть «архаровцами»), что подтверждают отчёты Комиссии о дорогах: так, обзревая ход работ на Московско-Петербургской дороге, Карл Реан особо отмечал работу Н.П. Архарова: «никакая похвала не может быть равна тому усердию», с которым, по мнению Реана, Архаров подходил к дорожной стройке, вникая во все подробности этого дела и отдавая наилучшие, по мнению Реана, распоряжения²⁷¹. Это подтверждает и тот факт, что по итогам оборванного войной ремонта, именно в губерниях Архарова были достигнуты наибольшие успехи²⁷².

Учреждение нового дорожного органа было вызвано необходимостью реорганизации дорожной сети в государстве после проведения губернской реформы – «когда ныне Божиим благословением управление Земское Губерний Всероссийской Империи достигло желаемого благоустройства, когда и на самых диких и непроходимых местах не только населения, но и целые города в торговле и ремеслах возрастающие появились, и когда пределы

²⁶⁹ Биография П.П. Коновницына приведена по: Высшие чины Российской Империи. Биографический словарь. М., 2017. Т. 2. С. 143.

²⁷⁰ Биография Н.П. Архарова приведена по: Высшие чины Российской Империи. Биографический словарь. М., 2017. Т. 1. С. 68.

²⁷¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 132 об.

²⁷² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 152.

Государственные распространены новых областей и земель приобретением, видим Мы необходимость и сию часть внутреннего устройства распорядить сообразно с другими на пользу и выгоду общия»²⁷³. Задачи перед Комиссией были поставлены следующие: разработать генеральный план строительства дорог в России, собрать в губерниях и наместничествах дорожные карты регионов и составить общую дорожную карту Российской империи, контролировать строительство новых дорог по установленным Комиссией правилам, контролировать расход средств на строительство и ремонт дорог губернскими дорожными экспедициями ²⁷⁴. Первостепенной задачей Комиссии была организация и проведение ремонта Московско-Петербургской дороги²⁷⁵. 28 апреля 1786 года императрица утвердила штаты Канцелярии Комиссии о дорогах в государстве:

Таблица 5. Штаты Канцелярии Комиссии о дорогах в государстве²⁷⁶

При канцелярии	По расписанию положено
Правитель	1
Секретарь	2
Экзекутор	1
Бухгалтер	1
На курьеров, инвалидов, для стражи, найма дома и прочих канцелярских расходов	
Казначей	1
Присяжных из отставных гвардии унтер-офицеров	4
Приказные служители из канцелярии комиссии	
Штаб-лекарь	1
Подлекарь	1
Ученики	2
При чертежной	
Инженер-капитанов	2

²⁷³ ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

²⁷⁴ ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

²⁷⁵ ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

²⁷⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Д. 267. Ч. 4. С. 195.

Порутчиков	3
Подпоручиков	4
Прапорщиков	4

Помимо штатного расписания Канцелярии Комиссии о дорогах в государстве, в нашем распоряжении есть список находившихся при них чинам, который позволяет проследить заполнение штатов Канцелярии.

Таблица 6. Список находящимся чинам при канцелярии комиссии [о дорогах] и при чертежной²⁷⁷

При канцелярии	Человек	По расписанию положено	Ныне находятся
Правитель канцелярии	Петр Бастиан	1	1
Секретарь	Иван Богачевский	2	1
Экзукутор	Яков Нестеров	1	1
Казначей	Григорий Кудрявцев	1	1
Бухгалтер	Христофор Фрейтаг	1	1
Штаб-лекарь	Иван Минут	1	1
Подлекарь		1	1
Учеников		2	2
Протоколист	Алексей Васильев	1	1
Регистратор	Александр Клушин	1	1
На канцелярских вакансиях			
Карл Рихтер		1	1
Матвей Горожанский		1	1
Павел Львов		1	1

²⁷⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 168.

Алексей Леонтьев		1	1
Иван Честнов		1	1
Подканцелярист	Федор Александров	1	1
Подканцелярист	Прокофей Титов	1	1
Подканцелярист	Иван Годунов	1	1
Копеист	Дмитрий Лукьянов	1	1
Копеист	Дмитрий Белкин	1	1
Копеист	Петр Парадовский	1	1
Копеист	Петр Васильев	1	1
Копеист	Иван Ратманов	1	1
Курьер	Андрей Посников		1
Курьер	Василий Олвачев		1
Присяжных		4	4
При чертёжной инженер-капитанов	Василий Толстов	1	1
	Степан Никулин	1	1
Порутчиков	Яков Мейснер	1	1
	Порутчик Барклай де Толли	1	1
	Петр Фохт	1	1
Подпоручиков	Дмитрий Нестеров	1	1
	Семён Глухов	1	1
	Александр Бестужев	1	1
	Гаврила Уланов	1	1
Штык-юнкеров	Федор Лейман	1	1

	Вилим Кетлер	1	1
	Андрей Попов	1	1
	Вильгейм Фохт	1	1
Канцелярские служители при чертёжной		1	1
Унтер-цейгвартер	Иван Хрусталеv	1	1
Канцелярист	Алексей Кудрявцев	1	1
Копеист	Иван Хрусталеv	1	1
ИТОГО		47	46

Реальное число сотрудников Канцелярии Комиссии о дорогах в государстве оказалось в 1,5 раза больше обозначенного в штатном расписании – главным образом, за счёт большего числа копнистов и канцеляристов. Таким образом, Канцелярию Комиссии о дорогах в государстве можно назвать самым крупным по числу сотрудников дорожным ведомством XVIII века. Заметим, что собственно канцелярских служителей было значительно больше, чем определённых к Канцелярии военных инженеров: 33 против 13 человек. Обратим внимание на тот факт, что «дорожные офицеры», служащие в Канцелярии Комиссии о дорогах, получают жалованье из неё же (в отличие от Канцелярии перспективной дороги, инженерные офицеры которой находились на содержании Фортификационной конторы).

Комиссию о дорогах в государстве вместе с её Канцелярией стоит считать центральными дорожными ведомствами, в ведении которых находились губернские дорожные экспедиции, создававшиеся при губернских казённых палатах и подчинявшиеся одновременно Комиссии и губернаторам. Заметим, что губернаторы Санкт-Петербургской и Новгородской губернии (П.П. Коновницын и Н.П. Архаров) входили в состав Комиссии о дорогах в государстве.

Губернские дорожные экспедиции составляли сметы строительных работ, нанимали подрядчиков, координировали их деятельность – то есть, руководили на местах строительно-ремонтными работами. Возможность решения практически всех вопросов на местах позволила значительно ускорить время исполнения работ, что показывает опыт ремонта Московско-Петербургской дороги 1786-1787 гг. (речь о нём пойдёт в соответствующем разделе работы). Общего штатного расписания для всех губернских дорожных экспедиций не существовало – судя по всему, размер местных дорожных учреждений зависел от возможностей организации управленческого аппарата на местах. Единственная ведомость числа служителей губернских экспедиций – это отложившийся в фондах Комиссии о дорогах в государстве список Московской дорожной экспедиции. Рассмотрим его:

Таблица 7. Список в ведомстве московской дорожной экспедиции по штату положенным налицо состоящим чинам²⁷⁸.

Звание чинов	Человек	Число людей
Присутствующие в экспедиции		
Советник	Полковник Огарков	1
Ассессор	Инженер- поручик Дурасов	1
В ведомстве экспедиции		
Бухгалтер	Губернский секретарь Чернявский	1
Казначей	Подпоручик Накапкин	1
Дорожный офицер		2
Первый каменный мастер	Прапорщик Окораков	1
Второй каменный мастер	Итальянец Рушка	1

²⁷⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч.4. Л. 144.

Пристав (прием и отпуск материалов, смотрение за работами)	Отставной премьер-майор Горлинов	1
Помощник пристава	Отставные унтер-офицеры	2
Помощник пристава	Сержанты	2
При экспедиции приказных служителей		
Канцелярист		1
Подканцелярист		1
Копеист		3
Присяжные из отставных, лейб-гвардии сержанты		1
Сторожа		2
Сверх штата		
Прикомандированные для содержания караула и присмотра за работами из Московского гарнизона унтер-офицеры		2
Рядовые		10
Всего	Всех чинов	33

Мы видим, что Московская дорожная экспедиция была достаточно крупным ведомством: 21 человек в штате экспедиции и 12 человек (военные) за штатом. Заметим, что из 21 штатного сотрудника экспедиции 12 человек – это действующие и отставные военные, исполняющие гражданские поручения (мастер-каменщик, казначей, пристав). Возглавляли экспедицию также военные: инженер-поручик Дурасов и полковник Огарков.

Имеющиеся в нашем распоряжении документы не позволяют проследить, во всех ли губерниях и наместничествах были созданы дорожные экспедиции. Однозначно мы можем сказать о наличии к 1787 году четырёх дорожных экспедиций: Московской, Тверской, Новгородской и Санкт-Петербургской,

поскольку они вели дела по ремонту Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 гг. Так как в октябре 1787 года работы по ремонту дороги были остановлены, а вслед за этим остановилась и деятельность Комиссии о дорогах в государстве, можно предположить, что никаких других, кроме четырёх вышеперечисленных, губернских дорожных экспедиций в стране и не появилось.

Судьба Комиссии о дорогах в государстве, наиболее крупного и эффективного Российского дорожного ведомства XVIII века, сложилась неудачно. Её первое мероприятие – грандиозный ремонт Московско-Петербургской дороги – было оборвано в октябре 1787 года начавшейся русско-турецкой войной, которая, как это обычно бывает, отвлекла на себя отпущенные на ремонт ресурсы. В 1791 году Комиссия перестала получать финансирование и, как это следует из рапорта Комиссии от 1795 года, «содержала себя уже остатками от суммы ей отпущенной до 1791 года»²⁷⁹. На чьём содержании находились в период 1791-1795 гг. Канцелярия Комиссии и губернские дорожные экспедиции, неясно. 21 декабря 1796 года Павел I упраздняет Комиссию о дорогах вместе с губернскими дорожными экспедициями²⁸⁰ – и все сухопутные дороги возвращаются в ведение губернских властей.

Проследив деятельность российских дорожных ведомств в 1725-1796 гг., мы можем сделать следующие выводы. На протяжении изучаемого периода в России так и не сложилось единого учреждения, занимавшегося сухопутными путями сообщения. В общей сложности в XVIII веке в России существовало 5 дорожных ведомств: Канцелярия от строения перспективной дороги, Канцелярия перспективной дороги, Канцелярия от строения государственных дорог, Экспедиция строения дорог, Комиссия о дорогах в государстве. В центре внимания всех пяти дорожных ведомств находилась Московско-Петербургская дорога – без сомнения, «трасса №1» XVIII века.

²⁷⁹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 176 об.

²⁸⁰ ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

Перечень дорог, курируемых дорожными ведомствами, постепенно расширялся: если Канцелярия от строения перспективной дороги занималась только новой «перспективной» дорогой из Москвы в Санкт-Петербург, то следующие дорожные ведомства (Канцелярия перспективной дороги и Канцелярия от строения государственных дорог) курировали строительство и ремонт дорог из Санкт-Петербурга в Нарву, Шлиссельбург, Царское село, Ропшу. По мере расширения полномочий дорожных ведомств, увеличивалось число их сотрудников.

Параллельно с увеличением полномочий дорожных учреждений, менялся статус лиц, возглавлявших их. Если в 1727 году все казенные дороги курировал офицер Петербургского гарнизона, то в 1760-е гг. это уже был сенатор и генерал-инженер. Уже в аннинское время к строительству и ремонту государственных дорог начинают привлекать специалистов – например, высокопоставленного военного инженера Миниха. Однако процесс развивается не линейно: после Миниха дороги снова переходят в ведение обычного, хотя и опытного в данном вопросе, офицера, полковника Зезевитова.

В 1740-е – 1750-е гг. положение дел меняется: государственные дороги вновь курируют значительные лица государства – генерал Фермор. Заметим, что разные начальники дорожных ведомств были связаны друг с другом служебными отношениями. Так, Фермор начинал службу адъютантом у Миниха, которых отправлял молодого капитана контролировать ремонт одного из участков Московско-Петербургской дороги. Следующий директор Канцелярии от строения государственных дорог, генерал Григорьев, в свою очередь, служил 18 лет под началом Фермора, прежде чем стать руководителем Канцелярии. Следующие руководители Канцелярии, генералы Муравьев и Мордвинов, были также достаточно высокопоставленными лицами. Важно, что и Фермор, и Григорьев, и Муравьев, и Мордвинов –

профессиональные военные инженеры. Налицо стремление государство привлекать к дорожному делу специалистов.

В 1786 году, после успешно проведенной губернской реформы, Екатерина II предприняла попытку полностью изменить характер организации дорожного хозяйства, учредив Комиссию о дорогах в государстве с подчинёнными её губернскими дорожными экспедициями. В этот период дорожное ведомство приобретает наивысшее значение. Главой Комиссии был назначен влиятельнейший граф А.А. Безбородко. Вместе с ним среди членов Комиссии были и профессиональные военные инженеры: С.Н. Зиновьев, отслуживший в дорожных ведомствах государства более 25 лет и К.И. Реан. И хотя Комиссия о дорогах в государстве не была основным местом службы графа Безбородко, назначение его на должность главы Комиссии было определенным «двигателем» всего ведомства.

Отметим, что все руководители российских дорожных ведомств XVIII века (кроме С.Н. Зиновьева), находясь во главе дорожных учреждений, занимали другие военные и гражданские должности. Так, Г.И. Зезевитов оставался командиром Копорского полка. Б.К. фон Миних продолжал вести строительство Ладожского канала, а в 1732 году, все ещё курируя государственные дороги, стал президентом Военной коллегии. В.В. Фермор возглавлял Канцелярию от строений, П.Н. Григорьев занимался строительством Царского села и присутствовал в Межевой канцелярии. Н.Е. Муравьев входил в Комиссию о коммерции и Сенатскую межевую экспедицию. М.И. Мордвинов был начальником инженерной части и путей сообщения России. Что же касается Комиссии о дорогах в государстве, то для Безбородко, Шувалова и Соймонова она, как мы уже отмечали, не могла быть основным местом службы.

Первые плоды дорожной реформы 1786 года (частично выполненный ремонт Московско-Петербургской дороги) показали её эффективность. Однако

начавшаяся война с Османской империей вынудила правительство свернуть преобразования в дорожной сфере.

В 1796 году Павел упразднил екатерининские дорожные учреждения и вернул дороги в ведение губернских властей. Кажется, что история совершила полный круг, и российское дорожное хозяйство вернулось к состоянию начала 1720-х гг. Однако, это не так. В 1800 году екатерининская Экспедиция строения дорог будет восстановлена в прежнем составе и с прежними функциями. На её основе в 1809 году будет создано Управление водяных и сухопутных сообщений²⁸¹, прообраз будущего Министерства путей сообщений. Следовательно, мероприятия в дорожной сфере, предпринятые во время екатерининского правления, определили контуры будущей государственной дорожной политики, реализованной уже в XIX веке.

Глава II

Дорожная повинность. Строители государственных дорог XVIII века

§1. Натуральная дорожная повинность и её функционирование в XVIII веке

Обычной практикой европейских государств Нового времени было привлечение податного населения к строительству и ремонту сухопутных дорог. Дорожная повинность существовала в Англии, Франции, Швеции. Принципы шведской организации дорожной дела в целом и дорожной повинности в частности были положены в основу организации натуральной дорожной повинности в России. Об этом свидетельствует указ Петра от 18 сентября 1724 года «О хранении дорог и бечевников», в котором Пётр напоминает о том, что он «уже давно говаривал, дабы дороги учредить так, как в Швеции, а особливо бечевник Невской»²⁸². К шведскому установлению 1664

²⁸¹ Государственность России. Словарь-справочник. М.: Наука, 2001. Кн.4. С. 454-455.

²⁸² ПСЗ. Т. VII. №4568

года о содержании дорог обращается Камер-коллегия (мнение о дорогах в Свее²⁸³) в конце 1730 года в связи с обсуждением реализации указа Анны о ремонте Московско-Петербургской дороги. Камер-коллегия не приводит перевод шведского документа, но многократно ссылается на него. Опираясь на эти ссылки, попробуем выделить основные принципы организации натуральной дорожной повинности в Швеции. Все дороги в государстве делились на «малые» и «большие», Малые дороги должны были чинить живущие возле дороги крестьяне весной и осенью, в свободное от полевых работ время. Обязанность по содержанию больших дорог развёрстывалась на жителей целых провинций, при этом на дорогах устанавливали таблички с подписями, жители которого села или деревни должны чинить и строить дорогу²⁸⁴; исполнение крестьянами дорожной повинности контролировал земский комиссар. Влияние шведского законодательства заметно в «Инструкции земским комиссарам в губерниях и провинциях» 1719 года, по которой российские земские комиссары были должны «стараться, чтобы всегда мосты и дороги, как зимние, так летние, в настоящее время сделаны и в нужных местах поправлены были»²⁸⁵. В ведении земских комиссаров дороги находились недолго – в 1731 году вышел регламент Камер-коллегии, в соответствии с которым, ответственность за содержание «больших проезжих дорог» ложилась на плечи местных властей – губернаторов и воевод, которые были обязаны «в чьих селех и деревнях мосты в худом состоянии находятся тех сел жителей, чьи бы они ни были, строить и починивать принуждать, а особливо в такие времена, когда крестьяном работной поры не бывает»²⁸⁶. Работать крестьяне были должны без выплаты даже «плакатных зарплат» (это был *minimum minimorum*, определявшийся «Плакатом о сборе подушном и прочем» 1724 года, который мы рассмотрим отдельно). В связи с этим примечателен случай, произошедший в Новоторжском уезде в 1759 году. Шла

²⁸³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 563-566.

²⁸⁴ Там же.

²⁸⁵ ПСЗ. Т. V. №3295, п. 19.

²⁸⁶ Регламент Камер-коллегии. ПСЗ. Т. VIII. №5789. П. 29.

Семилетняя война и, для прохода через уезд группы войск, новгородский губернатор предписал воеводе починить мосты в уезде. Воевода обратился в Сенат с просьбой выделить деньги для выплаты строителям дороги хотя бы «плакатных» зарплат, однако получил отказ – Сенат распорядился чинить уездные дороги бесплатно²⁸⁷.

Заметим, что крестьяне бесплатно строили и чинили не только старые, но и новые сухопутные тракты. Так, в 1727 году Пётр II распорядился учредить прямую дорогу от Санкт-Петербурга до Архангельска через Новую Ладогу, Лодейное поле и Вытегру, благодаря чему путь из Петербурга в Архангельск сокращался до 8-10 дней²⁸⁸ против 3-4 недель при пути через Москву, Ярославль и Вологду²⁸⁹. Интересно, что на новой дороге местные крестьяне должны были не только строить мосты по болотам, но и заниматься ямской гоньбой – но, в отличие от дорожных строителей, ямщиков верстали из «местных охотников»²⁹⁰.

Показательным примером функционирования натуральной дорожной повинности можно привести проходивший в 1742 году ремонт дороги Санкт-Петербург – Олонец. Тогда воеводы Новолодожской и Олонецкой уездных канцелярий получили из губернии предписание «мосты и переправы починить и в порядок привести к будущей весне, для прохождения по ним будущей весной полков²⁹¹». За неисполнение предписания воевод ожидал штраф²⁹². Воеводы, в свою очередь, поручили организацию работ отставным офицерам из дворян (всего 21 человек), каждому из которых воеводский рассыльщик приносил поручение. Приведем пример одного из них: «Ехать тебе в Новгородской уезд в Обонежскую пятину от Сясьского устья чрез Вороновский погост по селам и деревням до Олонецкого уезда и где явятся

²⁸⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 76а – 77 об.

²⁸⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 13 об.

²⁸⁹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 10.

²⁹⁰ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 10.

²⁹¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 1.

²⁹² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 4.

