

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова

На правах рукописи

Калинин Михаил Владимирович

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

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Москва, 2018

Работа выполнена на кафедре истории России до начала XIX века исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова.

Научный руководитель

Хитров Дмитрий Алексеевич,
кандидат исторических наук, доцент

Официальные оппоненты

Петрухинцев Николай Николаевич,
доктор исторических наук, профессор, Липецкий филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного Хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», профессор кафедры гуманитарных и естественнонаучных дисциплин

Смилянская Елена Борисовна,
доктор исторических наук, профессор, ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики», профессор факультета истории школы исторических наук

Белов Алексей Викторович,
кандидат исторических наук, старший научный сотрудник ФГБУН «Институт российской истории Российской Академии наук

Защита диссертации состоится «10» декабря 2018 года в 14 часов на заседании диссертационного совета МГУ.07.01. Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова по адресу: 119191, г. Москва, Ломоносовский проспект, 27, корп. 4, исторический факультет МГУ, ауд. А-419.

E-mail: ot-dissovet@hist.msu.ru

С диссертацией можно ознакомиться в отделе диссертаций научной библиотеки МГУ имени М.В. Ломоносова (Ломоносовский проспект, дом 27) и на сайте ИАС «ИСТИНА»: <https://istina.msu.ru/dissertations/144143649/>

Автореферат разослан «__» _____ 2018 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат исторических наук, доцент



Н.Г. Абрамова

Общая характеристика работы

Актуальность темы 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 государства в решении дорожного вопроса.

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 I столица страны была создана в пустынном и неосвоенном регионе. Этот регион было необходимо быстро связать с основной территорией страны и зарубежными странами. 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, обеспечили сообщение столицы с соседними государствами – дорога на Выборг вела в Швецию, дорога к Нарве – 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 занялись решением этой задачи, одной из самых сложных и ресурсоемких из тех, с которыми сталкивалась Российская империя в первые десятилетия своего существования. Таким образом, начиная с 1720-х гг. начинает формироваться государственная политика в области дорожного строительства, хотя в этот период ее объектом была лишь небольшая часть дорожной сети государства. Специфика решения государством хозяйственных задач подобного рода в последние годы находится в центре 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 экономики страны, выступив в роли создателя «всеобщих условий производства»¹. В связи с этим становится актуальным исследование содержания дорожной политики Российского государства в XVIII веке.

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

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

1798 по 1898 г.². В книге отражены сведения о развитии сухопутных дорог с 1649 по 1796 г.

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 XIII века до шоссейных дорог Российской империи начала XX века. Стоит отметить, что в справочнике Мейена приведены данные по характеру развития техник дорожного строительства в XVIII веке, а также освещен комплекс мероприятий, связанных с организацией в 1740-е г. 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 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

² Краткий исторический очерк 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.

⁵ Там же. С. 106.

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

⁷ Там же.

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. 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

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.

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.

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 неэффективности 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 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.

Объектом исследования является государственная дорожная политика XVIII века, осуществлявшаяся правительственными канцеляриями и комиссиями.

Предмет исследования – методы проведения данной политики, а также конкретные мероприятия, осуществленные на этом поприще.

Хронологические границы – 1725-1796 г. – определяются временем

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.

создания первого (Канцелярия от строения перспективной дороги) и расформированием последнего (Комиссия о дорогах в государстве) центрального дорожного ведомства XVIII века.

Цель исследования: изучение содержания, методов и этапов эволюции государственной дорожной политики. Для достижения этой цели необходимо решить следующие **исследовательские задачи:**

1. Проанализировать положение центральных ведомств, создававшихся государством для решения проблем в дорожной сфере.
2. Определить, какие механизмы использовало правительство для обеспечения строительно-ремонтных дорожных работ рабочей силой.
3. Изучить принципы финансирования государственных дорожных строек.
4. Определить характер развития техник дорожного строительства в XVIII веке.

Источниковая база исследования представлена законодательными и делопроизводственными документами. Важнейший комплекс документов государственных дорожных ведомств отложился в собрании Сената (РГАДА). Работая с ними, исследователь сталкивается с крупной проблемой – отсутствием единых фондов, в которых лежали бы дела соответствующих учреждений. Как правило, документы лежат не только в собраниях учреждений, составляющих ту или иную архивную коллекцию, но и попадают в коллекции «чужих» ведомств в виде выписок и отчётов. 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.