ветхие бечевники в прочих по той дороге местах негодные мосты и другие переправы, оные осмотря на чьей земле явятся описать и тех вотчин и деревень, чьих бы не были управителей приказчиков и старых выборных крестьян сыскать и объявить им сей указ Е.И. В. с подпискою и рукоприложением, велеть обывателям каждому на своей земле ныне заблаговременно не упуская зимнего времени навозить бревен, а потом приказать те мосты, бечевники и прочие переправы всякому на своей земле починивать...²⁹³». Здесь же оговорилось, что рассыльщики должны не брать взяток и ехать на уездных подводах – прогонов им не давали²⁹⁴. Дворяне, в свою очередь, должны были выслать в уездные воеводские канцелярии подписки о том, что они получили указ и обязуются выполнить поручение под угрозой штрафа. Далеко не все отставные офицеры, к которым были посланы указы, эти подписки выслали – так, дворяне Кушелев и Сабуров «учинились преслушны и подписок не дали²⁹⁵». Не меньшей проблемой было привлечение к ремонтным работам крестьян. Например, отставной лейб-гвардии солдат Петр Козмин сын Мордвинов, которому было поручено организовать ремонт мостов в Тангубской и Загубской волостях Новоладожского уезда встретил яростное сопротивление жителей обозначенных волостей. Судя по его донесениям в Новоладожскую уездную канцелярию, крестьяне не просто «учинились ослушны», но и пригрозили Мордвинову избить его смертным боем, в ответ на что Мордвинов попросил в уезде военную команду²⁹⁶. В уезде Петру Мордвинову военной команды не дали и предписали снова ехать в Тангубскую и Загубскую волости и требовать от тамошних крестьян начать ремонт мостов на дороге. Когда Мордвинов вернулся, крестьяне выполнили свое обещание – собрались многолюдно, и, взяв топоры, пошли бить Мордвинова, которые едва ушел от них на лодке²⁹⁷. Только после этого

²⁹³ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 7-8.

²⁹⁴ Там же.

²⁹⁵ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 54 об.

²⁹⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 58 об.

²⁹⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 63.

уездная канцелярия решила послать в Тангубскую и Загубскую волости другого посыльного – дворянина Петра Быкова, оговорив, что если и у этого ничего не получится, то тогда нужно будет посылать в указанные волости военную команду²⁹⁸. Однако военная команда туда не поехала – видимо, Быкову удалось заставить крестьян заняться ремонтом дороги. Заметим, что случай ослушания крестьян Тангубской и Загубской волостей не был уникален – например, крестьяне Ташского погоста, Сторожевской и Шежнемеской волостей не только не дали подвод посланному к ним дворянину Емельяну Мордвинову, но и отказались чинить какие-либо мосты, в ответ на что Емельян Мордвинов попросил в уезде военную команду, объясняя это тем, что без солдат он крестьян не дозовется²⁹⁹. Новоладожская уездная канцелярия решила иначе: пригрозив Мордвинову штрафом, воевода потребовал арестовать крестьян-ослушников, а остальных заставить строить дорогу³⁰⁰. Аресты не удались – как показано в следующем донесении Мордвинова, крестьяне отказались «идти под караул» и вновь учинились ослушны³⁰¹. Понимая, что дело приняло серьезный оборот, воевода отправил в непокорные деревни нового рассыльщика – Тита Шалгина, поручив ему арестовать крестьян-ослушников и привести их в Новую Ладугу³⁰². Шалгин свое дело выполнил – привел нескольких крестьян к воеводе, которых, однако, вскоре отпустили домой – «за нынешним весенним временем», то есть, отпустили на посевные работы, обязав вернуться в тюрьму осенью под угрозой штрафа³⁰³. Вернулись ли эти крестьяне в тюрьму, неясно. Интересно, что в ряде случаев наряду к крестьянам-ослушникам присоединялись их помещики – например, дворянин Семен Апрельев, который решил сам свести счеты с Емельяном Мордвиновым. По донесению последнего в Новоладожскую канцелярию,

²⁹⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 64.

²⁹⁹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 71.

³⁰⁰ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 77.

³⁰¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 77.

³⁰² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 77 об.

³⁰³ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 82.

Апрелев вышел на дорогу и, подкараулив возвращавшегося домой Мордвинова, сбил того с коня и избил дубьём до полусмерти³⁰⁴.

Приведённая выше история ремонта мостов под Олонцом и Новой Ладогой показывает, насколько были ограничены возможности натуральной дорожной повинности. Местные власти прекрасно понимали, что за деньги крестьяне будут работать охотнее, чем без них. Осенью 1744 года новгородский губернатор Никита Юрьевич Трубецкой обратился в Сенат с просьбой выделить деньги, чтобы платить уездным обывателям за ремонт дороги Новгород-Псков³⁰⁵. Денег на ремонт Новгородско-Псковской дороги Сенат не дал. Объяснение, которое приводит Сенат, изумительно: если дорогу будет строить государство, местные обыватели не станут её беречь, но если дорогу будут строить сами местные обыватели, то они будут относиться к дороге «со всяческой бережностью»³⁰⁶.

Настоящий обзор функционирования натуральной дорожной повинности не может быть полным, поскольку объектом нашего исследования является не натуральная дорожная повинность, но организация государственного дорожного дела, а на строительстве «государственных дорог» крестьяне получали хотя бы минимальные «плакатные» деньги. Не позволяет досконально изучить натуральную дорожную повинность и источниковая база, представленная документами «дорожных» учреждений, которые курировали наиболее государственные дороги. Вместе с этим исходя из вышеизложенных фактов, мы можем обнаружить некоторые закономерности. Натуральная дорожная повинность была крайне неэффективна. Несмотря на размышления властей о том, насколько бережно крестьяне будут относиться к собственноручно выстроенным дорогам, строить их они не хотели. Работа, за которую крестьяне не получали никаких денег (даже «плакатных») и которая отвлекала их летом от земледельческих занятий, являлась тяжелой

³⁰⁴ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 82 об.

³⁰⁵ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 96.

³⁰⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 96 об.

государственной повинностью. При этом государство имело здесь крайне ограниченные возможности заставить крестьян чинить и строить дороги. При слабости управленческого аппарата и обширности территорий, единственным эффективным аппаратом принуждения были военные. Однако отправлять военные команды в каждый уезд было невозможно. Тем не менее на протяжении всего изучаемого периода подавляющее большинство сухопутных дорог в России будут чинить и строить местные обыватели в порядке исполнения натуральной дорожной повинности. Также без выплаты каких-либо денег местные обыватели будут чинить дороги в своих деревнях и селах. Впервые эта практика была введена указом Петра I в 1723 году³⁰⁷. Указ Анны Иоанновны от 22 мая 1730 года, активизировавший строительно-ремонтные дороги на Московско-Петербургской дороге, содержал в себе следующее положение: «а где в самих селах и деревнях явятся худые мосты, буде оные не на откупе, то велеть тех сел и деревень жителем починить самим немедленно и о том помещиком, а где самих помещиков нет прикащиком и старостам сказать указ и записку с приложением рук и те описи прислать в Сенат к сроку к августа первому числу»³⁰⁸. Примечательно, что осенью 1730 года Сенат проверил, выполнили ли местные жители свои обязательства, отправив нарочного обер-офицера осматривать эти мосты³⁰⁹. Впоследствии указ об исправлении дорог в селах и деревнях силами местных обывателей неоднократно повторялся. Пример тому – сенатский указ от 17 декабря 1760 года по которому дороги были должны исправлять местные обыватели, «каждый против своего двора» на лежащих по дорогам селам, деревням и ямам³¹⁰.

В практике российской натуральной дорожной повинности есть одно исключение. Это Прибалтика – Лифляндия и Эстляндия, где сухопутные

³⁰⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 435.

³⁰⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 454.

³⁰⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 525.

³¹⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 464 об.

дороги находились на содержании местных помещиков, и натуральная дорожная повинность функционировала вполне успешно. Условия её определял действовавший там Лифляндский земский устав 1707 года (выдержка из этого документа на шведском с русским переводом приведена в документах Канцелярии от строения государственных дорог в связи с подготовкой путешествия Екатерины II по Остзейскому краю)³¹¹. В соответствии с уставом, помещики должны были чинить дороги не только возле своих домов, но и внутри границ своих имений, ставя на дорогах знаки, владелец какой мызы чинит ту или иную дорогу³¹². Состояние дорог контролировал ордунг-рихтер, который регулярно объезжал дороги и объявлял сроки, к которым они должны быть приведены в исправное состояние³¹³. В случае, если помещик не чинил дорогу, ордунг-рихтер накладывал на него штраф: в первый раз 3 ефимка, во второй раз 6 ефимков и в третий раз 12 ефимков за каждый гак непочиненной дороги³¹⁴. Если помещик так и не желал чинить дорогу, ордунг-рихтер имел право самостоятельно нарядить на работы нужное число крестьян этого помещика³¹⁵. Заметим, что эта норма без дополнительных подтверждений действовала в Прибалтике, по крайней мере, до второй половины XVIII века и показала свою работоспособность в 1763 году, когда в Лифляндии и Эстляндии шла подготовка к приезду Екатерины II. Отсюда напрашивается вопрос: почему натуральная дорожная повинность, успешно функционировавшая в Прибалтике, не могла столь же успешно функционировать в великорусских губерниях? Поскольку в настоящем исследовании сюжеты, связанные с натуральной дорожной повинностью, не являются основными задачами исследования, мы не можем дать всеобъемлющий ответ на этот вопрос. В настоящий момент мы можем выдвинуть лишь два осторожных

³¹¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 601-604.

³¹² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 601.

³¹³ Там же.

³¹⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 601.

³¹⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 601.

предположения. Первое связано с различиями в характере организации землевладения в прибалтийских и русских губерниях. Опись состояния дорог в Прибалтике, составленная весной 1764 года, накануне поездки туда Екатерины II, показывает, что все дороги, по которым будет проходить путь императрицы, лежат в землях, принадлежащих тем или иным помещикам. В великорусских же губерниях (Новгородской и Смоленской), как показывает та же опись, было немало сел и деревень, где преобладали государственные или дворцовые крестьяне. Более того, местами там вообще не было населения – например, на одном из участков дороги Псков-Смоленск (от часовни Ордынской до Васильева кабака) значился только один мужицкий двор и ничего больше³¹⁶! Очевидно, что Смоленская губерния была заселена гораздо реже, чем Лифляндия и Эстляндия. Отсюда следует второе предположение: не всегда имея достаточное число помещиков в уездах, местные власти взаимодействовали с крестьянскими общинами. И хотя многие указы содержат положения об ответственности помещиков за состояние дорог, наказаниями местные власти грозят только сельским выборным и старостам, пример чему указ Новгородской губернской канцелярии 1749 года об организации ремонта проходящей через губернию Московско-Петербургской дороги, который мы подробнее рассмотрим в следующем параграфе.

§2. Работные люди на строительстве государственных дорог в XVIII веке

Хорошо понимая возможности натуральной дорожной повинности, правительство несколько изменило её принципы для организации строительства и ремонта государственных дорог. Так, в указе Петра I Сенату от 6 апреля 1722 года³¹⁷ значилось, что «перспективную дорогу» должны строить крестьяне, живущие от неё на расстоянии до 50 верст с выплатой за

³¹⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 628 об.

³¹⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 435.

работу денег – 3 копейки в день человеку³¹⁸. Примечательно, что необходимая для выплат сумма разверстывалась на все государство: «на оную дачу и на строение мостов собрать по 5 копеек со двора, а с купечества с десятые доли с рубля по 5 копеек»³¹⁹, что является характерной чертой петровской податной политики. В последующий период размер заработных денег определялся «Плакатом о сборе подушном» 1724 года, который предписывал «в летнее время мужику с лошадыю до десяти, а без лошади до пяти копеек; в зимнее время с лошадыю по шести, а без лошади по четыре копейки на день, и платить те деньги при той же работе, поденно или понедельно»³²⁰. Давать заработные деньги «по плакату» предписывает сенатский указ о ремонте Московско-Петербургской дороги от 13 октября 1730 года³²¹. Едва ли стоит считать этот шаг проявлением особой щедрости государства. Напротив, «плакатные зарплаты», с помощью которых государство пыталось заинтересовать крестьян заниматься ремонтом важных дорог, были *minimum minimorum*, который крестьянин мог получить за работу на стороне. Не будем забывать и тот факт, что занимавшиеся ремонтом государственных дорог крестьяне жили вблизи столиц и крупных городов, где могли найти себе работу со значительно более высокой оплатой. В сущности, перед нами слабо измененная натуральная дорожная повинность – судя по имеющимся в нашем распоряжении источникам именно так воспринимали её крестьяне. В ходе ремонта Московско-Петербургской дороги 1730-1731 гг. вскрылась интересная закономерность. Зимой 1731 года крестьяне были должны заготовливать лес. Несмотря на то, что зимние «плакатные» расценки были еще ниже летних, работы худо-бедно выполнялись. На дистанции от Новгорода до Вышневолоцкого яма (совр. г. Вышний Волочек) работал 671 человек, к февралю они заготовили 18082 бревна³²² (такие цифры приводятся

³¹⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 601.

³¹⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 601.

³²⁰ Плакат о зборе подушном и протчем от 26 июня 1724 года. Электронный ресурс: <http://www.hist.msu.ru/ER/Text/taxes.htm> (дата обращения: 13.06.2018)

³²¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 525.

³²² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 620.

в описи капитана Рязанова, осматривавшего ход работ на дороге в феврале 1731 года). Хотя одновременно с этим на дистанциях от Крестецкого яма до Хотиловского яма, а также от Вышневолоцкого яма до Москвы никто не работал³²³. В мае 1731 года Сенат распустил уездных людей по домам, поскольку приближалось «крестьянское время работное»³²⁴. Летом же отправить крестьян строить дорогу было практически невозможно. Так, 15 июня 1731 года Сенат распорядился «нарядить с Клинского и Дмитровского уездов со ста душ по человеку (имеются в виду ревизские души), чтобы те чинили дорогу Москва – Клин, всего 400 человек с Клинского уезда³²⁵. Спустя две недели, 30 июня 1731 года, Сенат издает новый указ, в котором предписывает крестьянам уже Волоколамского уезда явиться на строительство дороги, уже по два человека со ста душ³²⁶. Ни в Клинском, ни в Волоколамском уездах крестьяне на работы не вышли – и Московская губернская канцелярия просит Сенат распустить крестьян до сентября. Сенат соглашается – и, 13 июля 1731 года, фактически задним числом, отпускает работных людей по домам³²⁷. Была ли возможность у государства заставить крестьян строить дорогу во время страды? Судя по всему, нет. Курировавший работы на участке Москва – Клин майор Рудольф фон Станкельберг требовал от воеводы Клинского уезда Глеба Радищева прислать «для всякого управления» военную команду – 27 солдат и 5 офицеров³²⁸. Радищев такую команду выслать не смог, поскольку представленная Клинской воеводской канцелярией власть в уезде состояла из самого воеводы, двух подьячих и одного сторожа-солдата³²⁹. Кроме того, Сенат нашел лучшее применение военным командам – вместо того, чтобы выгонять уездных людей на стройку, военные сами должны были заниматься ремонтом Московско-Петербургской

³²³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 620 об.

³²⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 731.

³²⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 760.

³²⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 778.

³²⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 780-781.

³²⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 774.

³²⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 763.

дороги³³⁰, что мы подробнее рассмотрим в другом разделе. Интересно, что осенью 1731 года крестьян Клинского уезда так и «не дозволись», крестьяне же Дмитровского уезда, поработав месяц, замостили 448 сажень и разбежались, «из-за осеннего времени, в ожидании зимнего пути»³³¹.

Другой проблемой, с которой государство сталкивалось при организации дорожных работ, была нехватка крестьянского населения в Санкт-Петербургской губернии, по которой проходила большая часть государственных дорог. В журнале Сената от 10 января 1741 года мы читаем: «ежели то дело [ремонт «перспективной дороги»] производить по нарядам уездными людьми и оными в такое, назначенное по прожектору скорое время той дороги окончить, а особливо на половину той дороги рубкою и вывозкою лесов теми уездными людьми нынешним зимним временем исправить неуповаемо, понеже при той прешпективной в стороны оной великороссийских жителей обретаются не довольное число, и хотя бы *к тому оных, оставя прочее, всех поголовно нарядить, но того ими исправлять не можно...*»³³². Сенат находит интересный выход из этой ситуации. Он разрешает курирующему работы на «прешпективной» дороги подполковнику Вильбоа брать на работу беспаспортных крестьян³³³! Делать это Сенат предлагает скрытно, «без публикации», «чтобы от помещиков дворовые люди и крестьяне побегов не чинили»³³⁴. Занятно, что эта практика не была новой – Сенат ссылается на опыт строительства Кронштадта и Ладожского канала, где и ныне «имеется достаточное количество работных людей без паспортов»³³⁵. При этом Вильбоа должен был записывать в журнал, откуда явились беспаспортные крестьяне и чьи они крепостные³³⁶. Через три месяца Сенат

³³⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 780-781.

³³¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 839.

³³² Журналы и определения правительствующего сената. Некоторые журналы и определения сената за 1732, 1735, 1737, 1738 и 1739 гг. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1889. С. 382.

³³³ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 328.

³³⁴ Там же.

³³⁵ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 328.

³³⁶ Там же.

получил челобитную лейтенанта морского флота Фёдора Нащокина, который искал на «прешпективной» дороге своих беглых крестьян³³⁷. В ответ на неё Сенат потребовал у Вильбоа журналы с записями о беспаспортных крестьянах, пригрозив последним штрафом, если он не вышлет их в самое ближайшее время³³⁸.

Несмотря на сложность привлечения уездных работных людей, Сенат не собирался отказываться от их труда. 28 мая 1741 года выходит сенатский указ, по которому участок Московско-Петербургской дороги от Волхова до Москвы переходил в ведение губернаторов и воевод. Губернаторы и воеводы были должны определить двух комиссаров на каждые 100 верст. Комиссары, в свою очередь, на своих дистанциях должны были понуждать крестьян чинить и строить ветхие мосты, с выплатой крестьянам заработных денег «по плакату» из губернских и воеводских канцелярий с апробации Камер-коллегии и по ассигнациям Штатс-конторы из неположенных в штат доходов³³⁹. При этом указ оговаривал: если найдется подрядчик, который станет чинить дорогу дешевле «плакатной» цены, то дорогу можно исправлять подрядом. Определенных к ремонту Московско-Петербургской дороги крестьян, получавших «плакатные» зарплаты, Сенат увольнял от подводной повинности³⁴⁰. Ответственность за выполнение работ несли комиссары, которых могли оштрафовать губернаторы, «крепкое смотрение» за последними имела Камер-коллегия³⁴¹. Судя по всему основным рычагом воздействия Сената на местные власти были штрафы, которые, однако, Сенат накладывал осторожно – в рассмотренных документах мы обнаружили только один случай, когда воеводы или губернаторы были оштрафованы. Это

³³⁷ Журналы и определения правительствующего сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1891. С. 288.

³³⁸ Журналы и определения правительствующего сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1891. С. 288.

³³⁹ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 423-424.

³⁴⁰ Там же.

³⁴¹ Там же.

произошло в 1746 году, когда Клинский и Дмитровский воевода получили по 10 рублей штрафа³⁴².

Помимо строительных и ремонтных работ, производившихся в теплое время года, зимой крестьяне должны были заготавливать стройматериалы – главным образом, лес. Имеющиеся в нашем распоряжении данные по Новгородской провинции показывают, что в 1741 году приписанные к дороге крестьяне (29 075 ревизских душ) должны были поставить 1,25 бревен с 1 ревизской души, в 1744 году – по 6 бревен с 1 ревизской души, в 1745 году – по 4 бревна с 1 ревизской души и в 1746 году по 5 бревен с 1 ревизской души³⁴³. Отложившийся в архивных фондах указ Новгородской губернской канцелярии от 1 декабря 1746 года позволяет проследить организацию дорожных работ в Новгородской провинции Новгородской губернии. По этому указу каждый из 29 075 человек, определенных к ремонту Московско-Петербургской дороги, должен был зимой поставить по 5 бревен, длиною в 4 сажени и диаметром 5 вершков³⁴⁴. Весной (1747 года) эти же крестьяне должны были выслать по одному работному человеку с сорока ревизских душ. Новгородская губернская канцелярия уточняла, что в работные люди должны попасть «самые крепкие и здоровые» крестьяне. В случае неявки крестьян на работу, губернская канцелярия предписывала выслать на места военную команду коллежского асессора Непенцына из десяти человек, которые должны были бить батогами сельских выборных и старост³⁴⁵. К сожалению, источники не дают возможности проследить выполнение этого указа, однако в нашем распоряжении есть сведения о ремонте новгородских дистанций Московско-Петербургской дороги в 1745-1746 гг. (они приведены в отчётах Канцелярии перспективной дороги). В общей сложности было починено 18 верст дорожного полотна и заготовлено 32 870 бревен³⁴⁶. Ремонт дороги проходил

³⁴² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 109 об.

³⁴³ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 177-180.

³⁴⁴ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 182.

³⁴⁵ Там же.

³⁴⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 112.

неравномерно: 14 из 18 верст новых мостов построили на одной дистанции, от Новгорода до Красных станков. Заметим также, что объём реально заготовленного леса значительно отличался от объёма, который предполагалось заготовить. Умножив число ревизских душ, приписанных к ремонту Московско-Петербургской дороги (29 075) на число бревен, которые должны был заготовить каждый из них (4) мы получим 116 300 бревен – в реальности же было заготовлено всего 32 870 бревен, т. е. , в 3,5 раза меньше, чем предусматривали.

Низкая эффективность труда работных людей хорошо видна на примере ремонта дороги Новгород-Чудово. Это была новая дорога, появившаяся в начале XVIII века в связи с постройкой Санкт-Петербурга. В 1746 году Сенат решил перевести её в ведение Новгородской губернии – прежде её строила и чинила Канцелярия перспективной дороги. В соответствующем указе значится, что новопостроенную дорогу Чудово-Новгород» должны чинить живущие вблизи той дороги люди, в летнее время 200 пеших (по одному работнику с шестидесяти душ), а в зимнее время 200 пеших и 200 конных (по одному работнику с тридцати душ). За работу крестьяне получали деньги по «плакату» и этих работных людей Сенат велел никакими больше казенными работами не нагружать³⁴⁷. Определенные к ремонту этой дороги военные хорошо понимали, насколько неэффективен принудительный труд уездных работных людей. Об этом свидетельствует донесение в Новгородскую губернскую канцелярию майора Ивана Пустошкина, бывшего организатором работ на дороге Новгород-Чудово в 1746 году. Он предлагал Новгородской губернской канцелярии отказаться от принудительного труда работных людей, аргументируя это тем, что «у плакатных нет того радения, которое есть у подрядчика – что сделают 50 подрядным наймом нанятых, того не сделают 200 уездных людей»³⁴⁸. Однако губернские власти решили пойти иным путем: они отказались от содержания этой дороги, добившись, чтобы Сенат вернул её

³⁴⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 197 об.

³⁴⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. О.1. Д. 267. Ч. 3. Л. 159 об.

на баланс Канцелярии перспективной дороги³⁴⁹, которая, заметим, наряду с трудом работных людей, часто использовала труд наёмных подрядчиков.

В ситуации, когда в обычном режиме работные люди не могли ремонтировать дорогу в полном объеме, а для замены работных людей подрядчиками губернские власти не имели средств, власти могли идти по пути усиления контроля выполнения работ. Именно так поступила Новгородская губернская канцелярия зимой 1749 года, когда потребовалось заготовить 87 726 брёвен, чтобы замостить ими 5952 сажени дорожного полотна (около 12 верст). Губернская канцелярия распорядилась воеводам и сотским расписать по погостам, сколько кому надлежит чинить дорогу и требует от них высылать каждую неделю рапорты, как идут работы³⁵⁰. При этом губернская канцелярия ужесточила контроль за крестьянами: «если кто нынешним зимним временем лесов не вывезет и наступающим летом во всякой твердости не замостит и впредь содержать не будет, то виновным выборным, старостам и лучшим людям учинено *будет жесточайшее наказание, без всякой пощады и принуждены они будут оные леса возить летом и мосты мостить бессрочно и денно и ночью и поголовно* под смотрением и крепким понуждением нарочно определенных офицеров и солдат»³⁵¹. Также указывалось, что за невыполнение работ, воеводы, старосты и «лучшие крестьянские люди» будут отосланы под надзор в губернскую канцелярию³⁵². Заметим, как меняется риторика губернских властей – в прежних распоряжениях Новгородской губернии мы не видели настолько жестких формулировок. И угрозы губернской канцелярии возымели действие – в отчете от 11 октября 1749 года надворного советника Богданова, объехавшего 126 верст Московско-Петербуржского тракта от Зимнегорского яма до села

³⁴⁹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 209.

³⁵⁰ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 232.

³⁵¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 234.

³⁵² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 238.

Выдропужска, значит, что все мосты в той дистанции «в хорошем состоянии суть»³⁵³.

Заметим, что работных людей привлекали не только местные власти, но и «дорожные» учреждения (Канцелярия перспективной дороги, Канцелярия от строения государственных дорог). Последняя в 1761 году для ремонта «самых нужнейших мостов» по Московско-Петербургской и Шлиссельбургской дорогам распорядилась нарядить из местных обывателей по 20 человек на версту дороги работных людей, пополам пеших и конных, с заплатай им денег по плакату³⁵⁴. С момента выхода «Плаката о зборе подушном» прошло 37 лет, но расценки за труд не изменились, и крестьяне должны были работать за те же изрядно потерявшие в стоимости деньги. Но и эти деньги было не так легко получить. В 1760 году Канцелярия от строения государственных дорог, жалуюсь в Сенат на то, что является мало работных людей, извещает его, что Штатс-контора уже три года не отпускает деньги на выплату «плакатных» зарплат и Канцелярии нечем платить³⁵⁵.

Несмотря ни на что, практика привлечения к строительно-ремонтным работам на государственных дорогах работных людей сохранялась до конца 1760-х гг. Имеющиеся в нашем распоряжении источники не позволяют проследить, когда именно власти отказались от этой практики и выходил ли в связи с этим специальный указ. Единственное, за что мы можем зацепиться, это сенатский указ новгородскому губернатору Сиверсу от 29 июня 1769 года, который предписывал исправлять проходящую по Новгородской губернии дорогу подрядом, объясняя это удобством для местных обывателей³⁵⁶.

Также стоит обратить внимание, что «работные люди», занимавшиеся строительством и ремонтом государственных дорог, в отличие, например, от приписных к казенным заводам, не сформировали отдельную группу

³⁵³ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 256.

³⁵⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 795.

³⁵⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 311-314.

³⁵⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 8.

податного населения. Единственное, чем они выделяются среди остального податного крестьянского населения – это освобождение от подводной повинности.

§3. Армия на строительстве дорог в XVIII веке

Мы увидели, что при слабости государственного аппарата на местах, привлечение уездных работных людей было сопряжено с многочисленными организационными трудностями. Использование же вместо них подрядных работников было слишком затратно для казны. Успешным решением этой проблемы стало привлечение на работу военных. Так же, как и работные люди, солдаты получили деньги за свой труд по «плакатным» расценкам (или даже ниже их), но при этом снарядить их на работу было гораздо проще, чем крестьян, особенно в летнее время, когда последние были заняты земледельческим трудом. Такой шаг лежит в логике государственного управления XVIII века (в особенности его первой половины), когда армия была неотъемлемой частью административно-финансового аппарата на местах, занимаясь, в частности, сбором подушной подати³⁵⁷. Военные часто привлекались к «великим» стройкам XVIII века: они, как показывает Л.Н. Семенова, были первыми строителями Санкт-Петербурга, Кронштадта, Ладожского канала³⁵⁸. Подобную практику не стоит считать исключительно российским явлением – по наблюдениям Н.Н. Петрухинцева, привлечение армии к решению экономических задач было общим местом в практике европейских монархий XVIII века³⁵⁹.

Осенью 1730 года, во время большого ремонта Московско-Петербургской дороги, инициированного указом Анны Иоанновны от 22 мая 1730 года³⁶⁰,

³⁵⁷ Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны. Формирование внутриполитического курса и судьбы армии и флота. СПб.:Алетейя, 2001. С. 106.

³⁵⁸ Семенова Л.Н. Рабочие люди Санкт-Петербурга в первой половине XVIII века. Л. 1974. С. 46.

³⁵⁹ Петрухинцев Н.Н. Указ. соч. С. 108.

³⁶⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 454

генерал-прокурор Сената П.И. Ягужинский предложил Сенату чинить эту дорогу силами военных – «ежели полкам не будет походу, чтобы народу во время работное в мощении тех мостов облегчение было, нарядить три или четыре полка с заплатаю заработных денег³⁶¹». Чуть позже, уже весной 1731 года, президент Военной коллегии генерал-фельдцейхмейстер Миних попросил Сенат «определить к исправлению мостов обретающиеся близ исправления тех мостов полки из Твери Копорский, из Новгорода Галицкий для лучшего в строении мостов поспешения и в зарплате заработных денег меньшего расходу»³⁶². Заметим, что обозначенные полки к лету 1731 года были определены к фортификационным работам (Копорский – в Кронштадте, Галицкий – в Нарве), о чём свидетельствует то же самое доношение Миниха³⁶³. Следовательно, Миних которого в то время можно, без сомнения, назвать в то время главным инженером России (и по военной, и по гражданской части), считает ремонт мостов на дороге между столицами делом более важным, чем обустройство крепостей в Прибалтике. Кроме того, благодаря этому прошению, мы видим еще одну причину, по которой Миних просит заменить крестьян солдатами: сэкономить казенные деньги, поскольку в 1731 году солдатам платили даже меньше, чем уездным работным людям – 3 копейки в день

364

11 мая 1731 года Сенат утвердил прошение Миниха и определил к строительству Новгородской и Псковской дороги четыре полка: солдаты Галицкого, Копорского и Воронежского полков чинили Московско-Петербургскую дорогу, а солдаты Тобольского полка чинили Псковскую дорогу³⁶⁵. Если учесть, что армия Российской Империи располагала в то время 49 гарнизонными полками, из которых 21 полк был расквартирован в Прибалтике, а 28 – во внутренних российских губерниях³⁶⁶, легко подсчитать,

³⁶¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 560.

³⁶² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 717.

³⁶³ Там же.

³⁶⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 869.

³⁶⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 726.

³⁶⁶Петрухинцев Н.Н. Указ. соч. С. 104.

что ремонт дорог государственного значения отвлек силы более 8% ее личного состава. Численность обычного полка того времени – это 2 батальона солдат, в общей сложности, 1200-1500 человек. Однако, ввиду нехватки личного состава, реальное число людей в полках было меньшим. Как показывают источники, летом 1732 года на Новгородской и Псковской дорогах работало 2,5 тысячи солдат³⁶⁷ – то есть, 500-700 человек в каждом полку. Солдаты занимались дорожными работами два летних сезона 1731-1732 гг. 1 октября 1732 года все солдаты были уволены от мостовых работ и переведены на винтер-квартиры³⁶⁸. Следующим летом солдаты ремонтом дорог заниматься не могли – началась война за польское наследство, а в 1735 году – русско-турецкая война и, легко предположить, что президент Военной коллегии фельдмаршал Миних решил использовать военных по их прямому назначению.

После окончания русско-турецкой войны, в конце 1740 года, президент Военной коллегии Миних предложил Сенату дать для строительства «перспективной дороги» от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани 500 человек солдат из ближних к той дороге полков. Сенат одобрил предложение фельдмаршала и определил для содержания караулов и выполнения работ 138 человек из Ростовского пехотного полка и 75 человек из Невского пехотного полка³⁶⁹. Этих людей не хватало и 30 апреля 1741 года определенный к строительству «перспективной» дороги премьер-майор Вильбоа обратился в Сенат с просьбой «чтобы к той работе определены были полков два или три, дабы, за малолюдством наемных работников, в строении оной не учинилось остановки»³⁷⁰. Однако новых солдат Вильбоа не получил – напротив, по указу генералиссимуса принца Антона-Ульриха Брауншвейгского от 1 мая 1741 года

³⁶⁷РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 848.

³⁶⁸ Отчёт советника Батурина о состоянии мостов по Московско-Петербургской дороге. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 828. Л. 29.

³⁶⁹ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 82.

³⁷⁰ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 312

«О неупотреблении солдат ни к каким работам, кроме самых нужнейших крепостных работ», 5 мая 1741 года Сенат распорядился уволить солдат Ростовского и Невского полков, а исправлять дорогу повелел вольными наемными или уездными людьми³⁷¹. Напрасно Вильбоа уговаривал Сенат, утверждая, что, «если никого из других полков вновь прислано не будет, то не точию в строении той дороги учинится остановка, но и караулов при денежной казне и при материалах содержать будет некем». Исполняя высочайший указ, Сенат даже не разрешил Вильбоа оставить при себе капитана Ростовского полка Гревса и поручика Невского полка Ескова, которые были помощниками Вильбоа – и Гревс, и Есков, и пятеро караульных солдат были отозваны в армию, а вместо них Сенат распорядился дать Вильбоа трёх отставных обер-офицеров³⁷². Единственное, чего удалось добиться уже Сенату – оставить при строительстве дорог самого Вильбоа и выделить 30 человек солдат с «пристойным числом унтер-офицеров, с дачей им жалованья против остзейских гарнизонов из отпускаемых на строение оной дороги денег»³⁷³.

Новую страницу в истории «строительных батальонов» XVIII века открыл сенатский указ от 20 декабря 1748 года «О назначении от Военной коллегии 400 человек солдат, неспособных к полевой службе, для исправления дорог около Санкт-Петербурга»³⁷⁴. По этому указу Канцелярия перспективной дороги получала две роты по 200 человек рядовых. Практика прикрепления военных команд к гражданским учреждениям также была нормальной для государственного управления XVIII века. Так, к Канцелярии Ладожского канала с 1726 года был прикреплен весь московский гарнизон³⁷⁵; к Канцелярии от строений – специальный батальон численностью 669 человек, комплектовавшийся солдатами и офицерами Петербургского гарнизона и

³⁷¹ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 349.

³⁷² Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 375.

³⁷³ Журналы и определения правительствующего сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1891. С. 448.

³⁷⁴ ПСЗ. Т. XII. №9565.

³⁷⁵ Государственность России: словарь-справочник. М.: Наука, 1999. Кн. 2. С. 205.

строевых частей³⁷⁶. А в 1765 году был утвержден штат особой военной команды при Канцелярии от строений, состоявшей из 2 гренадерских, 2 мушкетерских и 2 работных рот (всего 1451 человек)³⁷⁷.

Вернёмся к ротам, приписанным к Канцелярии от строения государственных дорог. Их комплектовали из солдат, которые не могли нести армейскую службу, но были способны выполнять гарнизонную и работную службы. Несложно догадаться, что в «дорожные роты» попадали немолодые, нередко искалеченные солдаты, которые уже не интересовали Военную коллегию, но ещё могли пригодиться государству (вспомним инвалидную команду Белогорской крепости из пушкинской «Капитанской дочки»). Из этих 400 человек 50 солдат определялись в караульную службу, а 350 – к ремонтным работам. Жалованье, провиант и амуниция для служащих «дорожных рот» обеспечивались за счёт средств, собранных с проезжающих по дороге³⁷⁸. Интересный факт: оружие солдаты «дорожных рот» получали старое, побывавшее в починке, причём ружьями обеспечивали только караульных, остальные же были вооружены шпагами³⁷⁹.

С учреждением в 1755 году Канцелярии от строения государственных дорог положение «дорожных рот» изменилось. Они были преобразованы в батальон, численность которого должна была составлять 520 человек (400 солдат, 50 извозчиков, 30 денщиков, 16 капралов, 8 сержантов, 4 ротных писаря, 4 каптернамуса, 4 цирюльника, 4 барабанщика)³⁸⁰, с выплатой жалованья «против остзейских гарнизонов». Помимо жалованья, Канцелярия обеспечивала свой батальон амуницией и провиантом. Вопрос, где жили «дорожные» солдаты и офицеры (в обывательских домах или походных палатках), источники выяснить не позволяют.

³⁷⁶ Государственность России: словарь-справочник. М.: Наука, 1999. Кн. 2. С. 220.

³⁷⁷ Там же.

³⁷⁸ ПСЗ. Т. XIV. №10377

³⁷⁹ ПСЗ. Т. XIV. №10377

³⁸⁰ ПСЗ. Т. XIV. №10377

Вопрос комплектования «дорожного батальона» вызвал столкновение Сената и Военной коллегии. Последняя отказалась определять в «дорожный батальон» годных к несению армейской службы людей. После долгих согласований, Сенат принял решение комплектовать батальон негодными к строевой, но годными к гарнизонной и работной службам солдатами и офицерами³⁸¹. Только извозчиков Военная коллегия разрешила набирать из новоприбранных рекрутов³⁸². К лету 1760 года в батальоне при Канцелярии от строения государственных дорог находилось 343 рядовых и 38 извозчиков (о наличии унтер-офицеров отчёты не сообщают), барабанщиков же не было вообще³⁸³. Среди них – 33 инвалида, которые по состоянию здоровья не могли служить. Все это были пожилые люди (средний возраст 61,6 лет). Самый старший «инвалид», солдат Данила Кисельников (78 лет), находился в армии ещё с петровского времени³⁸⁴. Показательны характеристики состояния здоровья «инвалидов», поданные Канцелярией от строения государственных дорог в Сенат. Так, у солдата Дмитрия Арехина (55) лет мы видим паралич правой стороны с указанием, что ум помутился³⁸⁵; у солдата Лариона Баранова (70 лет) – частую одышку и кашель с колотьем от раздавленных членов внутри³⁸⁶. Оба при этом, как показывают поданные Канцелярией в Сенат ведомости – ветераны кампаний 1730-х – 1740-х: и Арехин, и Баранов участвовали в войне за польское наследство, русско-турецкой 1735-1739 гг. и русско-шведской 1741-1743 гг. войнах. Очевидно, что дряхлые увечные старики никак не могли быть полезны Канцелярии от строения государственных дорог и та стремилась избавиться от них, чтобы не тратить зря деньги. Однако Сенат, перед тем, как дать отставку «инвалидам» несколько раз уточнил у Канцелярии, нельзя ли этих людей поставить куда-

³⁸¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 237.

³⁸² Там же.

³⁸³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 243 об.

³⁸⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 542, Л. 545.

³⁸⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 543

³⁸⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 543

нибудь сторожами³⁸⁷. Положение дел изменилось только в 1767 году, когда Сенат наконец рассудил, что в «дорожном» батальоне должны служить люди здоровые, поскольку дряхлые только напрасно «составляют счёт»³⁸⁸. К тому моменту в батальоне оставалось только 133 солдата – остальные, надо полагать, были либо переведены, либо умерли, либо получили отставку по инвалидности³⁸⁹. Отныне «дорожный» батальон должен был комплектоваться из вступающих в службу рекрутов³⁹⁰.

В 1780 году, с упразднением Канцелярии от строения государственных дорог, батальон Канцелярии был отдан Экспедиции по строению дорог³⁹¹. Окончательно «дорожный батальон» был расформирован по указу Екатерины II в 1782 году, «разбор и помещение из онаго людей» было представлено на рассмотрение Военной коллегии³⁹². В дальнейшем военные ещё будут привлекаться к дорожным работам – так, для организации караула и надзора за работами к Московской дорожной экспедиции в 1787 году были прикомандированы 12 военных: 10 солдат и 2 унтер-офицера. Но собственно строительными работами военные уже не занимались.

Рассмотрев практику привлечения военных к строительству и ремонту государственных дорог, мы можем сделать несколько выводов. Первый: подобная практика была нормальным явлением для государственного хозяйства XVIII века. Военные команды состояли при Канцелярии Ладожского канала, Канцелярии от строений, Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог. Второй: солдаты – лучшие работные люди для государства: им можно меньше платить, они могут работать летом (когда у крестьян страда), и, в отличие от крестьян, не разбегаются при первой возможности по домам. При этом стоит заметить, что

³⁸⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 550.

³⁸⁸ ПСЗ. Т. XVIII. №12918.

³⁸⁹ ПСЗ. Т. XVIII. №12918.

³⁹⁰ ПСЗ. Т. XVIII. №12918.

³⁹¹ ПСЗ. Т. XX. №15074.

³⁹² ПСЗ. Т. XXI. №15033.

привлечение военных к дорожным работам создаёт дополнительные организационные трудности для государства. В отличие от крестьян, которые обычно живут вблизи стройки и работают, опираясь на собственное хозяйство, военных необходимо обеспечить необходимым инвентарём и транспортом. Но самым большим препятствием на пути «дорожных» батальонов являются войны. В XVIII веке война Россия ведёт немало, а они отвлекают от дорожных работ и военных строителей и выделенные на стройку деньги. Третий: проанализировав характер организации «дорожных» рот и батальонов, легко заметить, что сухопутные дороги в 1730-е – 1780-е гг. не были приоритетным направлением в государстве. Если к строительству Ладожского канала был определен весь московский гарнизон, то самое большее число военных, привлекавшихся к строительству государственных дорог – 4 полка, которые работали в 1731-1732 гг. на Московско-Петербуржской и Псковской дорогах. В дальнейшем дорожные ведомства получали военные команды, комплектовавшиеся из негодных к строевой солдат и офицеров, которых Сенат считал возможным привлекать к караульной и работной службам. И если Канцелярия от строений получила в 1765 года особую военную команду, состоявшую из шести рот (1451 человек), то Канцелярия от строения государственных дорог довольствовалась единственным батальоном, который, к тому же был ещё и не укомплектован (к 1767 году вместо 400 человек там находилось только 133 человека). К 80-м гг. XVIII века государство отказывается и от уездных работных людей, и от военных строителей: дороги строятся подрядом, а «дорожный» батальон расформировывается в 1782 году.