В коллекции документов Камер-коллегии²⁰ отложились делопроизводственные материалы нескольких ведомств: Канцелярии от строения государственных дорог, Московской и Новгородской губернских

²⁰ РГАДА. Ф. 248. Оп. 11. Кн. 604; Кн. 828.

канцелярий. Главным образом в документах содержится переписка между Сенатом и нижестоящими учреждениями. Особый интерес представляют росписи гнилых мостов на Московско-Петербургской дороге, которые позволяют нам проследить ход ремонта этой дороги в 1730-1732 г.

Вторая коллекция представлена документами сенатской Канцелярии от строения государственных дорог²¹, среди документов которой сохранились дела как самой Канцелярии от строения государственных дорог, так и Канцелярии перспективной дороги, Московской и Новгородской губернских канцелярий. В них также содержится делопроизводственная переписка между Сенатом и нижестоящими ведомствами. Внутри данного комплекса следует выделить крупный отчет по расходованию казенных денег на дорожное строительство за 1742-1758 г., а также группу документов, связанную с подготовкой путешествия Екатерины II в Прибалтику в 1764 году.

Третья коллекция сформирована документами правительственной Комиссии о дорогах в государстве²². Наряду с ними, в виде выписок и экстрактов, туда попали документы губернских и уездных канцелярий, материалы Канцелярии от строения государственных дорог и Канцелярии перспективной дороги. Содержащиеся в коллекции документы являются главным образом перепиской между Сенатом и нижестоящими ведомствами. Отдельного упоминания заслуживают отложившиеся в коллекции Комиссии о дорогах дела по ремонту дорог в Олонецком уезде в 1742 году, которые позволяют проанализировать механизмы функционирования натуральной дорожной повинности.

Законодательные акты, использованные в качестве источников, опубликованы (ПСЗ), либо выявлены в коллекциях делопроизводственных материалов (РГАДА). Кроме того, в ходе проведения исследования использованы графические материалы: рисунки и чертежи профилей дорожного полотна, карты и планы XVIII века.

²¹ РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5472; Кн. 5483.

²² РГАДА. Ф. 16. Разряд. Оп. 1. Д. 267. Ч. 1-4.

Методологическую основу исследования составляет базовый принцип **историзма**. Развитие государственной дорожной политики в течение 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 выполнены детальная 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. Также результаты исследования могут быть использованы для разработки специального курса, посвященного истории путей сообщения в России XVIII века.

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. Пятые 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 общим объемом около 3,33 п. л., 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: диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников и литературы.

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 г. существовал ряд сменявших друг друга правительственных канцелярий и комиссий, которые занимались строительством и ремонтом части дорог, наиболее важных с точки зрения правительства. Дороги, находившиеся в их ведении, обозначены в данном исследовании как «государственные».
3. Правительство, занимаясь организацией строительства и ремонта государственных дорог, прибегало к различным способам привлечения рабочей силы. Оно проводило мобилизации работных людей и солдат, а также нанимало подрядчиков. Наемный труд был наиболее эффективен. Однако отказаться от принудительного труда государство сумело только к 1780-м г.
4. На протяжении большей части изучаемого периода казна финансировала дорожное дело по остаточному принципу. Ситуация изменилась только в 1780-е г., 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 г. и был связан с преобразованием всей государственной дорожной политики.

Основное содержание работы

В первой главе «Дорожные ведомства XVIII века» последовательно разбирается деятельность центральных дорожных учреждений XVIII века. Одновременно с этим рассматриваются биографии руководителей данных ведомств, анализируется статус и политический вес чиновников.