§4. Подрядчики на строительстве государственных дорог в XVIII веке

Наиболее успешным способом строительства и ремонта государственных дорог в XVIII веке была организация работ по подряду. Подрядчики, в отличие от исполняющих натуральную дорожную повинность сельских старост, приходили сами, и, в отличие от военных, могли стабильно работать на дороге.

Единственная проблема – подрядчикам нужно платить и платить существенно выше «плакатных» расценок. Правительство, для которого организация сухопутных дорог не была первостепенной задачей, далеко не всегда находило средства на оплату труда подрядчиков. Тем не менее к 60-80-х гг. XVIII века правительство постепенно отказывается от подневольного труда уездных работных людей и военных и переходит к практике организации подрядов на государственных дорогах. Рассмотрим этот процесс подробнее.

Интересно, что «прешпективную» дорогу изначально (в 1716-1719 гг.) строили подрядом «наёмные люди с торгу»³⁹³. Подрядом строили участок Московско-Петербургской дороги от реки Волхов до реки Мсты в 1726 году³⁹⁴. В одном из отчётов курировавшего государственные дороги в 1730-1732 гг. фельдмаршала фон Миниха мы видим 600 «вольных наемных людей», работающих на Московско-Петербургской дороге и получающих за свой труд по 8 копеек в день³⁹⁵. Сумма невелика – речь идёт практически о «плакатных» зарплатах. Однако стоит принять во внимание, что крестьяне могли получить от подрядчика «живые» деньги – в отличие от казенных учреждений, которые платили неаккуратно, либо не платили вообще, засчитывая эти деньги в подушную подать.

Подрядчики строили «прешпективную» дорогу от реки Волхов до Санкт-Петербурга в 1741 году. Мы не знаем, какие расценки устанавливал Сенат за их работу, но, опираясь на донесения подполковника Вильбоа, видим, что наемных работников было «недостаточное» число³⁹⁶. Из-за этого, следует полагать, Вильбоа не был избирателен в выборе подрядчиков, которым случалось принимать к себе на работу беглых крестьян. Об этом свидетельствует доношение в Сенат тайного советника Татищева, который

³⁹³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 433 об.

³⁹⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 387.

³⁹⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 848.

³⁹⁶ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 328.

требовал допросить одного из подрядчиков по делу бежавшего из дома Татищева дворового человека Венедикта Григорьева³⁹⁷.

В 1740-х - 1750-х Канцелярия прешпективной дороги и Канцелярия от строения государственных дорог регулярно пользовались услугами подрядчиков. Об этом свидетельствует финансовый отчёт по деятельности обеих канцелярий за 1742-1759 гг. В нём значится, что в 1742 году подрядчикам Борису Глаткому, Антипу Шевкунову и Фёдору Курочкину было выдано за разные работы на «прешпективной» дороге 3186 рублей 10 копеек³⁹⁸. На этой же дороге подрядчики работали в 1744, 1749, 1757, 1758 гг.³⁹⁹. Однако полностью отказаться от труда работных людей в пользу подрядчиков правительство в этот момент ещё не было готово. Об этом свидетельствует ответ Сената на донесение директора Канцелярии от строения государственных дорог В.В. Фермора, который предложил строить государственные дороги только наймом и разложить требуемые на выплату подрядчикам деньги на положенных в подушную крестьян. Фермор объяснял это тем, что наряжать уездных работных людей и препровождать их на работу сложно и малоэффективно⁴⁰⁰. Сенат ответил двусмысленно. С одной стороны, он распорядился исправлять все государственные дороги наймом. Но тут же оговорился: «чтобы в нужных к проезду местам поправку не остановить, производить оную из помянутых ближних мест крестьянами за заплату по плакату»⁴⁰¹. Таким образом, 1740-е – 1750-е можно считать переходным периодом, когда на строительстве и ремонте государственных дорог работают как по найму, так и по принуждению (работные люди и военные). К сожалению, источники не позволяют проследить, в какой пропорции соотносился труд наемных и работных людей, но, опираясь на

³⁹⁷ Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 174.

³⁹⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 193 – 194 об.

³⁹⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 223, Л. 276 об., Л. 375, Л. 400.

⁴⁰⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 333.

⁴⁰¹ Протоколы правительствующего сената 1753-1756. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1901. С. 609.

вышеупомянутый сенатский указ новгородскому губернатору Сиверсу 1769 года, можно сделать предположение, что к концу 1760-х гг. в работах по текущему ремонту государственных дорог правительство отказывается от принудительного труда уездных людей. Тем не менее вектор развития дорожной политики в области строительства и ремонта государственных дорог однозначно направлен в сторону отказа от принудительного труда. Об этом свидетельствует опыт грандиозного ремонта Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 гг., когда правительство решило замостить камнем всю Московско-Петербургскую дорогу и выделило рекордную для дорожного хозяйства XVIII века сумму – 4 000 000 рублей. Для сравнения: ремонт всех государственных дорог всех государственных дорог (Московско-Петербургской, Нарвской, Шлиссельбургской и проч.) в 1742-1759 гг. обошелся казне в 688256 рублей 40 копеек⁴⁰². Благодаря возможности строить всю дорогу по найму, в ходе этого ремонта были впервые выполнены все запланированные работы: за первый год, как и предполагалось, было вымощено камнем 82 версты 895 сажений дорожного полотна, построено 28 мостов и 56 проточных каменных труб⁴⁰³. Опыт этого ремонта (ему будет посвящён специальный раздел работы) отражает глубинные изменения в способах реализации крупных государственных проектов и методах государственного управления, достигнутые ко второй половине екатерининского правления. Фактически, мы видим новую государственную дорожную политику, реализация которой осуществится уже в XIX веке.

Подводя итоги настоящего обзора, мы можем сделать следующие выводы. Подавляющее число российских сухопутных дорог в XVIII веке строили и чинили местные крестьяне. Вопрос функционирования натуральной дорожной повинности в России требует специального исследования. Однако, анализируя

⁴⁰² Отчёт о деятельности Канцелярии строения государственных дорог: РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 186.

⁴⁰³ Сведения о произведенных работах касательно остановки строения дороги. РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 150.

попавшие в фонды государственных дорожных ведомств сюжеты, связанные с починкой старых и ремонтом новых дорог, мы предполагаем, что натуральная дорожная повинность не могла обеспечить нормальное функционирование дорожной сети России. Исключение – Прибалтика, где натуральная дорожная повинность действовала успешно, поскольку отвечали за состояние дорог не крестьяне, а помещики. Понимая ограниченные возможности натуральной дорожной повинности, правительство отказалось от неё при строительстве и ремонте наиболее важных, государственных дорог. К работам на них также привлекали местных крестьян, которые получали за свою работу «плакатную» зарплату. Однако «плакатные» расценки оплаты труда на протяжении всего изучаемого периода не менялись и оставались крайне низкими. Поэтому работы на государственных дорогах были для крестьян очередной казенной службой – в сущности, слабоизменённой натуральной дорожной повинностью. Крестьяне выполняли её неохотно и работали вполсилы. Летом крестьяне работали ещё менее охотно, виной чему – крестьянский цикл земледельческих работ. В положении, когда в Нечерноземье у крестьянина было не более 130 теплых дней, в которые он «впихивал» все свои годовые полевые работы, становится понятно, почему он часто игнорировал указы о ремонте дорог: у него не было ни времени, ни желания, ни интереса, ни заинтересованности в строительстве дорог. Напрасно в 1744 году Сенат полагал, что местные обыватели, которые будут строить дороги, станут относиться к ним бережно и оттого дороги будут в лучшем состоянии⁴⁰⁴. Судя по всему, крестьяне были готовы мириться с хроническим бездорожьём – оно пугало их однозначно меньше, чем голод и падёж скота от бескормицы. Тех же крестьян, которые искали работу на стороне, едва ли могли удовлетворить «плакатные» зарплаты, которые не менялись на протяжении XVIII века. Отдельный вопрос, мог ли получить привлеченный к казенным работам крестьянин «живые деньги». В ситуации хронического

⁴⁰⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Ф. 16. Оп. 1. Д. 267. Ч. 3. Л. 96 об.

недофинансирования государственных дорожных ведомств заработные деньги могли быть засчитаны в годовую подушную⁴⁰⁵. Кроме того, государство обладало довольно ограниченным аппаратом принуждения. При малочисленности чиновников на местах (о чём красноречиво свидетельствуют отчёты клинского воеводы Глеба Радищева), единственной силой, с помощью которой можно было заставить крестьян выйти на работы, были военные команды. Вместе с этим, государство нашло более эффективный способ использования армии в этой области. Наряду с функцией аппарата принуждения армия непосредственно занималась строительством и ремонтом дорог. «Строительные батальоны» XVIII века были дешевым (денег за работу солдатам платили ещё меньше, чем работным людям) и эффективным (поскольку могли работать и летом, и зимой) исполнителями дорожных работ. В то же время в отличие от крестьян, солдаты не могли постоянно заниматься этими работами, поскольку время от времени Россия вступала в очередную войну, которая отвлекала от дорожного строительства и людские, и финансовые ресурсы. Когда же дорожные ведомства получили в своё распоряжение специальные батальоны, обнажилась другая проблема: правительство, для которого дорожное строительство не было первостепенной задачей, часто комплектовало «дорожные батальоны» инвалидами, годными только к богадельне. Поэтому наиболее эффективными строителями сухопутных дорог в XVIII веке были наемные люди, работавшие у подрядчиков. К услугам подрядчиков государство прибегало на протяжении всего изучаемого периода. Вместе с этим, правительство полностью отказалось от принудительного крестьянского и солдатского труда только к 80-м гг. XVIII века, после коренного изменения организации государственного управления и принципов фискальной политики. Эффективность труда

⁴⁰⁵ Об этом свидетельствует положительная резолюция Сената на поданное в 1741 году новгородскими помещиками прошение о зачислении работавшим на ремонте «перспективной» дороги крестьянам заработных денег в годовую подушную. Ист.: Журналы и определения правительствующего сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г.. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1891. С. 288.

нанятых подрядчиками людей продемонстрировал большой ремонт Московско-Петербургской дороги 1786-1787 гг.

Глава III

Финансирование государственного дорожного строительства в 1725-1796 гг.

В России, с её расстояниями и климатом, поддержание в рабочем состоянии сухопутных дорог всегда было нелёгкой задачей, которая ложилась тяжким бременем на казну. В ходе исследования мы уже выяснили, что заботы по содержанию подавляющего большинства сухопутных дорог в изучаемый период несли на себе местные обыватели, исполняя, таким образом, натуральную дорожную повинность. Заботы о содержании отдельных дорог (которые мы называем государственными) государство взяло на себя. В настоящей главе мы постараемся проследить, как государство финансировало строительство и ремонт казённых дорог в 1725-1796 гг.

В ходе исследования мы выяснили, что развитие сухопутной инфраструктуры на протяжении изучаемого периода не относилось к числу приоритетных задач государства. Это замечание подтверждается характером финансирования дорожного строительства. Рассмотрим, откуда и в каком размере выделялись казённые деньги в начале изучаемого периода – 1725-1732 гг. Данные, представленные в таблице 1, были получены в ходе изучения делопроизводственных документов Канцелярии от строения перспективной дороги, Санкт-Петербургской, Новгородской и Московской губернских канцелярий, Камер-коллегии и Сената, отложившихся в фондах Сената (Камер-коллегия)⁴⁰⁶. Допускаем, что в наше распоряжение попали не все финансовые документы участвовавших в дорожном строительстве ведомств. Вместе с этим, мы предполагаем, что полученные нами данные позволяют

⁴⁰⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 369 – 883.

выяснить общие тенденции финансирования государственных дорог в 1725-1732 гг. Представленная ниже таблица составлена на основе упоминаний об отпущенных на дорожное строительство казенных средствах; в источнике нет сводной финансовой таблицы, из-за чего выделенные данные были собраны нами самостоятельно. Хронологические границы времени создания документов, отложившихся кн. 604 фонда Сената по разряду Камер-коллегии – это 1726-1732 гг., однако, указание документов на наличие ранее выделявшихся на стройку дорог денег позволило нам восстановить данные за 1725 год. При этом не стоит забывать, что казенные средства могли быть выделены, но не выданы и тогда сумма, полученная исполнителями указов о починке дорог будет меньшей той, что фигурирует в источниках (однако указаний на такое развитие сюжета в данных источниках нет).

Таблица 1. Деньги, выделенные на строительство и ремонт государственных дорог в 1725-1732 гг.

Ведомство, откуда были отпущены средства	Год				
	1725	1726	1727	1731	1732
Штатс-контора				9250	22580
Остаточные средства от строения неевского шлюза	3201,3	1621,7			
Почтовая контора	5000				
Санкт-Петербургская рендерия			3500	5000	
Санкт-Петербургская полицмейстер. Канцелярия				10000	
Новгородская рендерия		1351			
Всего	8201,3	1621,7	3500	24250	22580
Общая сумма	60152, 98 рубля				

Итак, мы увидели, что за 8 лет государство выделило на дорожный ремонт 60152 рубля и 98 копеек. Велика ли эта сумма? Опираясь на данные И.К. Кириллова, С.М. Троицкий рассчитал сумму годовых расходов российской казны за 1725 год в 9 140 900 рублей⁴⁰⁷. Сопоставляя объем расходов казны на дороги с этой цифрой, мы увидим, что за 8 лет сухопутные дороги стоили государству 0,65% всех расходов казны за 1725 год. Также мы можем сопоставить «дорожные» расходы казны с расходами на строительство Ладожского канала. С.М. Троицкий, ссылаясь на данные ведомости, приложенной к докладу Сената в Кабинет министров от 12 сентября 1732 года, приводит следующие данные: когда в 1732 году Миних попросил в Сенате 110 000 рублей на достройку Ладожского канала (заметим, что это сумма почти в два раза превышает расходы на сухопутные дороги за 8 лет), Сенат решил подсчитать, сколько стоило казне продолжавшееся на протяжении 14 лет строительство канала. Оказалось, что в 1718-1731 гг. на канал было израсходовано 2 459 900 рублей⁴⁰⁸ – а это уже треть расходов казны за 1725 год. И хотя в 1732 году Анна Иоанновна приказала отпустить из казны Миниху только 60 000 вместо запрошенных им 110 000, общая тенденция очевидна: заботы о содержании сухопутной инфраструктуры на тот момент – третьестепенная задача государства. Табличные данные, приведённые выше, подтверждают этот вывод. Легко заметить, что в 1725-1727 гг. дороги финансируются по остаточному принципу. В фондах Камер-коллегии сохранился экстракт из донесения в Сенат курировавшего строительство государственных дорог подполковника Зезевитова от 19 декабря 1726 года⁴⁰⁹. В нём Зезевитов сообщает, что в 1725-1726 гг., несмотря на требование выделить на дорожные работы 67 836 рублей и 45 копеек, Канцелярия от строения перспективной дороги получила 14174

⁴⁰⁷ Троицкий С.М. Финансовая политика русского абсолютизма в XVIII веке. М.: Наука, 1966. С. 224.

⁴⁰⁸ Троицкий С.М. Указ. соч. С. 241; Николай Николаевич Петрухинцев приводит немного другую цифру: 2 409 900 рублей. Любопытны подсчёты, выполненные учёным: денег, потраченных на канал, хватило бы для постройки 2/3 Балтийского флота. См.: Петрухинцев Н.Н. Внутренняя политика Анны Иоанновны. М.: РОССПЭН, 2014. С. 119.

⁴⁰⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 412-414.

рубля и 26 копеек⁴¹⁰. Большую часть запрашиваемых средств – 53 662 рубля и 19 копеек – Канцелярия недополучила. А в 1728-1730 гг. финансирование дорожного ремонта полностью останавливается. И только в 1731 правительство начинает регулярно отпускать деньги на государственные дороги из центрального финансового ведомства – Статс-канторы. Увеличение финансирования дорожного строительства произошло благодаря переходу государственных дорог в ведение Б.Х. Миниха, о чём мы говорили в соответствующем разделе. На фоне тех крох, которые казна выделяла на дороги в 1725-1727 гг., отпущенные на дороги в 1731-1732 гг. 46 830 рублей выглядят внушительной суммой. Так ли это на самом деле? В делах Канцелярии от строения перспективной дороги есть документ, в котором приводится стоимость стройматериалов для укладки мостов на участке «перспективной» дороги от Санкт-Петербурга до Волхова на 1725 год, на основании которого мы подготовили таблицу 2.

Таблица 2. Стоимость стройматериалов для постройки дорожных мостов в Санкт-Петербургской губернии (1725)

	Четырёхсаженные бревна	Трёхсаженные бревна
1 погонная сажень полотна	1 рубль	0,7 рублей
1 верста полотна	500 рублей	350 рублей

Следовательно, за 46 380 рублей можно купить бревна для мощения 92,8 верст дорожного полотна четырёхсаженными бревнами. При этом по росписи 1730 года на Новгородско-Псковской дороге требовалось починить и построить

⁴¹⁰ Там же.

52,5 версты⁴¹¹, на Московско-Новгородской дороге 143,5 вёрст дорожного полотна⁴¹². Кроме того, нужно было платить за работу – хотя бы «плакатные» 5-10 копеек человеку в день; помимо этого, часть средств шла на содержание управляющих дорожным строительством и обеспечение их деятельности (прогоны, канцелярские расходы и проч.). Следовательно, выделявшихся в 1731-1732 гг. денег было всё ещё недостаточно для полноценного финансирования строительства и ремонта государственных сухопутных дорог. Неясно, как государство финансировало

Судя по косвенным данным, в 1733 году, с отходом от дорожных дел Миниха и началом войны за польское наследство, финансирование государственных дорог значительно сокращается. Скорее всего, именно поэтому правительство в 1733 году начинает собирать пошлины с проезжающих по дороге Санкт-Петербург-Шлиссельбург⁴¹³, пытаясь покрыть ими расходы на содержание дороги (опыт организации платных дорог в России мы рассмотрим чуть позже).

В 1741 году, когда государственные дороги находились в непосредственном ведении Сената, проблема финансирования дорожного строительства оставалась острой. Так, 29 апреля 1741 года Сенат утвердил выделение на ремонт мостов по «перспективной» дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове 50 000 рублей⁴¹⁴. Но найти эти деньги оказалось непростой задачей. Рассмотрим, откуда «доставали» деньги на ремонт «перспективной дороги». Сведения, представленные в таблице 3, были получены из опубликованных журналов и определений Сената за 1741

⁴¹¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 477-494 об.

⁴¹² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 697 – 701 об.; РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 463 – 464 об.; РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 472 об. – 474 об.; РГАДА, Ф. 248, Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 498-510.; РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 651-659 об.; РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 670-670 об.

⁴¹³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 219.

⁴¹⁴ Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 311

год, за который мы выделили все упоминания о финансировании дорожного строительства.

Таблица 3. Источники финансирования ремонта государственных дорог в 1741 году⁴¹⁵

Источник	Сумма
Из Коммерц-коллегии, начетных	16,27 рублей
Доимочных по Торопецкой пограничной таможене	936,6 рублей
Пошлинных с отпущенного за море хлеба	875,68 рублей
Пошлинных от внутренних таможенных сборов	987,2 рублей
Из Юстиц-коллегии собранных с письма крепостей пошлин	1230,43 рублей
Из Камер-конторы кабацких, конских пошлин, собранных с лавок и шалашей	2977,12 рублей
Из Вотчинной коллегии пошлинных	4378 рублей
Из ратуши (какой – не указано, прим.)	26,62 рублей
Из Штатс-конторы неположенных в штат	11 320 рублей

⁴¹⁵ Журналы и определения Правительствующего Сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1891. С. 87.

Из Московской губернской канцелярии доимочных разных сборов	206 рублей
Из Московской губернской канцелярии не положенных в штат	594 рубля
Из Московской губернской канцелярии штрафных	116 рублей
Всего	23 663 рубля, 92 копейки

Итак, реальная сумма, отпущенная на ремонт «перспективной» дороги в июне 1741 года более, чем два раза была меньше той, которую предполагалось на него выделить. Табличные данные показывают, что в поисках денег на дорожный ремонт, правительство не пренебрегало даже совсем небольшими суммами, используя любую возможность для сбора необходимых для ремонта дороги денег. Очевидно, что потрепанная недавно завершившейся русско-турецкой и начинающейся русско-шведской войнами казна не могла обеспечить необходимыми средствами ремонт «перспективной» дороги.

В 1742 году учреждается Канцелярия перспективной дороги. Не повторяя выводов, обозначенных нами в специальном разделе работы, посвященном дорожным ведомствам XVIII века, мы заметим, что это была первая государственная дорожная структура с четким штатным расписанием. Также Канцелярия перспективной дороги была первым дорожным ведомством, которое стало получать регулярное государственное финансирование из средств, опускавшихся по распоряжению Штатс-конторы и Санкт-Петербургской рентерии. В 1755 году Канцелярия перспективной дороги была преобразована в Канцелярию от строения государственных дорог, однако основные принципы её деятельности остались прежними. В фондах Канцелярии от строения государственных дорог сохранился обширный финансовый отчет по доходам и расходам обеих канцелярий за 1742-1758

гг.⁴¹⁶, но основании которого мы подготовили следующую таблицу. Любопытно, что этот отчет был создан в 1764 году в связи с ревизией, которую устроил вновь назначенный директор Канцелярии от строения государственных дорог Н.Е. Муравьев. В таблице 4 показаны суммы, которые показаны в данном отчете как пришедшие в Канцелярию от строения государственных дорог деньги. Источники прихода: казённые ассигнования из Штатс-конторы (основной источник поступающих средств) и собранные с проезжающих по платным государственным дорогам пошлины (до их отмены в 1754 году). Работая над таблицей, мы заметили, что суммы, фигурирующие в текущих документах Канцелярии от строения государственных дорог (1756-1759 гг.) и суммы, показанные в отчете-ревизии 1764 года по деятельности этой же Канцелярии различаются – в текущих документах мы видим цифры большие тех, которые потом попали на листы финансовой ведомости 1764 года; выяснить, какая из них в наименьшей степени искажает реальное положение вещей, сейчас невозможно, а потому при составлении таблицы 4 мы обратились к ведомости 1764 года как к наиболее информативному источнику.

⁴¹⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 186-436.

Таблица 4. Финансирование дорожного строительства в 1742-1758 гг.

Год	Деньги (рублей)
1742 год	71163,4
1743 год	64024,79
1744 год	29911,74
1745 год	9884,205
1746 год	15819,77
1747 год	16493,5
1748 год	17389,58
1749 год	10626,16
1750 год	14527,75
1751 год	28910,8
1752 год	30687,6
1753 год	47981,95
1754 год	49248,56
1755 год	22769,5
1756 год	58683,5
1757 год	57912,48
1758 год	25433,12
Итого	571468,4
Из них казенных	512237,52⁴¹⁷

Регулярное финансирование дорожного строительства из единого (а не многих) источника свидетельствует о том, что государство стало обращать большее внимание на состояние сухопутной инфраструктуры. В то же время объем средств, выделявшихся на ремонт государственных дорог, показывает, что развитие сухопутных путей сообщения продолжало оставаться второстепенной задачей государства. Не стоит забывать, что к середине 18 века покупательская способность денег упала. Так, если в 1725 году стоимость брёвен для мощения одной версты мостовой на дороге Санкт-Петербург-Соснинская пристань составляла 375-500 рублей, то в 1758 году для мощения

⁴¹⁷ Разница между двумя итоговыми суммами – 59 230, 88 рублей – это сумма, собранная с проезжающих по платной дороге Санкт-Петербург – Соснинская пристань за 1742-1754 гг. (организацию этой платной дороги мы рассмотрим чуть позже)

мостов по той же самой дороге бревнами требовалось за одну погонную версту материалов требовалось отдать около 2000 рублей⁴¹⁸. Кроме того, с началом Семилетней войны, Канцелярия от строения государственных дорог столкнулась с проблемой, что Штатс-контора не отпускала ей деньги, которые должна была выделить по распоряжению Сената. Так, по сведениям, поданным в Сенат Канцелярией от строения государственных дорог 26 октября 1759 года, в 1756 году ей было велено отпустить 39 470 рублей и 32 копейки, однако Канцелярия получила лишь 9538 рублей, 40 копеек⁴¹⁹. В 1757 году Канцелярии было велено отпустить 42 542 рубля, 60 копеек, но Канцелярия снова получила меньшую сумму – 37480 рублей, 52 копеек⁴²⁰. То же самое повторилось в 1758 и 1759 гг., когда Сенат распорядился выделить Канцелярии 62 838 рублей 22 копейки и 79 591 рубль 96 копеек, а Канцелярия получила 15 247 рублей 12 копеек и 15 100 рублей⁴²¹. По сведениям Канцелярии от строения государственных дорог, казна в лице Статс-конторы задолжала ей в общей сложности 147 076 рублей и 96 копеек⁴²². Заметим, что суммы, фигурирующие в текущих документах Канцелярии от строения государственных дорог и суммы, показанные в отчете-ревизии 1764 года по деятельности этой же Канцелярии различаются – в текущих документах мы видим цифры большие тех, которые потом попали на листы финансовой ведомости 1764 года; выяснить, какая из них в наименьшей степени искажает реальное положение вещей, сейчас невозможно, а потому при составлении таблицы 4 мы обратились к ведомости 1764 года как к наиболее информативному источнику.

⁴¹⁸ Сумма 2000 рублей получена следующим образом. В сводной таблице по стоимости стройматериалов мы обнаружили, что в 1758 году одно 3-4 сажненное бревно диаметров 5 вершков (22 см) стоит 40 копеек (РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 171 об.). Предположив, что для мощения бревнами одной погонной сажени дороги потребуется десять бревен (1 сажень – около 213 см.), мы получили стоимость одной погонной сажени бревенчатой мостовой в 1758 году – 4 рубля. Исходя из этой суммы, мы получили стоимость одной погонной версты бревенчатой мостовой – 2000 рублей.

⁴¹⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 202.

⁴²⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 202 об.

⁴²¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 202 об.

⁴²² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 202 об.

К тому моменту руководство Канцелярии от строения государственных дорог задолжало подрядчикам за два года, из-за чего последние начали «разбегаться»⁴²³. В ответ на жалобы Канцелярии, Статс-контора выдала из Санкт-Петербургской рентерии 15 000 рублей; этих денег, ожидаемо, не хватило, и Канцелярия стала вновь посылать в Сенат донесения с требованием скорейшего ассигнования денег и угрозой остановки ремонта всех дорог⁴²⁴. В ответ на это Сенат приказал Статс-конторе «скорейшим образом отпускать какие из средств быстрее всего»⁴²⁵. Могла ли Статс-контора оперативно выделить запрашиваемую Канцелярией от строения государственных дорог сумму? Едва ли, учитывая приведённые С.М. Троицким данные о задолженности к октябрю 1760 года Статс-конторой различным ведомствам 8 147 924 рублей⁴²⁶. Очевидно, что у Статс-конторы хватало забот помимо финансирования ремонта дорог; примечательно, что когда в 1760 году Сенат распорядился Статс-конторе передать Канцелярии от строения государственных дорог 20 000 рублей, привезённых из Иркутской провинции, то Статс-контора передала Канцелярии только 6 000 рублей, употребив остальные 14 000 рублей на свои «самые нужнейшие дела»⁴²⁷.

Любопытно, что в сенатском донесении 1759 года и рассмотренной нами выше финансовой ведомости за 1742-1758 гг. значатся разные цифры, причем суммы, фигурирующие в донесении 1759 года больше тех, что фигурируют в ведомости за 1742-1758 гг. Возможно, это связано с тем, что руководство Канцелярии от строения государственных дорог попыталось завысить размер предназначавшихся к выделению на ремонт дорог денег. Тем не менее общая тенденция очевидна: суммы, которые выделяются на ремонт государственных дорог, не позволяют проводить его в необходимом объёме.

⁴²³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 43.

⁴²⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 229.

⁴²⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 231.

⁴²⁶ Троицкий С.М. Указ. соч. Л. 247.

⁴²⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 321.

С восшествием на престол Екатерины II характер финансирования дорожного строительства принципиально не изменился. Несмотря на амбициозные задачи по приведению дорог в наилучшее состояние, поставленные перед новым директором Канцелярии от строения государственных дорог Н.Е. Муравьевым, государственные дороги финансировались всё по тем же принципам – регулярные, но небольшие ассигнования из Штатс-канторы (5000-15000 рублей). К сожалению, имеющиеся в нашем распоряжении источники не позволяют определить конкретные размеры государственных средств и источники их поступления в этот период. При этом уже в 1764 году Екатерина II поставила перед Муравьевым задачу представить мнение, каким образом привести все государственные дороги в наилучшее состояние⁴²⁸. Надо полагать, что императрица, прекрасно понимавшая, в каком состоянии находятся российские сухопутные дороги, хотела разработать «дорожное уложение», с тем, чтобы на его основе приступить к преобразованию российских дорог. Однако реализация этого замысла заняла долгие 22 года. Только в 1786 году Екатерина создаёт Комиссию о дорогах в государстве, которая вплотную занимается разработкой дорожного уложения. Помимо этого, в 1786 году Комиссия о дорогах начинает осуществление крупного ремонта Московско-Петербургской дороги, на которую была выделена рекордна для государственного дорожного хозяйства XVIII века сумму – 4 000 000 рублей⁴²⁹, которые предполагалось освоить за 4 года. Из этих денег на содержание Комиссии о дорогах приходилось 110 000 рублей (по 30 000 рублей в год и 20 000 рублей за 2/3 1786 года). 3 410 000 рублей было определено для ремонта наиболее разбитых участков дороги, расположенных в Новгородском и Тверском наместничествах⁴³⁰, по 200 000 и 300 000 рублей было направлено на ремонт дороги в Санкт-Петербургской и Московской губерниях⁴³¹. Благодаря этому организаторы дорожного ремонта сумели

⁴²⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л.2; Л. 432.

⁴²⁹ ПСЗ. Т. 22. №16381.

⁴³⁰ Там же.

⁴³¹ Там же.

полностью отказаться от принудительного труда крестьян и солдат – дорогу чинили только подрядчики. Возможно, что впервые в отечественной практике ремонт Московско-Петербургской дороги шел в соответствии с намеченным планом: за 1,5 года была израсходовано 27,6% бюджетных средств и отремонтировано 26% вёрст дорожного полотна. Этот ремонт стоил казне 1 104 333 рубля, из которых 204501 рубль было потрачено в Санкт-Петербургской губернии, 834123 рубля – в Новгородском и Тверском наместничествах и 65709 рублей – в Московской губернии⁴³². Ремонт был остановлен 20 октября 1787 года, причина остановки – новая война с Турцией. Война забрала все деньги, выделенные на ремонт дороги. Любопытно, что, остановив ремонт, Екатерина не спешила расформировывать дорожную комиссию, которая показала свою высокую компетентность в решении дорожного вопроса. Вплоть до 1791 года казна ежегодно отпускала вынужденной бездействовать Комиссии по 30 000 рублей годового жалованья, а когда в 1791 году выплата жалованья прекратилась, то Комиссия ещё 4 года жила в «автономном режиме», за счет ранее отпущенных ей средств⁴³³. Однако, вскоре после смерти Екатерины II, 21 декабря 1796 году силой именной указа Павла I, Комиссия о дорогах в государстве была распущена⁴³⁴. Выводы, которые мы можем сделать, изучив характер финансирования строительства и ремонта государственных дорог в 1725-1796 гг., близки к заключениям, к которым мы приходили в ходе анализа других аспектов государственной дорожной политики XVIII века. На протяжении практически всего изучаемого периода развитие сухопутной инфраструктуры было второстепенной и даже третьестепенной задачей государства. Правительство финансировало ремонт дорог неохотно и по «остаточному принципу». Только в 1742 году, с учреждением Канцелярии перспективной дороги, дорожные ведомства стали получать регулярные казённые ассигнования, однако их всё

⁴³² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 150.

⁴³³ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 173.

⁴³⁴ ПСЗ. Т. XXIV. №17670.

равно не хватало даже для проведения текущего ремонта. Когда Россия вступала в очередную войну, финансирование дорожного хозяйства приостанавливалось или даже полностью останавливалось. В 1786 ситуация изменилась – с созданием Комиссии о дорогах в государстве, проблема обустройства российских сухопутных путей сообщения встала на первое место; казна выделила рекордные для дорожного хозяйства XVIII века 4 000 000 рублей, которые позволили успешно, хотя и частично, провести ремонт Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 гг. Реализации новой екатерининской дорожной политики помешала начавшаяся война с Османской империей, которая забрала все деньги, выделенные на ремонт Московско-Петербургского тракта.

Анализируя финансовые данные по строительству и ремонту государственных мостов, мы обнаружили, что, помимо казённых ассигнований, в распоряжении дорожных ведомств середины XVIII века были средства, собранные с проезжающих по государственным дорогам. Рассмотрим этот крайне любопытный опыт организации платных дорог.

Первую платную дорогу в Российской империи предложил устроить на участке Санкт-Петербург–Шлиссельбург Б.Х. Миних в 1732 году ⁴³⁵. Рассмотрим тарифы за проезд по ней (в источниках они показаны именно в таком виде):

Таблица 5. Пошлины с проезжающих по Шлиссельбургской дороге

Транспорт	Плата за проезд (копеек)
Всадник на лошади	2 копейки
Телега или сани, запряженные одной лошастью	3 копейки
Телега или сани, запряженные двумя лошадьми	4 копейки

⁴³⁵ РГАДА. Ф. 248. Кн. 5483. Л. 219.

Телега или сани, запряженные тремя лошадьми	6 копеек
Карета, запряженная четверней	8 копеек
Карета, запряженная шестерней	12 копеек
Прогоняемая по дороге скотина	2 копейки с каждой головы

Пешеходы и военные от платы за проезд по дороге освобождались. Администрация этой дороги была небольшой: комиссар, один подьячий и три солдата⁴³⁶. Источники не позволяют проследить, как именно был устроен сбор пошлин на этой дороге и где стояли заставы. Судя по размеру администрации дороги, легко предположить, что застав на дороге было немного и объехать их по просёлку было несложно. За 10 лет (с 1733 по 1743 гг.) всего 4117 рублей 96 копеек⁴³⁷ – этих денег не было достаточно даже для «косметического» ремонта дороги. В 1743 году пошлинный сбор на этой дороге был отдан откупщику – петербургскому купцу Маленкову. Получив от Маленкова деньги за 4 года – 2174 рубля 24 копейки, власти строго запретили ему поднимать тариф за проезд по дороге⁴³⁸. Отметим также, что в конце 1730-х гг. платной стала и дорога от Петербурга до Нарвы.

Первая крупная платная дорога появилась в России в октябре 1742 года. Ею стала «перспектива» от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани. Незадолго до этого был завершён её крупный ремонт, в ходе которого дорога была заново вымощена фашинником; правительство, желая найти новый источник финансирования дорожного ремонта, решает собирать пошлины за проезд по этой дороге.

⁴³⁶ РГАДА. Ф. 248. Кн. 5483. Л. 219.

⁴³⁷ РГАДА. Ф. 248. Кн. 5483. Л. 227.

⁴³⁸ РГАДА. Ф. 248. Кн. 5483. Л. 228.

На современных платных дорогах деньги за проезд, как правило, собирают в начале дороги, и миновать кассу очень непросто. В XVIII веке, когда транспорт был не столь привередлив к качеству дорожного покрытия, а вдоль дорог не было отбойников, объехать заставу, где собирали пошлины за проезд, было просто. Поэтому их устроили не только в начале и конце дороги (т. е. , в Петербурге и Соснинском яме), но и на боковых съездах с дороги. Застава представляла собой «рогатку» – шлагбаум, перекрывавший дорогу, сбоку от которого находилась будка сборщика дорожной пошлины (память об одной из таких рогаток – название исторического района Санкт-Петербурга «Средняя Рогатка», где расходились «Перспективная» и Царскосельская дороги). Сборщик должен был быть грамотным, трезвым и, под страхом штрафа, не должен был брать с проезжающих лишних пошлин. Также на заставе стоял караул из унтер-офицеров, которые поддерживая порядок на заставах. Если пассажир начинал «нахальствовать» (например, отказывался платить за проезд по дороге), караул имел право опустить перед ним рогатку⁴³⁹. Заплатив за пользование дорогой, пассажир получал печатный ярлык, который он должен был отдать сборщику противоположной заставы. Ярлыки печатались в типографии Академии наук. Если у человека не было ярлыка, выезд с платной дороги был для него закрыт: ему приходилось возвращаться к началу пути, заново оплачивать проезд по дороге, получать новый ярлык и только тогда продолжать свой путь⁴⁴⁰.

Размер собиравшейся пошлины зависел от размера транспортного средства. Логика очевидна – чем больше нагрузка на дорожное полотно, тем больше нужно платить за проезд по ней. Плата за пользование дорогой была следующей:

⁴³⁹ РГАДА. Ф. 16. Оп. 267. Ч. 1. Л. 95.

⁴⁴⁰ Там же.

*Таблица 6. Пошлины с проезжающих по «перспективной» дороге
Санкт-Петербург-Соснинская пристань⁴⁴¹.*

Транспорт	Плата за проезд (копеек)
Карета, коляска, фурман, пакваген с шестью лошадьми	24 копейки
Карета, коляска, фурман, пакваген с четырьмя лошадьми	16 копеек
Карета, коляска, фурман, пакваген с тремя лошадьми	12 копеек
Карета, коляска, фурман, пакваген с двумя лошадьми	8 копеек
Коляска, телега, роспуск, с одной лошастью	4 копейки
Человек, едущий верхом	3 копейки
Прогоняемые по дороге вол, корова, лошадь	2 копейки
Прогоняемая по дороге мелкая скотина (за 10 голов)	2 копейки

Тарифы за проезд по «Перспективной» дороге в два раза выше тарифов за проезд по Шлиссельбургскому тракту, поскольку последний в три раза короче «Перспективной» дороги. Зимой все дорожные пошлины сокращались в два раза – под настом снега и льда дорожное покрытие практически не портилось. Тем не менее даже зимние тарифы за проезд по дороге довольно высоки. За прогон по дороге 10 коров крестьянин должен был

⁴⁴¹ РГАДА. Ф. 16. Оп. 267. Ч. 1. Л. 92.

заплатить 20 копеек летом или 10 копеек зимой (вспомним, что размер годовой подушной в этот период составлял 70 копеек).

Единственной категорией пассажиров, пользовавшихся дорогой бесплатно, были военные: «Токмо из вышеписанных пошлин исключаются все полки, которые маршируют, или из оных командированные бывают команды, со всеми обозами и артиллерией, и при них обретающийся генералитет, штаб и обер-офицеры, и их служители и обозы⁴⁴². Вместе с этим, если военные пользовались дорогой по своим частным делам, то платить им следовало наравне со всеми остальными: «А когда кто из генералитета, штаб и обер и унтер-офицеров следовать будет без команды (хотя бы оный и послан был) или кто из оных и рядовых отпущены будут для своих нужд, то как военных, статских, так и прочих всякого чина людей, от вышеписанных пошлин не выключать»⁴⁴³. Любопытно, что чиновники и курьеры не освобождались от платы за проезд по «перспективной» дороге («с верхового, хотя бы оный и курьер был, по 3 копейки»)⁴⁴⁴.

Чтобы собранные деньги не исчезали, каждую субботу запечатанный ящик с деньгами отправляли в Тосно, где располагалась Канцелярия перспективной дороги⁴⁴⁵. На заставах можно было оставлять не больше 5 рублей разменными деньгами.

Система сбора пошлин на дороге Санкт-Петербург-Соснинский ям функционировала с октября 1742 по 1754 гг. На основании отчета-ревизии 1764 года по деятельности Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог в 1742-1758 гг.⁴⁴⁶, в котором показаны источники поступающих денег, мы составили таблицу 7. Заметим, что данные, представленные в финансовом отчете 1764 года за 1742-1745 гг. идентичны

⁴⁴² РГАДА. Ф. 16. Оп. 267. Ч. 1. Л. 93 об.

⁴⁴³ РГАДА. Ф. 16. Оп. 267. Ч. 1. Л. 93 об.

⁴⁴⁴ РГАДА. Ф. 16. Оп. 267. Ч. 1. Л. 93 об.

⁴⁴⁵ РГАДА. Ф. 16. Оп. 267. Ч. 1. Л. 96.

⁴⁴⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 186-436.

данным, содержащимся в ведомости Канцелярии перспективной дороги за 1746 год, в которой она отчитывается о размере собранных с проезжающих по «перспективной» дороге пошли за первые 3,5 года работы платной дороги⁴⁴⁷.

Таблица 7. Суммы пошлин, собранных с проезжающих по дороге Санкт-Петербург-Соснинский ям в 1742-1758 гг.