В первом параграфе «Канцелярия от строения перспективной дороги» автор анализирует работу Канцелярии от строения перспективной дороги – первого дорожного ведомства в истории России. На основании документов данной Канцелярии, автор уточняет время функционирования Канцелярии: после 1725 – до 1730 г. Данную Канцелярию можно назвать типичным для первой половины XVIII века профильным ведомством, созданным правительством для достройки и поддержания в рабочем состоянии вновь построенной перспективной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом. Аналогичное ведомство – канцелярия Ладожского канала – было создано в 1723 года для организации работ по постройке канала вдоль южного берега Ладожского озера²³. Курировал работу Канцелярии перспективной дороги гвардейский офицер, подполковник Санкт-Петербургского гарнизона Григорий Иванович Зезевитов. Это, с одной стороны, подтверждает известный управленческий принцип петровской эпохи: военный – лучший чиновник. С другой стороны, это показывает, что правительство не считало дорожный вопрос приоритетным и потому поручило его решение рядовому офицеру (для

²³ Государственность России. Словарь-справочник. М., 1999. Кн. 2. С. 205.

сравнения: во главе Канцелярии Ладожского канала стоял генерал Б.Х. Миних).

Во втором параграфе «Государственные дороги в ведении Камер-коллегии и Сената» рассматривается деятельность Камер-коллегии и Сената в тот период, когда государственные дороги страны подчинялись им напрямую (Камер-коллегии с 1730 по 1740 г., Сенату – в 1741 году). Перечень этих дорог менялся, в центре внимания находилась Московско-Петербургская дорога (в особенности, её «новый» участок – от Соснинской пристани на Волхове до Петербурга). В 1730-1732 г. казенные дороги курировал Б.Х. Миних, под руководством которого был осуществлен успешный ремонт Московско-Петербургской и Новгородско-Псковской дорог. Затем казенные дороги вновь перешли в ведение Г.И. Зезевитова, однако источники не позволяют выяснить, кто и на протяжении какого периода занимался казенными дорогами в 1733-1739 г. В 1740 году государственными дорогами занимается шлюзный мастер Тимофей фон Армус. В 1741 году, с переходом государственных дорог в распоряжение Сената, их курирует майор Вильбоа. Мы видим, в данный период дорожная политика государства неустойчива: отсутствует профильное ведомство, часто меняются «кураторы» дорожного хозяйства.

Третий параграф «Канцелярия перспективной дороги» посвящен деятельности Канцелярии перспективной дороги, функционировавшей в 1742-1755. Сфера деятельности данной Канцелярии с течением времени расширялась. В 1742 году в неё входила только «Перспективная» дорога от Соснинской пристани на Волхове до Санкт-Петербурга. Напротив, в 1755 году Канцелярия курировала всю Московско-Петербургскую, Петербургско-Нарвскую, Петербургско-Шлиссельбургскую, Царскосельскую, Петергофскую и др. дороги. По мере расширения полномочий Канцелярии увеличивались её штаты и финансирование. Возглавлял Канцелярию генерал В.В. Фермор, крупный военный и государственный деятель елизаветинской эпохи. В параграфе автор делает вывод о качественном изменении дорожной

политики государства в елизаветинский период, что подтверждается продолжительным временем работы Канцелярии, значительным числом её полномочий и высоким положением её руководителя.

В четвертом параграфе «Канцелярия от строения государственных дорог» автор анализирует основные мероприятия, проведенные Канцелярией от строения государственных дорог, существовавшей в 1755-1780 г. Данное ведомство было создано на основе предшествующей канцелярии для управления всеми казенными дорогами. Первое время новую Канцелярию возглавлял В.В. Фермор, который, с началом Семилетней войны, передал её своему заместителю, генералу П.Н. Григорьеву. В 1764 году Екатерина II поручает канцелярию генералу Н.Е. Муравьеву, который получает при этом право личного доклада императрице. В 1768 году Муравьев по состоянию здоровья оставляет эту должность, и Канцелярия переходит в ведение генерала М.И. Мордвинова, который курировал государственные дороги вплоть до роспуска Канцелярии в 1780 году. Источники не позволяют реконструировать деятельность Канцелярии в 1760-1770 г., однако можно сделать предположение, что Канцелярия не справилась со своей главной задачей, обозначенной в указе Екатерины II 1764 года: разработать генеральные правила организации дорожного дела в России и приступить к их исполнению.

Пятый параграф «Экспедиция по строению дорог» описывает работу Экспедиции по строению дорог, существовавшей в 1780-1784. Она была создана после ликвидации Канцелярии от строения государственных дорог для достройки дорог Санкт-Петербургской губернии. Автор делает вывод, что к началу 80-х г. XVIII века история государственной дорожной политики совершила «полный круг» – новое дорожное ведомство, как и Канцелярия от строения перспективной дороги, занималось исключительно дорогами столичного региона. Руководителем ведомства был подполковник С.Н. Зиновьев – опытный, но не высокопоставленный инженер, долгие годы служивший в присутствии Канцелярии от строения государственных дорог.