Год	Рублей
1742 год (ноябрь-декабрь)	639,75
1743 год	3364,95
1744 год	2996,31
1745 год	4374,53
1746 год	4318,99
1747 год	4913,66
1748 год	5043,62
1749 год	3979,81
1750 год	5395,4
1751 год	6846,22
1752 год	7003,75
1753 год	5348,09
1754 год	5005,30
Итого	59320,88

За 12,5 лет сбора денег за проезд по «перспективной» дороге удалось собрать 59320 рублей и 88 копеек. Многим ли удавалось объезжать заставы? Дать однозначный ответ на этот вопрос сложно, поскольку в нашем распоряжении нет данных о размерах пассажиропотока; единственное, за что мы могли бы зацепиться – это количество отпечатанных для платных дороги ярлычков, которые выпускали в академической типографии. Например, в 1745

⁴⁴⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1. Л. 102 об.

году их было заказано 10 000 ярлычков⁴⁴⁸. Даже если предположить, что все 10 000 ярлычков были использованы владельцами карет о шести лошадях, то всё равно, набирается лишь 2400 рублей, в то время как на дороге в этот год собрали 4374,53 рублей. Следовательно, проезжающих по дороге людей было гораздо больше. Возможно, для них заказывались дополнительные ярлычки, либо использовались неизрасходованные с прошлых лет.

Покрывали ли доходы, получаемые от проезжающих по дороге, расходы на её содержание? Учитывая, что обозначенный в штатах годовой расход на содержание служителей Канцелярии перспективной дороги составлял 3991,8 рубль, собранных проезжающих денег не всегда хватало даже на содержания административного аппарата дороги (например, в 1744 году, когда собрали всего 2996,31 рублей). Основным источником финансирования дорожных работ оставалась Штатс-контора, размер ассигнований которой мы рассматривали выше. При этом дорожные пошлины были стабильным источником дохода Канцелярии – если Штатс-контора могла задерживать выдачу денег, то пошлины собирали регулярно и независимо от Штатс-конторы. История платной дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани закончилась в 1754 году, когда вслед за указом об отмене сбора денег с мостов и перевозов, в 1754 году вышел сенатский указ о прекращении сбора денег с проезжающих по «перспективной», Шлиссельбургской и Нарвской дорогам⁴⁴⁹.

⁴⁴⁸ РГАДА. Ф. 248. Кн. 5472. Л. 242.

⁴⁴⁹ РГАДА. Ф. 248. Кн. 5483. Л. 329 об.

Глава IV

Техники дорожного строительства XVIII века

В предыдущих разделах исследования мы увидели, какое значение в организации строительства и ремонта сухопутных дорог имело обеспечение стройки рабочей силой и деньгами. Не меньшее значение имели технологии дорожного строительства, успех которого они во многом определяли.

В настоящей главе мы подробно рассмотрим вопрос развития технологий дорожного строительства в XVIII века. Сразу же обозначим, что сложная техника дорожных работ применялась там, где дороги проходили по заболоченным и обводнённым местам. На возвышенностях, в сухих и борových местах, дороги, как правило, не мостили – только выкапывали корни и устраивали по краям дорог рвы⁴⁵⁰. Но таких дорог было совсем немного, поскольку практически все государственные дороги XVIII века находились на Северо-Западе России, в лесистых и болотистых краях.

Первый технический регламент строительства дорог мы находим в указе Петра I от 17 мая 1723, на который ссылается Сенат в связи с организацией ремонта «перспективной» дороги в 1726-1727 гг.⁴⁵¹. Там подробно оговаривалось, как строить мосты на болотах: класть фашины⁴⁵², пересыпая их землёй, до тех пор, пока дорога не будет выровнена⁴⁵³. Помимо фашин, топкие места мостили брёвнами, также заполняя пространство между ними песком, хрящом или землей⁴⁵⁴. Заметим, что технология мощения фашинами не было российским изобретением – аналогичную технологию мы видим в Швеции,

⁴⁵⁰ Первый документ, устанавливающий эту практику – упомянутый Сенатом указ Петра от 17 мая 1723 года, по которому на сухих и борových местах было не нужно мостить мостов, но только выкорчёвывать пни. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 435.

⁴⁵¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 435-435 об.

⁴⁵² Фашина – связка хвороста, перевязанная прутьями или верёвкой.

⁴⁵³ Там же.

⁴⁵⁴ Сведения об этом мы находим в отчёте полковника Зезевитова, курировавшего ремонт участка «перспективной дороги» от реки Волхов до Крестецкого яма в 1726 года. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 387.

где на болотистых местах устраивали по обеим сторонам рвы, а между ними клали фашины или брёвна, пересыпая их песком, хрящом или «доброй землей», в зависимости от того, что было легче найти⁴⁵⁵.

Рисунок 1. Чертеж местности по Перспективной дороге возле Госненского яма в Петербургском уезде. Составлен геодезистами И. Лебедевым и Я. Есеновым. 1723 год⁴⁵⁶



⁴⁵⁵ Мнение Камер-коллегии о дорогах в Свее, 1730 год. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 564 об.

⁴⁵⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 160. Д. 143.

Рассмотрим чертёж участка «перспективной» дороги из Санкт-Петербурга в Москву (в районе Тосненского яма), выполненный петровскими геодезистами Лебедевым и Есеновым в 1723 году. Перед нами новая дорога, построенная в 1716-1719 гг.⁴⁵⁷. Карта наглядно показывает, что дорога проходит по лесистым и болотистым землям – в окрестностях одного только Тосно дорога пересекает четыре болота. На чертеже видно, что болота замощены фашинами, пересыпанными песком.

Изменения технологии дорожного строительства в начале 1730-х гг. связаны с именем Б.-Х. фон Миниха – выдающегося военного инженера и организатора строительства Ладожского канала; в конце 1730 года Сенат распорядился «генерал-графу фон Миниху учинить свое мнение и прислать его в Сенат, как удобнее на болотных и на иных грязных местах и чрез ручьи и реки где леса есть и где лесов нет фашинами или иным образом мостить и впредь в порядке содержать»⁴⁵⁸. Рассмотрим подробнее его идеи. Первое: Миних предложил отказаться от деревянных мостов⁴⁵⁹. Инженер обращал внимание на то, что мощение бревнами требует огромного количества леса (по расчётам Миниха, 7500 деревьев на одну версту), из-за чего может случиться «оскудение» леса⁴⁶⁰. Мощение фашинами, по мнению Миниха, было ещё более проигрышным – здесь он утверждает, что фашины полностью сгнивают за 4-5 лет⁴⁶¹. Примером правильной с точки зрения Миниха техники дорожного строительства является опыт Франции и Италии, где большие дороги выложены камнем, а малые – песком (говоря современным языком, «грунтовок») ⁴⁶². Заметим, что Миних никак не апеллирует к шведскому опыту, хотя, учитывая особенности природно-климатических условий северо-запада России, именно этот опыт кажется наиболее применимым к нашим реалиям. Также Миних составляет

⁴⁵⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 426.

⁴⁵⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 578 об.

⁴⁵⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 606.

⁴⁶⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 606 об.

⁴⁶¹ Там же.

⁴⁶² Там же.

«Проект или генеральные примечания как дороги в Российской Империи делать» – первый технический дорожный регламент России. В нём Миних высказывается в пользу прокладки прямых дорог (вспомним петровскую «перспективу» между Москвой и Петербургом), однако уточняет, что по возможности следует обходить все крутые горы, глубокие болота, топкие и каменистые места, зыбкие пески и «добрые пашни», дабы не чинить крестьянам разорения⁴⁶³. При этом ширина дорог должны быть следующей: большие не уже 10 сажень (21,34 м), маленькие – от 4 до 5 сажень (8,5 – 10,7 м.). По обеим сторонам дороги – рвы, шириной в 1 сажень (2,13 м) и глубиной в 1,5 аршина (1,07 м)⁴⁶⁴. Крайне интересны предложения Миниха устраивать дорогу в середине выше, чем по краям, на 3-4 вершка (0,13 – 0,18 м), чтобы мокрота и грязь могли стекать вниз⁴⁶⁵. Проект Миниха не был утвержден, однако сам Миних с 1731 года стал курировать строительство и ремонт государственных дорог в России. Будучи «главным дорожным инженером», Миних не стал реализовывать положения своего проекта о технике мощения дорог (полагаю, что вопрос упиралось в необходимость резкого увеличения финансирования работ в случае перехода с фашинных мостовых на каменные). В 1733 году, после увольнения Миниха от строительства и ремонта государственных дорог, Сенат даёт определённому на место Миниха полковнику Зезевитову инструкцию по технике дорожного строительства⁴⁶⁶. Приведём основные пункты этой инструкции. Обозначенная ширина мостов на дорогах – 4 сажени (8,53 м)⁴⁶⁷. На болотных и «водяных» местах предполагалось класть фашинные мосты, зажимая их вбитыми до половины в землю деревянными кольями; пространство между фашинными связками предполагалось засыпать песком, землёй или хрящом⁴⁶⁸. Примечательно, что

⁴⁶³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 607 об.

⁴⁶⁴ Там же.

⁴⁶⁵ Там же.

⁴⁶⁶ Там же.

⁴⁶⁷ Там же.

⁴⁶⁸ Там же.

пустоты внутри фашинных связок также предполагалось занимать песком, «дабы насыпаемый хрящ или песок вобрался во всю фашину и плотно соединился, а не так, что сверху насыпать, а внутри фашины пусто будет»⁴⁶⁹. Авторы инструкции (к сожалению, источник не позволяет установить их) предполагали, что засыпанная песком фашина будет пропускать всю воду внутрь себя, от чего фашинник не будет так быстро гнить⁴⁷⁰. Примечательно, что инструкция предусматривала засыпать фашинник посередине песком или хрящем поверх фашин, чтобы вода могла стекать в придорожные канавы⁴⁷¹. Последняя инструкция предполагала сузить, поскольку они, по мнению Сената», чинили проезжающим препоны, поскольку из-за них нельзя было «с дороги в сторону съехать и худые мосты объезжать стороной»⁴⁷². Чтобы обеспечить возможность дорожного манёвра, Сенат распорядился оставлять по обеим сторонам дороги по три сажени (6,4 м) немощёного моста, а возле самой дороги сделать «ровики», но такие, чтобы через них легко можно было проезжать и скотину перегонять⁴⁷³. Для того чтобы повозки и кареты не сваливались в канавы, Сенат решил устроить вдоль дорог завалы из брёвен, длиной 4 сажени (8,53 м) и диаметром не меньше 5 вершков (0,22 м). Также инструкция предписывала выравнивать дорогу – срывать косогоры, пока дорога ровной не станет⁴⁷⁴. Мосты через реки и ручьи сенатская инструкция предусматривала делать невысокие, длиной в 4 сажени (8,53 м), у съездов с мостов укладывались брёвна для удобства проезжающих; для защиты мостов ото льда перед ними должны были быть вбиты сваи⁴⁷⁵.

Рассмотренная нами сенатская инструкция 1733 года – крайне интересный документ, который позволяет проследить развитие техники дорожного строительства. С одной стороны, мы находим в ней положения, впервые

⁴⁶⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604. Л. 607 об.

⁴⁷⁰ Там же.

⁴⁷¹ ПСЗ. Т. IX. №6372..

⁴⁷² Там же.

⁴⁷³ Там же.

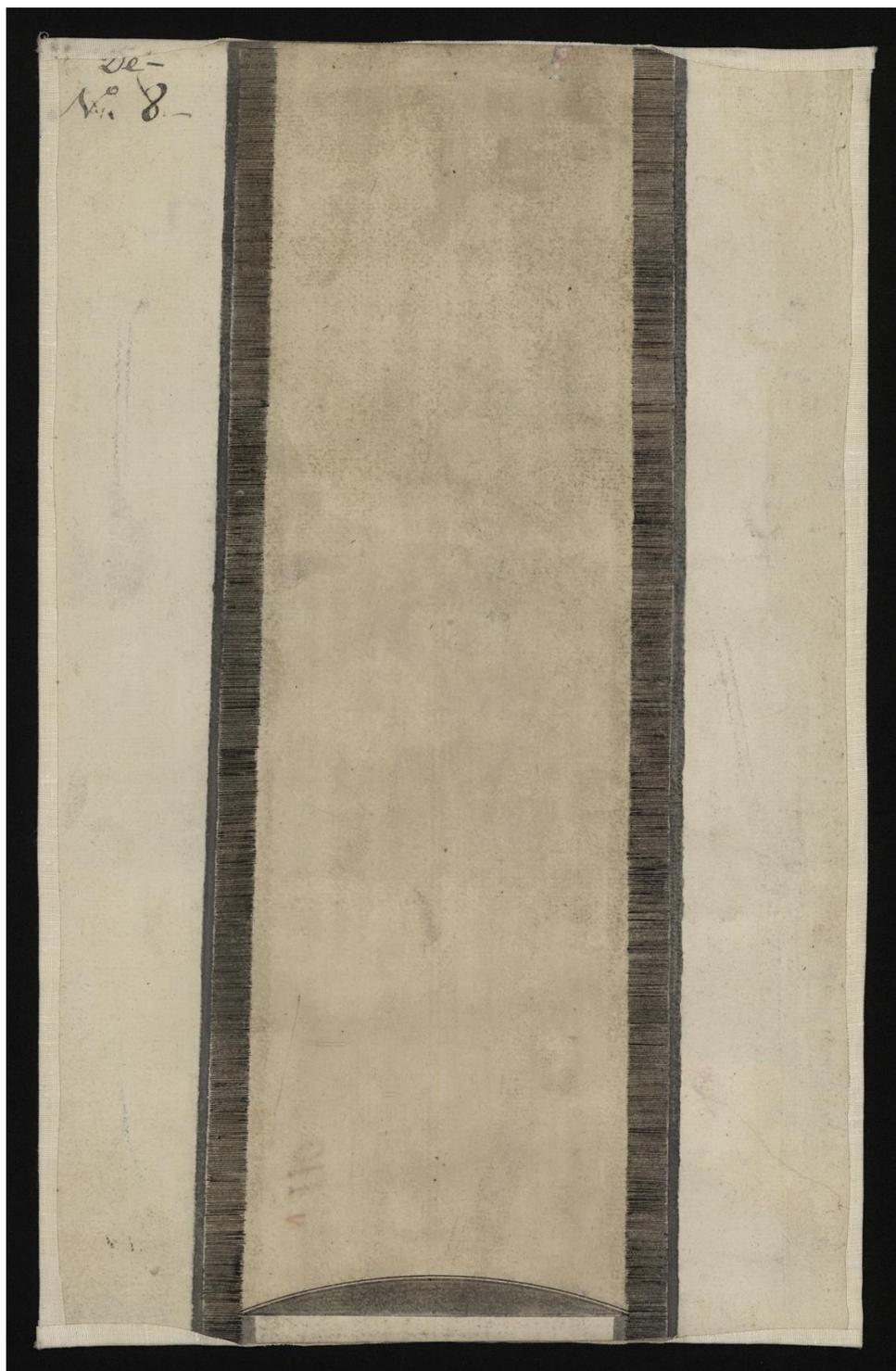
⁴⁷⁴ Там же.

⁴⁷⁵ Там же.

обозначенные Минихом (это касается устройства на дорогах скатов для стока воды вниз), с другой стороны, мы видим, что правительство твердо настаивает на мощении дорог фашинником, несмотря на все вычисления Миниха о малом сроке службы таких мостов. Полагаю, что этот вопрос упирался в два момента. Первый – это деньги: в отличие от хвороста для фашин, который был «подножным» ресурсом, камень нужно было добывать и возить. Второй – это необходимость привлечения квалифицированных кадров для организации мощения дороги камнем.

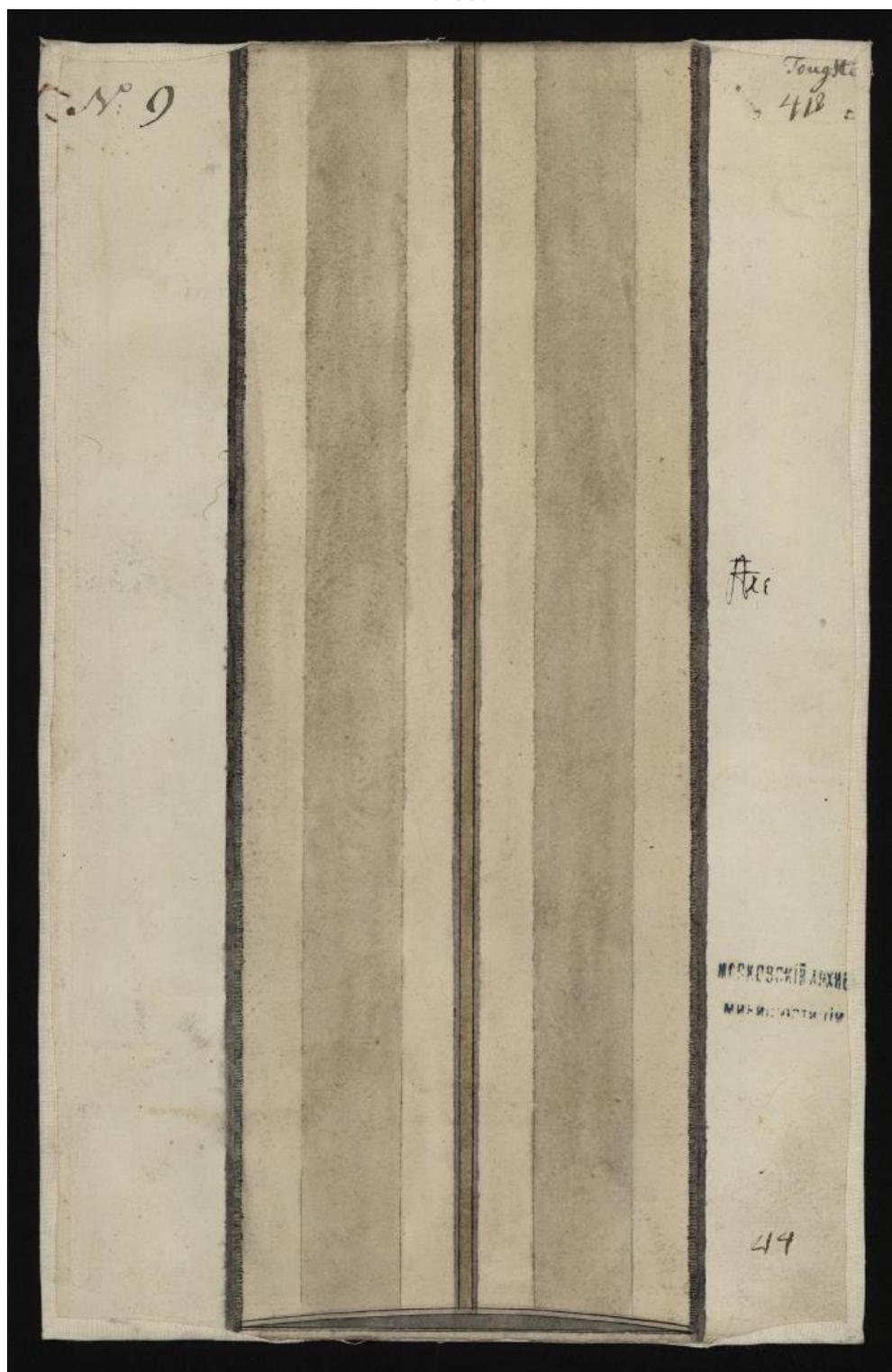
К сожалению, отложившиеся в фондах дорожных учреждений делопроизводственные материалы не дают возможности проследить, насколько полно Зезевитов исполнял инструкцию 1733 года. Недостаток письменных источников мы попытаемся компенсировать изобразительными документами – чертежами профилей «перспективной» дороги, отложившихся в фондах Сената.

Рисунок 2. Чертеж отрезка дороги от Петербурга до Соснинской пристани. 1730-е гг.⁴⁷⁶.



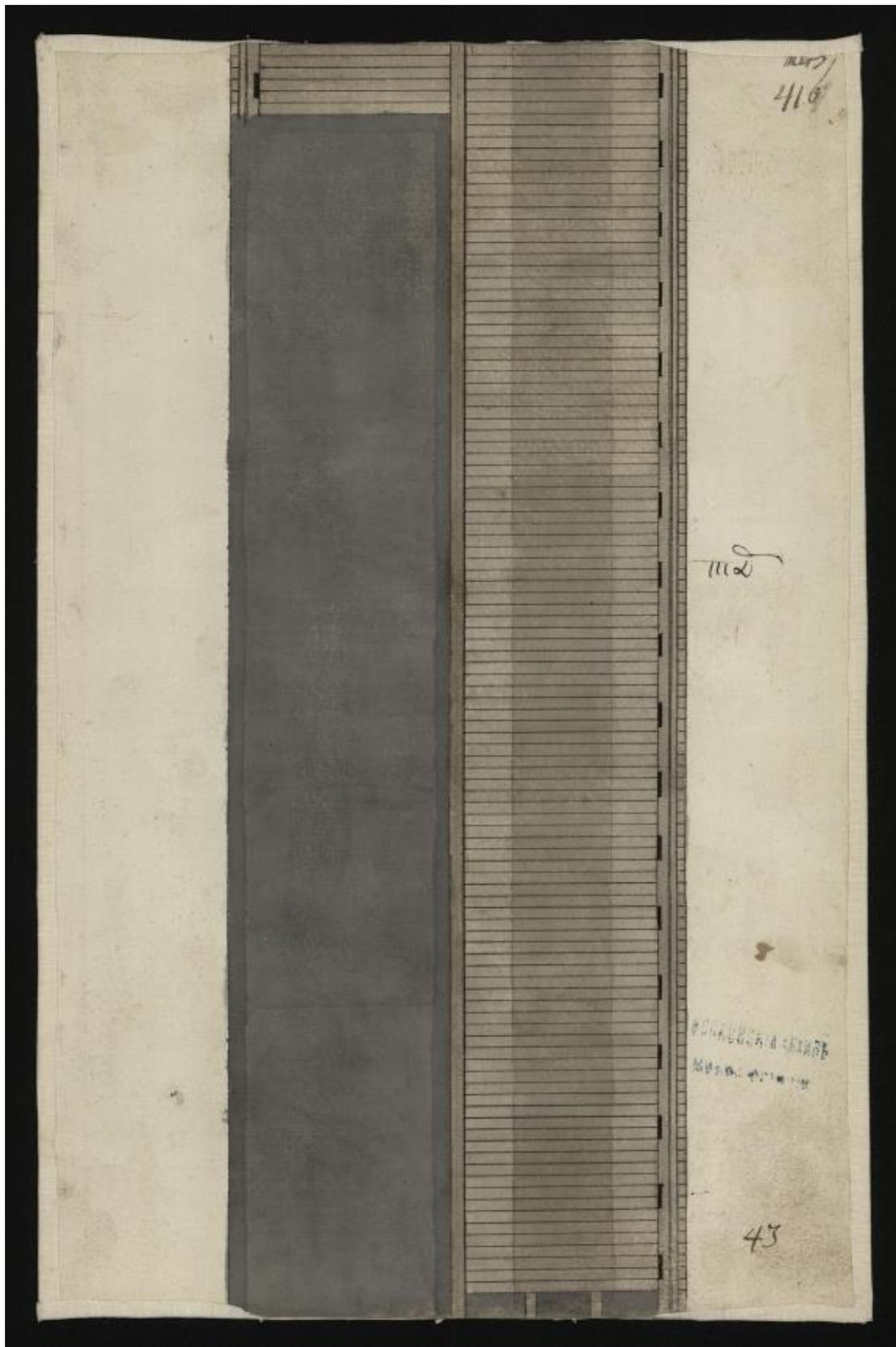
⁴⁷⁶ РГАДА. Ф, 248. Сенат. Оп. 160. Д. 170.

Рисунок 3. Чертеж отрезка дороги от Петербурга до Соснинской пристани
1730-е гг.⁴⁷⁷.



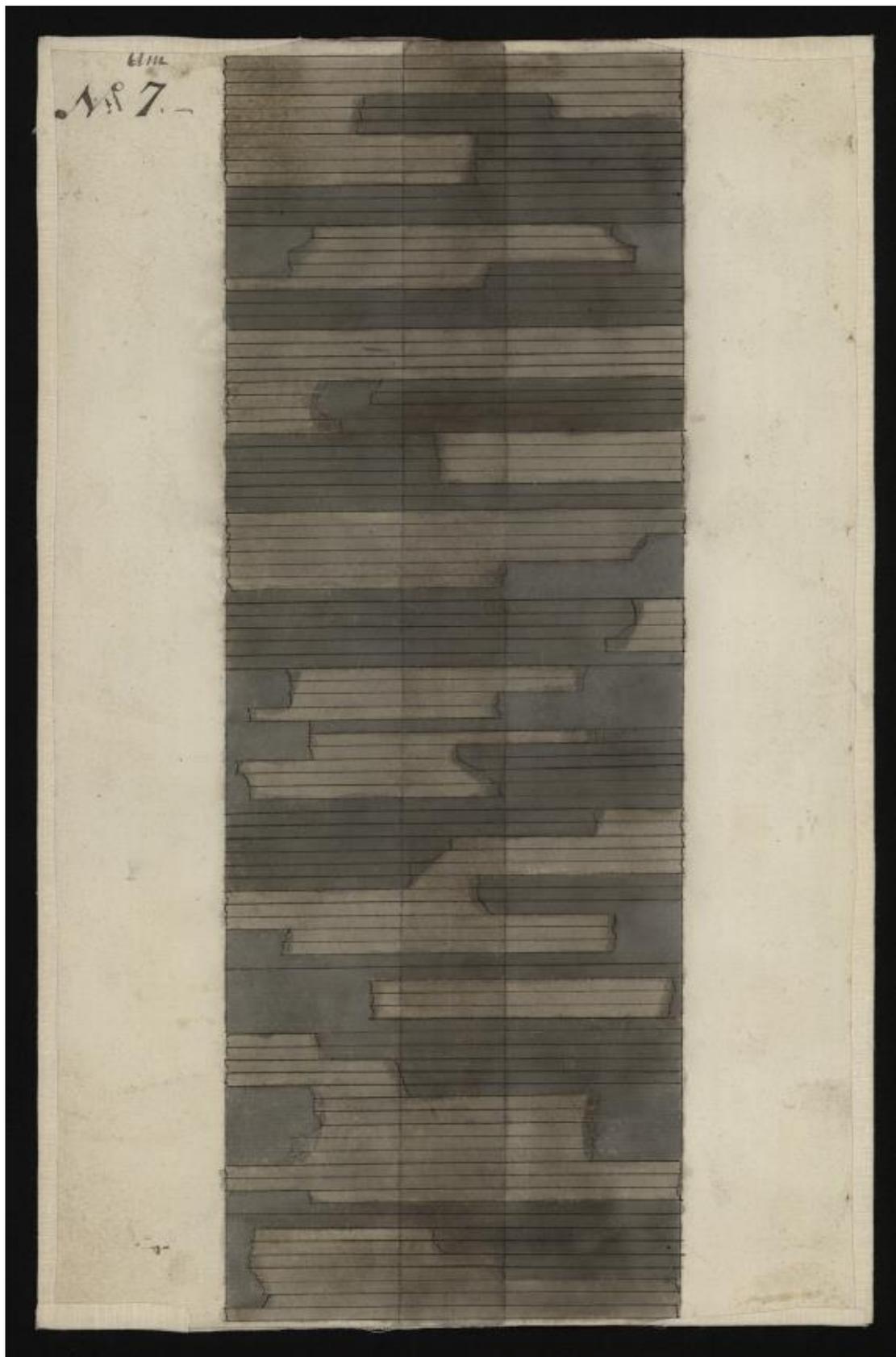
⁴⁷⁷ РГАДА. Ф, 248. Сенат. Оп. 160. Д. 170.

Рисунок 4. Чертёж отрезка дороги от Петербурга до Соснинской пристани. 1730-е гг.⁴⁷⁸.



⁴⁷⁸ РГАДА. Ф, 248. Сенат. Оп. 160. Д. 169.

Рисунок 5. Чертеж отрезка дороги от Петербурга до Соснинской пристани. 1730-е гг.⁴⁷⁹.



⁴⁷⁹ РГАДА. Ф, 248. Сенат. Оп. 160. Д. 169.

Выше представлены четыре продольных профиля дорожного полотна «перспективной» дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове. Рассмотрим профили, изображенные на рисунках 2,3. Мы видим, что дорога замощена фашинами с песчаным заполнением, сверху фашины покрыты песком. Обратим внимание, что центральный участок дорожного полотна представляет собой невысокую насыпь (точные размеры вычислить невозможно) с двумя откосами. Мы видим воплощение проекта Миниха 1731 года – подъём дорожного полотна в центре, чтобы оттуда могла быстрее стекать вода вниз. К сожалению, чертежи не позволяют точно установить отсутствие или наличие сточных придорожных канав. Отрезки «перспективной» дороги, представленные на чертежах 4,5 замощены брёвнами. Любопытен профиль дорожного полотна, показанный на чертеже 4: левая часть дороги представляет собой грунтовку (возможно, с подложенными под песок фашинами), правая же замощена бревнами. На чертеже 5 мы видим участок дорожного полотна, замощённый только брёвнами, выделенные тушью участки мостовой, как мы предполагаем, её сгнившие участки.

Дальнейшие сведения, касающиеся техник дорожного строения, мы находим в документах за 1741 год, отложившихся в журналах и протоколах Сената. Техника дорожного строительства меняется следующим образом: 9 января 1741 года фельдмаршал фон Миних отдал распоряжение куратору работ на «перспективной» дороге (Санкт-Петербург – Соснинская пристань на Волхове) подполковнику Вильбоа мостить дорогу брёвнами⁴⁸⁰. Выполнить это распоряжение оказалось невозможно ввиду недостатка строевого леса в окрестностях Петербурга и 29 апреля 1741 года Сенат разрешил Вильбоа мостить участок «перспективной» дороги от Шушар до Вологодской ямской слободы фашинником⁴⁸¹. Столкнувшись с проблемой обеспечения стройки материалами, Вильбоа предложил Сенату в качестве эксперимента замостить

⁴⁸⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 433.

⁴⁸¹ Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890. С. 311.

участок «перспективной» дороги» камнем. Сенат согласился – 6 октября 1741 года он разрешил Вильбоа замостить участок дороги камнем у Глазовой харчевни⁴⁸². Судя по всему, это была первая каменная мостовая за пределами городской черты в России. Сторонником строительства каменных мостовых был руководитель Канцелярии перспективной дороги (с 1742 года) генерал-аншеф Фермор. В его мнении, составленном в июне 1742 года, мы видим, что в тех местах, где есть дикий камень, Фермор предлагал мостить дорогу им. С точки зрения Фермора, фашинные мостовые были плохи тем, что весной и осенью от сильных дождей фашины гниют, летом песок с них разносится ветром и на дорогах получаются ямы⁴⁸³.

Однако на пути каменного дорожного строительства стояла преграда. 11 июля 1742 года Сенат издал указ⁴⁸⁴, по которому строительство на дорогах каменных мостовых было запрещено – дороги предполагалось мостить исключительно фашинником и песком. Итак, вторая попытка организовать каменные мостовые на Московско-Петербургской дороге провалилась. Полагаю, что причина этого аналогична той, почему Сенат отклонил проект Миниха в 1730 году – мощение дорог камнем требовало квалифицированных дорожных строителей, нанять которых в тот момент государство не было способно по финансовым причинам. Вместе с этим, небольшой участок дороги всё-таки удалось вымостить камнем – по справке Канцелярии от строения государственных дорог на 1744 год им были замощены 18-21 версты «перспективной» дороги Санкт-Петербург-Соснинская пристань на Волхове (всего 4 версты дороги), ширина каменного дорожного полотна составляла две сажени⁴⁸⁵. Крайне примечательно, что каменные мосты находились в рабочем состоянии, по крайней мере, 17 лет – как показано в той же справке, к ноябрю

⁴⁸² Глазова харчевня стояла на «перспективной» петербургской дороге, неподалёку от Средней Рогатки (сейчас – Московский район Санкт-Петербурга).

⁴⁸³ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 433.

⁴⁸⁴ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 434.

⁴⁸⁵ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 811.

1761 года каменная часть «имелась без починки», но была пригодна к проезду⁴⁸⁶.

Сведения о дальнейшем развитии техник дорожного строительства мы находим в отчёте о деятельности Кацнелярии першпективной дороги (1742-1755) и Канцелярии от строения государственных дорог (с 1755) за 1742-1758 гг.⁴⁸⁷. Поскольку данный отчёт носит финансовый характер, в нём не показано, чем конкретно были замощены отдельные участки дорожного полотна – мы можем только увидеть, сколько стоили поставки тех или иных стройматериалов на дорогу. Тем не менее из данного отчёта ясно видно, что в елизаветинский период техники дорожного строительства не меняются: дороги мостят фашинными и бревенчатыми мостовыми с песчаным, хрящевым или земельным покрытием. Любопытно, что, несмотря на сенатский запрет 1742 года, государственные дороги иногда мостили камнем. Так, «першпективную» дорогу (Санкт-Петербург – Соснинская пристань на Волхове) мостили камнем в 1743, 1744, 1745 и 1747 гг.⁴⁸⁸, Новгородскую (Новгород-Москва) – в 1745 году⁴⁸⁹, Царскоскольскую и Нарвскую – в 1754 году⁴⁹⁰. В 1761 году Сенат разрешил руководителю Канцелярии от строения государственных дорог генерал-майору Григорьеву мостить дороги камнем там, где камень есть поблизости и работы стоят недорого (до 1,2 рублей за отмостку одной сажени дорожного полотна камнем)⁴⁹¹ При этом Сенат высказал опасения, что мощённая камнем дорога будет небезопасна для проезжающих (в частности, из-за того, что в щели между булыжниками будут попадать копыта лошадей). Поэтому Сенат потребовал, чтобы камнем мостили только одну сторону дороги, а другую покрывали брёвнами либо фашинами⁴⁹². Этот проект был реализован – по крайней мере, два участка

⁴⁸⁶ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 811.

⁴⁸⁷ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 186-436.

⁴⁸⁸ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 202, 225, 240, 254.

⁴⁸⁹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 240 об.

⁴⁹⁰ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472. Л. 327, 330.

⁴⁹¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 813; ПСЗ. Т. XV. №11384 (Сенатский указ от 19 декабря 1761 года).

⁴⁹² РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483. Л. 813. ПСЗ. Т. XV. №11384 (Сенатский указ от 19 декабря 1761 года).

Московско-Петербургской дороги (от деревни Вины до села Подлитовье и от Крестецкого яма до села Похоловье) были замощены каменно-фашинной мостовой. Знаем мы это благодаря справке, подготовленной членом Комиссии о дорогах в государстве С.Н. Зиновьевым в 1787 году. В этой справке Зиновьев сообщает, что дорога, замощенная Григорьевым, представляет собой плаченное зрелище: почти постоянно покрыта жидкой грязью, мосты залиты водой и грязью, на фашинной мостовой колеи, в которых также грязь⁴⁹³. Кроме того, на участке Крестецкий ям – Похоловье фашинная мостовая опустилась ниже каменной на 2 фута (61 см)⁴⁹⁴. Источники не позволяют проследить, ремонтировал ли кто-нибудь этот участок дороги в 1761-1787 гг.; очевидно, что винить Григорьева в плохом состоянии фашинных мостовых нельзя, поскольку выведенный ещё Минихом средний срок службы фашин – 4-5 лет, за 26 лет они, в случае отсутствия текущего ремонта, должны были сгнить несколько раз.

Надо отметить, что генерал-майор Григорьев прекрасно понимал недолговечность фашин и не раз пытался отказаться от них. Так, в июле 1761 года, Григорьев обратился в Сенат с просьбой мостить дорогу от Новгорода до Твери не фашинами, а тонкими бревнами, толщиной в 5 вершков (22,2 см.). От фашин же на этом участке дороги Григорьев предлагал полностью отказаться, поскольку фашины выбиваются из-под песка, из-за чего на дороге появляются ямы. Фашинами Григорьев предлагал застилать мосты только на самых топких болотах, в два ряда, пересыпая пустоты между ними песком⁴⁹⁵. Сенат принял это предложение Григорьева⁴⁹⁶, однако имеющиеся в нашем распоряжении источники не позволяют выяснить, отказались ли полностью от фашин на достаточно протяженном участке Московско-Петербургского тракта (Новгород-Тверь).

⁴⁹³ РГАДА. Ф. 16 Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 157.

⁴⁹⁴ Там же.

⁴⁹⁵ ПСЗ. Т. XV. №11287.

⁴⁹⁶ Там же.

Имеющиеся в нашем распоряжении источники не позволяют выяснить, произошли ли какие-нибудь изменения в технике дорожного строительства с восшествием на престол Екатерины II. В высочайше утвержденном докладе нового директора Канцелярии от строения государственных дорог Н.Е. Муравьёва «О строении и содержании дорог» от 28 апреля 1764 года нет никаких суждений по поводу правильной с точки зрения нового начальства технологии мощения дорог – говорится только о том, что «дороги ныне застилаются бревешками толщиною в два вершка по самой земле и засыпаются песком, те вышписанные способы непрочны и к деланию дороги совершенно неспособны»⁴⁹⁷. То есть, последовательно раскритиковав все техники, предложенные его предшественниками, Муравьёв не предложил ничего нового.

Положение дел меняется к середине 1780-х гг. 28 мая 1785 года выходит именной указ Екатерины II «О порядке строения дорог и мостов в Новгородском и Тверском наместничествах». В этом документе предписывается не мостить дороги «бревнами, бревешками и плахами», используя вместо них камень либо фашинные плотины⁴⁹⁸. Однако настоящий переворот в технике дорожного строительства произошёл в 1786 году, когда была учреждена Комиссия о дорогах в государстве и утвержден план грандиозного ремонта Московско-Петербургской дороги. Дорогу, на всём её протяжении (728 вёрст (776,6 км)) было решено мостить только камнем⁴⁹⁹. Ширина каменной мостовой составляла 4 сажени (8,53 м.), с двух сторон от неё устраивались грунтовые полосы по 1,5 сажени (3,2 м.) шириной⁵⁰⁰. Также из камня предписывалось строить мосты на всех малых реках, ручьях и оврагах, на больших же реках мосты строили по-старому, на плашкоутах⁵⁰¹. С обеих сторон от дороги выкапывались каналы⁵⁰². Попавшая в наши руки

⁴⁹⁷ ПСЗ. Т. XVI. №12142.

⁴⁹⁸ ПСЗ. Т. XXII. №16208.

⁴⁹⁹ ПСЗ. Т. XXII. №16381.

⁵⁰⁰ Там же.

⁵⁰¹ Там же.

⁵⁰² Там же.

справка члена Комиссии о дорогах в государстве С.Н. Зиновьева о состоянии Московско-Петербургской дороги (составлена в 1787 году) показывает, как в реальности была обустроена дорога. Мы видим, что середина дороги была вымощена камнем в строгом соответствии с планом, на 4 сажени (8,53 м.). Булыжники мостовой были засыпаны песком и хрящом⁵⁰³. По обеим сторонам от дороги были вырыты каналы, глубиной до 3,5 футов (1,06 м)⁵⁰⁴. Любопытны сообщения Зиновьева о том, что люди предпочитают объезжать каменные мосты по грунтовым участкам дороги – это показывает, что для тех, кто ездил по Московско-Петербургской дороге, каменные мосты были непривычной новинкой, которой они нередко предпочитали «проверенные» грунтовки⁵⁰⁵.

Изменение техники дорожного строительства и отказ от фашинных мостовых в ходе большого ремонта Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 гг. – реализованная часть дорожной инструкции, составленной Комиссией о дорогах в государстве в 1786 году. В этой инструкции подробнейшим образом описаны правила мощения дорог. В частности, каменные мостовые предполагается строить на устойчивом фундаменте, укладывая камни ребром, пригоняя камни как можно ближе друг к другу⁵⁰⁶. Для мощения дорог авторы инструкции (к сожалению, их не удалось установить) предлагают использовать булыжные камни, песчаником же выкладывать исподний слой⁵⁰⁷. Инструкция устанавливает следующий порядок выкладки камней: после фундамента ставить камни покрупнее, размером с куриное яйцо⁵⁰⁸, по ним выкладывать камни более мелкие, заполняя песком пространство между камнями⁵⁰⁹. Затем, для гладкости, инструкция предписывает покрывать дорогу хрящом или песком⁵¹⁰. От фашинных мостовых инструкция не отказывается, оценивая их выгоду при мощении болот. Порядок мощения фашинами

⁵⁰³ РГАДА. Ф. 16 Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 159.

⁵⁰⁴ РГАДА. Ф. 16 Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 4. Л. 160.

⁵⁰⁵ Там же.

⁵⁰⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 25 об.

⁵⁰⁷ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 26 об.

⁵⁰⁸ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 31

⁵⁰⁹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 31

⁵¹⁰ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 31.