В шестом параграфе «Комиссия о дорогах в государстве» освещена деятельность Комиссии о дорогах в государстве, функционировавшей в 1786-1796 г. В отличие от всех дорожных канцелярий, Комиссия о дорогах подчинялась напрямую императрице. В состав Комиссии вошли крупные государственные деятели екатерининской эпохи: граф А.П. Шувалов; граф А.А. Безбородко; генерал-майор П.А. Соймонов. Комиссия разработала уложение о дорогах, на основании которого был начал крупный ремонт Московско-Петербургской дороги. Для его проведения были созданы местные дорожные учреждения – губернские дорожные экспедиции. Успешные ремонтные работы были прерваны Русско-турецкой войной 1787 года, с началом которой работа Комиссии о дорогах приостановилась. 21 декабря 1796 года Павел I упразднил Комиссию о дорогах. Теперь бывшие государственные дороги, которые курировали специальные дорожные ведомства, перешли в распоряжение губернских властей.

Выводы по первой главе: на протяжении изучаемого периода в России не было 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, однако с течением времени сфера деятельности дорожных ведомств расширялась. Одновременно с этим менялся статус лиц, возглавлявших их. Если в 1727 году все казенные дороги курировали гвардейские офицеры, то в 1760-е г. – 1780-е г. ими занимались высшие сановники государства. В 1796 году Павел I упразднил екатерининские дорожные учреждения и вернул дороги в ведение губернских властей. Однако 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

сообщений²⁴, прообраз будущего Министерства путей сообщений. Следовательно, мероприятия в дорожной сфере, предпринятые в XVIII веке, определили контуры дорожной политики государства в XIX веке.

Во второй главе «Дорожная повинность. Строители государственных дорог XVIII века» даётся ответ на вопрос, кто и как строил государственные дороги в XVIII веке.

Первый параграф «Натуральная дорожная повинность и её функционирование в XVIII веке» посвящен организации натуральной дорожной повинности. В XVIII веке практически все сухопутные дороги страны чинили и строили местные крестьяне, выполняя, таким образом, указанную повинность. Её выполнению препятствовало несколько факторов. Прежде всего, крестьяне не были заинтересованы в результатах этого труда: летом дорожные работы отвлекали крестьян от земледельческих занятий, зимой крестьяне могли заниматься промыслами, либо уходить на заработки в город. Кроме того, за эту работу крестьяне не получали никакого жалованья.

Во втором параграфе «Работные люди на строительстве государственных дорог в XVIII веке» проанализирована специфика организации труда работных людей, рекрутировавшихся государством на дорожные работы. Как правило, это были крестьяне близлежащих к дорогам деревень, которые получали за свой труд «плакатное» жалованье. Его размер был невелик и не увеличивался в XVIII веке; на фоне роста цен «плакатные работы» воспринимались крестьянами как тяжелая повинность, которую они исполняли весьма неохотно. При этом дорожные работные люди, в отличие от приписных к казенным заводам, не сформировали отдельную группу податного населения.

В третьем параграфе «Армия на строительстве дорог в XVIII веке» проанализирована деятельность армии на строительстве и ремонте государственных дорог в XVIII веке. С одной стороны, солдаты не были

²⁴ Государственность России. Словарь-справочник. М.: Наука, 2001. Кн. 4. С. 454-455.

обременены земледельческими работами и находились на казённом довольствии – следовательно, государство могло распоряжаться ими так, как считало нужным. В то же время на протяжении XVIII века Россия участвовала во многих войнах, из-за чего правительство не могло долгое время использовать крупные воинские подразделения на дорожных работах. В попытке найти выход из этой ситуации, правительство приписало к Канцелярии от строения государственных дорог специальный дорожный батальон. Однако в этот батальон часто попадали инвалиды, которых государство «списывало», из-за чего эффективность дорожных батальонов была невысокой.