следующий: нижний ряд фашин должен быть вбит в болотное дно кольями длиной в 5 футов (152, 4 см.) и толщиной в 2,5 дюйма (6, 35 см.), далее укладываются следующие ряды фашин (количество рядов определяется глубиной болота), после чего ветви переплетаются крупным хворостом; сверху фашинные мосты выравниваются песком⁵¹¹. Что касается профиля дорожного полотна, то авторы инструкции 1786 года выступают за устройство «выпуклых» дорог, отмечая, однако, что дорога не должна быть слишком выпуклой, чтобы не вызвать затруднений при проезде по ней зимой. Наилучшим авторы инструкции видят следующее соотношение выпуклой части дороги по отношению к её краям: при ширине дороги в 35 футов (10,67 м) её центр выше краёв на $\frac{3}{4}$ фута (0,23 м.)⁵¹². Здесь авторы инструкции 1786 года практически повторяют положения, высказанные Минихом, который, напомним, предлагал поднимать центр дороги на 3-4 вершка (0,13 – 0,18 м).

Любопытны предложения авторов инструкции 1786 года по обустройству придорожного пространства. Так, они предлагают не разбивать аллеи вблизи дорог, аргументируя это тем, что корни деревьев могут нанести ущерб фундаменту дороги, а сами деревья заслонят дорогу от солнца, из-за чего та будет медленнее просыхать после дождя⁵¹³. При этом с двух сторон от дороги авторы инструкции предлагают выкапывать рвы, расчищая их от кустарника и корней⁵¹⁴. Сами рвы по инструкции нужно укреплять землей или дёрном⁵¹⁵ и обсаживать по внешним краям ивами или ольхами. Очевидно противоречие: придорожные аллеи вдоль дорог разбивать нельзя, но сажать ивы вдоль рвов можно.

Разработанный Комиссией о дорогах в государстве проект технической инструкции показывает, что к 1786 году российские дорожные инженеры сумели вывести на новый уровень технику Российского дорожного

⁵¹¹ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 35.

⁵¹² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 20 об.

⁵¹³ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 24 об.

⁵¹⁴ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 28 об.

⁵¹⁵ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 268. Л. 40.

строительства. К сожалению, этот уровень во многом остался теоретическим – реализации его помешала начавшаяся в 1787 году русско-турецкая война, которая свернула новую дорожную политику Екатерины II (также из-за войны 20 октября 1787 года был остановлен большой ремонт Московско-Петербургской дороги⁵¹⁶). Сами дорожные офицеры были отосланы в район театра военных действий⁵¹⁷. Дальнейшее усовершенствование техники дорожного строительства было произведено уже только в XIX веке.

Рассмотрев вопрос развития технологий дорожного строительства в XVIII веке, мы можем сделать следующие выводы. На протяжении большей части изучаемого периода техника дорожного строительства была консервативна: дороги мостили фашинами с песком и хрящом. Несмотря на многократные попытки организаторов дорожных работ (Миниха, Вильбоа, Фермора) отказаться от фашинных мостовых в пользу каменных, правительство настаивало на использовании фашин. На мой взгляд, это можно объяснить двумя причинами: во-первых, фашинная мостовая обходилась казне значительно дешевле каменной, а, во-вторых, для её строительства требовались менее квалифицированные рабочие (преградой на пути привлечения квалифицированных рабочих служила натуральная дорожная повинность, механизм функционирования которой был подробно рассмотрен в другой главе). В 1760-х гг. правительство осторожно пробует альтернативные методики мощения дорог, разрешая директору Канцелярии от строения государственных дорог генерал-майору Григорьеву устраивать каменные и бревенчатые мостовые, однако фашинные мостовые всё ещё преобладают на государственных дорогах. Решительное изменение техники дорожного строительства происходит в 1786-1787 гг., когда Екатерина II распоряжается мостить Московско-Петербургскую по подготовленному Комиссией о дорогах в государстве плану исключительно каменными

⁵¹⁶ РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Л. 177.

⁵¹⁷ Там же.

мостовыми. Реализации новых техник дорожного строительства помешала Русско-турецкая война 1787-1791, которая отодвинула решение вопроса усовершенствования техник дорожного строительства на XIX век.

Заключение

Рассмотрев важнейшие правительственные мероприятия в области строительства и ремонта государственных дорог в 1725-1796 гг., мы можем сделать следующие выводы.

На протяжении практически всего изучаемого периода сухопутные дороги не находились в центре внимания правительства. В XVIII веке в России не существовало единого центрального ведомства, курировавшего дорожную политику государства. Государственные дороги находились в общем ведении Сената, подчиняясь ему либо напрямую (как в 1741 году), либо опосредованно через Камер-коллегию или сенатские канцелярии и комиссии. Несмотря на многократные попытки разработать генеральный дорожный регламент, в стране не существовало единых правил строительства и ремонта даже государственных гужевых дорог. Ремонты дорог проходили не регулярно, а от случая к случаю, когда выходил свежий императорский указ, подкрепленный казенными деньгами. Тем не менее именно в этот период, “методом проб и ошибок”, складываются основные контуры государственной дорожной политики.

Во-первых, очевидна тенденция к постоянному расширению сферы деятельности вновь учреждавшихся дорожных ведомств XVIII века. Первое дорожное учреждение Российской империи, Канцелярия от строения перспективной дороги была классическим «целевым» ведомством, созданным для решения конкретной задачи – строительства и поддержания в рабочем состоянии одной-единственной, новой «перспективной» дороги, пробитой из Санкт-Петербурга в Москву в 1720-х гг. Новые дорожные учреждения, создававшиеся в 1740-х – 1750-х (это Канцелярия перспективной дороги и Канцелярия от строения государственных дорог) ведали, несмотря на название первого, всё большим число казённых дорог в государстве («перспективная», Нарвская, Шлиссельбургская, Московско-Петербургская и проч.). Последнее же ведомство – Комиссия о дорогах в государстве, как видно

уже из его названия, было создано для разработки и реализации генеральных правил строительства сухопутных во всей стране.

Во-вторых, одновременно с изменением статуса и полномочий дорожных ведомств, менялся статус их руководства. Если во главе первого дорожного учреждения, Канцелярии от строения перспективной дороги, стоял гвардейский офицер – полковник Санкт-Петербургского гарнизона Зезевитов, то в состав последнего, Комиссии о дорогах в государстве, входили ключевые вельможи екатерининского правления: А.А. Безбородко, А.И. Шувалов, Н.П. Архаров.

В-третьих, вопрос организации работных людей для строительства и ремонта государственных дорог в XVIII веке был настоящей “ахиллесовой пятой” дорожного хозяйства России в данный период. Вплоть до конца XVIII века дороги строили люди, трудившиеся по принуждению – крестьяне, работавшие либо по «плакатным» расценкам, либо вообще без выплаты денег за работу (натуральная дорожная повинность). Привлечение на принудительные работы крестьян было связано со значительными организационными трудностями (одним из основных причин которых был слабый управленческий аппарат на местах, зачастую не имевший ресурсов для привлечения крестьян к работам, пример чего – опыт ремонта Московско-Петербургского тракта в Клинском уезде в 1731 году. Кроме того, дорожные ремонты, попадавшие на летнее время, отвлекали крестьян от сельскохозяйственных работ, что негативно сказывалось на состоянии крестьянских хозяйств. Выходом из ситуации стало привлечение к строительным работам армии – либо на временной (как в 1731-1732 гг., когда дороги чинили солдаты Воронежского, Копорского и Галицкого полков), либо на постоянной основе: в 1748-1780 гг. к Канцелярии перспективной дороги (с 1755 года – Канцелярии от строения государственных дорог) был приписан специальный батальон. Ремонтируя дороги, военные, в отличие от крестьян, не должны были отрываться от жизненно важных сельскохозяйственных работ, при этом зарплаты работных

солдат могли быть ниже “плакатных” (что неудивительно, поскольку солдаты находились на государственном содержании). Вместе с этим, государство не могло постоянно привлекать армию к ремонту дорог ввиду постоянных войн, которые Россия вела в XVIII веке и которые требовали концентрации вооруженных сил в районах театров боевых действий. Кроме того, в дорожный батальон нередко попадали старые, больные и увечные ветераны, которых не могли полноценно трудиться. Это подтверждает тот факт, что к 1760 году из 343 солдат и 38 извозчиков, служащих в батальоне, 33 человека были инвалидами - покалеченными старцами, с расстроенным здоровьем. Более того, к 1767 году, по справке Канцелярии от строения государственных дорог, в батальоне осталось всего 133 солдата (из 400, которые должны были находиться там по штатному расписанию). Очевидно, что 133 человека, среди которых было какое-то количество инвалидов, не могли эффективно чинить простиравшуюся более чем на 700 верст Московско-Петербургскую дорогу. Самым эффективным, но при этом и самым материально затратным способом стало привлечение подрядчиков. Только в конце изучаемого периода, в 1786-1787 гг., в ходе большого ремонта Московско-Петербургской дороги, правительство сумело найти средства для того чтобы пользоваться только их трудом для ремонта главной дороги страны.

В-четвертых, только к концу изучаемого периода государство начинает выделять на строительство и ремонт дорог регулярные и достаточные суммы (по опыту ремонта Московско-Петербургской дороги в конце 1780-х., когда для проведения работ было отпущено 4 000 000 рублей из казны). До этого дороги финансировали по остаточному принципу - небольшими (как правило, около 10-20 тысяч рублей в год) суммами. Не стоит забывать, что даже эти деньги получить было непросто - в особенности, во время войны, когда казна практически переставала финансировать что-либо, кроме армии и военной промышленности. Пытаясь найти выход из этой проблемы, правительство стало взимать плату за проезд по отдельным участкам государственных дорог.

Впервые такая практика была опробована на Шлиссельбургской дороге в 1733 году, затем плату за проезд стали взимать на “Перспективной” дороге от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове (с 1742 по 1754 гг.). Платные дороги не решили проблемы финансирования государственного дорожного хозяйства страны. Несмотря на то, что эти деньги дорожные канцелярии собирали сами – и, таким образом, получали более-менее стабильный источник дохода, не зависящий от Статс-конторы, – собранных денег едва хватало на содержание сотрудников дорожных канцелярий.

В-пятых, к концу XVIII формируется новая техника дорожного строительства. На протяжении практически всего изучаемого периода она была архаичной: государственные дороги, большая часть которых находилась на Северо-Западе страны, мостили фашинами (связками хвороста), заполняя пространство между ними песком. В лесах и болотах Новгородской и Петербургской губерний фашины сгнивали за 4-5 лет (эти цифры приводят современники), из-за чего дороги требовали регулярного постоянного ремонта, невозможного, в силу целого ряда организационных причин, которые мы обозначили выше. Пытаясь найти выход из данной проблемы, дорожные инженеры пытались заменять фашинные мостовые бревенчатыми, а также осторожно пробовали мостить дороги камнем. Однако правительство (сенатский указ 1742 года) настаивало на использовании фашинных мостовых и, вплоть до конца XVIII века, они широко использовались на государственных дорогах. Кардинальное изменения техники дорожного строительства произошло в 1786-1787 гг., когда Комиссия о дорогах в государстве полностью отказалась от фашинных мостовых в ходе большого ремонта Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 – главную дорогу страны решили замостить камнем. Большой ремонт этой дороги был оборван начавшейся русско-турецкой войной 1787-1791 гг., из-за чего реализация разработанных Комиссией о дорогах нововведений (в т.ч. и технического характера) произошла уже в XIX веке.

Несмотря на все проблемы, с которыми сталкивалось государство на пути формирования и проведения государственной дорожной политики, её не стоит считать провальной. Так, дорожным ведомствам удавалось поддерживать в более-менее рабочем состоянии главную сухопутную магистраль страны – Московско-Петербургский тракт, более четверти которого получило каменную мостовую благодаря ремонту 1786-1787 гг. Наряду с ним были обустроены дороги из Петербурга в Нарву, Царское село и Шлиссельбург, в 1745-1746 была достроена новая дорога от Соснинской пристани на Волхове до Великого Новгорода (до этого времени транспорт от Соснинской пристани до Новгорода транспорт двигался по бечевнику). Дорожные ведомства XVIII века (прежде всего, екатерининская Комиссия о дорогах в государстве) провели очень важную подготовительную работу (как теоретическую, выразившуюся в создании общих правил строительства и ремонта дорог в стране, так и практическую - мощение камнем $\frac{1}{4}$ мостовых на Московско-Петербургской дороге и создание, таким образом, первого крупного шоссе в стране). Надо полагать, что без этой работы была бы невозможна деятельность последующих дорожных учреждений и создание сети шоссейных дорог с гравийным покрытием в 1820-х гг.

Список использованных источников и литературы

Источники:

1. Дела Сената по разряду Камер-коллегии. РГАДА. Ф. 248. Оп. 11. Кн. 604. Л. 369 – 883.
2. Дела Канцелярии от строения государственных дорог. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472; РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483.
3. Дела об устройстве дорог в государстве. РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1-4.
4. Картографические документы Сената. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 160. Д. 169-170.
5. Чертеж большой перспективной дороги 1756 года. Архив СПбИИРАН. Коллекция 220 (Коллекция карт и планов). Д. 179.
6. ПСЗ. Т. IV, № 2312; Т. V, №3295; Т. VII, №4365, 4568, 4582; Т. VIII, №5789, 6159; Т. XI, №8398, 8661; Т. XII, №9565; Т. XIV, №10377; Т. XV, №11287, 11384; Т. XVI, №12142, 12232; Т. XVIII, №12918; Т. XX, № 14392, 15074; Т. XXI, № 15033; Т. XXII, №16208, 16346, 16381; Т. XXIV, №17670.
7. Журналы и определения Правительствующего Сената : [некоторые журналы и определения Сената за 1732, 1735, 1737, 1738 и 1739 г.г.]. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1889
8. Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1891
9. Журналы и определения Правительствующего Сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1891.
10. Журналы и определения Правительствующего Сената со 2 октября по 23 ноября 1741. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1892
11. Офицерские сказки первой четверти XVIII века. Гарнизонные войска. / Сост. К.В. Татарников. Т. 1-2. М.: Старая Басманная, 2016.

12. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1775. СПб.: Императорская академия наук, 1775.
13. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1777. СПб.: Императорская академия наук, 1777.
14. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1779. СПб.: Императорская академия наук, 1779.
15. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1780. СПб.: Императорская академия наук, 1780.
16. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1782. СПб.: Императорская академия наук, 1782.
17. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1784. СПб.: Императорская академия наук, 1784.
18. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1785. СПб.: Императорская академия наук, 1785.
19. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1787. СПб.: Императорская академия наук, 1787.
20. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1792. СПб.: Императорская академия наук, 1792.
21. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от Рождества Христова 1794. СПб.: Императорская академия наук, 1794.

Литература:

1. Анисимов Е.В. Податная реформа Петра I. Л.: Наука, 1982.
2. Бабич М.В. Государственные учреждения XVIII века. М.: РОССПЭН, 2003.
3. Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988.
4. Булгаков М.Б. Государственные службы посадских людей в XVII веке. М., 2004
5. Вигилев А.Н. История отечественной почты. М., 1990.

6. Вейсман А.Д. Транспорт России периода разложения феодально-крепостнических отношений. К вопросу о попытках создания самодвижущихся средств сухопутного безрельсового транспорта: Автореф. дис. ... канд. эконом. наук. М., 1956.
7. Вицын А.И. Краткий очерк управления в России от Петра Великого до издания общего учреждения министерств. Казань, 1855.
8. Глаголева А.П. Олонецкие заводы в первой четверти XVIII века. М., 1957.
9. Готье Ю.В. История областного управления в России от Петра I до Екатерины II. Т.1. М., 1913.
10. Градовский А.Д. Высшая администрация России XVIII столетия и генерал-прокуроры. СПб., 1866.
11. Градовский А.Д. Начала русского государственного права. Органы местного управления. Т. 9. Ч. 3. СПб., 1908.
12. Заозерская Е.И. Рабочая сила и классовая борьба на текстильных мануфактурах России в 20-х – 60-х годах XVIII века. М., 1960.
13. Ибнеева Г.В. Екатерина II и Остзейский край в 1764 году // Уроки Вульфсона. Сборник статей памяти Г.Н. Вульфсона / Под ред. Е.А. Вишленковой и А.Н. Бикташевой. Казань: КГУ им. В.И. Ульянова-Ленина, 2003. С. 221-236;
14. Ибнеева Г.В. Путешествия Екатерины II. Опыт «освоения» имперского пространства. Казань: КГУ им. В.И. Ульянова-Ленина, 2006.
15. Ибнеева Г.В. Имперская политика Екатерины II в зеркале венценосных путешествий. М.: Памятники исторической мысли, 2009.
16. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982.
17. Истомина Э.Г. Дороги России в 18 – начале 19 вв. // Исследования по истории России 16-18 вв. Сборник статей в честь 70-летия Я.Е. Водарского. М., 2000.

18. Истомина Э.Г. Пути сообщения в России в XVII – начале XIX вв. // Российская Империя от истоков до начала XIX века. Очерки социально-политической и экономической истории. М.: Русская панорама, 2011.
19. Капустина Г.Д. Гужевой транспорт в Северной войне (по материалам Московской крепостной конторы начала XVIII века) // Вопросы военной истории России XVIII и первой половины XIX века. М., 1969. С. 156-183.
20. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт. Новосибирск, 2004.
21. Кизеветтер А.А. Посадская община в России XVIII ст. М., 1903.
22. Комолов Н.А. Ремонт и содержание сухопутных путей сообщения в контексте взаимодействия государства и общества (на примерах Воронежской губернии) // Государство и общество: взаимодействие и противодействие. Воронеж, 2013. С. 43 – 47.
23. Кошелева О.Е. Люди Санкт-Петербургского острова петровского времени. М.: ОГИ, 2004.
24. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898). СПб.: Типография Министерства путей сообщения. 1898.
25. Кротов П.А. Осударева дорога. СПб.: Историческая перспектива, 2011.
26. Козлова Н.В. Российский абсолютизм в купечество в XVIII веке. М.: Археографический центр, 1999
27. Кудрявцев А.С. Очерки по истории дорожного строительства в СССР в дооктябрьский период. М., 1951.
28. Кузьмин Е.П. Законы, коррупция и дорожный вопрос в России XVIII века // Марийский юридический вестник, 2015. №4. С. 23-26.
29. Марасинова Л.М. Пути и средства сообщения XVIII в. // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985.

30. Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. СПб.: Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел. Т. 1. 1902.
31. Милов Л.В. Великорусский пахарь и особенности российского исторического процесса. М.: РОССПЭН, 2001.
32. Наседкин Е.Н. Казенные службы московских купцов в 20-е – 30-е гг. XVIII века // Вестник Московского университета. Серия 8: История. №4. 2008. С. 111 – 123.
33. Орлов А.С. Волнения на Урале в середине XVIII века. М., 1979.
34. Павленко Н.И. Развитие металлургической промышленности России в первой половине XVIII века. М., 1953.
35. Павленко Н.И. Принудительный и наемный труд в металлургии России второй половины XVIII века // Из истории рабочего класса и революционного движения. Сборник статей памяти А.М. Панкратовой. М., 1958. С. 101- 113.
36. Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны. Формирование внутриполитического курса и судьбы армии и флота. СПб: Алетейя, 2001
37. Петрухинцев Н.Н. Внутренняя политика Анны Иоанновны. М.: РОССПЭН, 2014.
38. Писарькова Л.Ф. Государственное управление России с конца XVII до конца XVIII века. М.: РОССПЭН, 2007.
39. Семенова Л.Н. Рабочие люди Санкт-Петербурга в первой половине XVIII века. Л. 1974
40. Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Кн. 10. Т. 19-20. М.: Соцэкгиз, 1963.
41. Струмилин С.Г. .История черной металлургии в СССР. Т. 1. М., 1954.
42. Троицкий С.М. Финансовая политика абсолютизма. М., 1960.
43. Филиппов А.Н. Правительствующий Сенат при Петре Великом и его ближайших преемниках (1711-1741). СПб., 1911.

44. Шипилов А.В. Индустрия России первой половины XVIII века: промыслы, ремесло, мануфактура. Воронеж, 2009.

Справочная литература:

1. Государственность России. Словарь-справочник. В 4 кн. М.: Наука, 1999-2011.
2. Военная энциклопедия. Под ред. Ген. штаба полк. В.Ф. Новицкого, воен. инж. подполк. А.В. фон Шварца и др. Санкт-Петербург : Т-во И.Д. Сытина, 1911-1915.
3. Высшие чины Российской империи. Биографический словарь. В 3 т. М., 2017.
4. Русский биографический словарь: Гоголь - Гюне. М.: Аспект Пресс, 1997.