Четвертый параграф «Подрядчики на строительстве государственных дорог в XVIII веке» посвящен деятельности подрядчиков на строительстве и ремонте казенных дорог. В отличие от сельских старост, которые бегали от натуральной дорожной повинности, подрядчики приходили сами. При этом, в отличие от солдат и офицеров, подрядчикам не нужно было ходить на войну. Однако подрядчикам нужно было платить – и платить существенно выше «плакатных» расценок. На протяжении всего периода государство время от времени обращалось к подрядчикам. В ходе большого ремонта Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 г. использовался исключительно наёмный труд, что дало весомые результаты: за первый год работ была приведена в порядок $\frac{1}{4}$ дорожного полотна, в полном соответствии с утвержденным планом.

Выводы по второй главе: в XVIII веке гужевые дороги строили и чинили местные обыватели. Однако натуральная дорожная повинность не могла обеспечить нормальное функционирование новых дорог (главным образом в Санкт-Петербургской губернии) – для их обустройства требовались иные мероприятия. Одним из них стала практика привлечения к строительству дорог работных людей – крестьян, получавших за работу жалованье по «плакату». Поскольку размер этого жалованья был низок, крестьяне воспринимали «плакатные» работы как очередную натуральную повинность.

Другой попыткой найти выход из положения стало привлечение к работам военных. Однако солдаты и офицеры не могли постоянно заниматься дорожными работами: время от времени Россия вступала в очередную войну, которая отвлекала и людские, и финансовые ресурсы. Наиболее эффективным способом решения проблемы было привлечение к работам наемных людей. Но отказаться от принудительного труда крестьян и солдат в пользу работы наемных людей государство смогло только к 80-м г. XVIII века, после коренного изменения принципов государственного управления и фискальной политики.

В третьей главе «Финансирование государственного дорожного хозяйства в 1725-1796 г.» анализируются принципы финансирования государственного дорожного хозяйства. Автор приходит к следующим выводам: поскольку организация рабочей сети гужевых дорог не относилась к числу приоритетных задач Российского государства в XVIII века, оно финансировало ремонт и строительство дорог по «остаточному принципу». Только в 1742 году, с учреждением Канцелярии перспективной дороги, появились регулярные ассигнования на государственные дороги из Штатс-конторы. Однако этих денег не хватало даже на проведение текущих ремонтов. Кроме того, с началом очередного военного конфликта, финансирование дорожного хозяйства практически прекращалось – это произошло, например, во время Семилетней войны. И только к концу 1780-х г. ситуация изменилась и правительство нашло средства для проведения масштабных ремонтных работ на Московско-Петербургской дороге, для чего из казны было выделено 4 000 000 рублей – рекордная для дорожного хозяйства страны сумма. Эти деньги позволили успешно выполнить первую часть ремонтных работ, однако начавшаяся в 1787 году война с Османской империей заставила казну взять обратно все деньги, которые были выделены на дорожный ремонт. При этом, наряду с казёнными ассигнованиями, в распоряжении руководителей дорожных ведомств середины XVIII века находились деньги, собиравшиеся за проезд по государственным дорогам. Впервые деньги с проезжающих стали

собирать в 1732 году на дороге Санкт-Петербург – Шлиссельбург, а в 1742 году эта практика была распространена на «перспективную дорогу» между Соснинской пристанью и Санкт-Петербургом. Несмотря на то, что собранные суммы также не покрывали затрат даже на текущий ремонт дорог, для государственных дорожных учреждений эти деньги были важным независимым от казны источником дохода. В 1754 году, вместе с отменой внутренних таможен, деньги с проезжающих по государственным дорогам собирать перестали.

В четвертой главе «Техники дорожного строительства XVIII века» проанализировано развитие техник дорожного строительства в XVIII веке. Автор приходит к следующим выводам: На протяжении практически всего изучаемого периода эти техники были архаичными: дороги мостили фашинными (т.е., сделанными из связок хвороста) мостовыми, пространство между которыми заполняли землей и песком. В болотах северо-запада фашинные мостовые сгнивали за 3-5 лет, после чего их требовалось укладывать заново. Организаторы дорожного строительства (Миних, Вильбоа, Фермор) неоднократно пытались отказаться от практики укладки фашинных мостовых в пользу каменных, однако правительство (Сенат) блокировало эти попытки. Техники дорожного строительства, как и дорожная политика Российского государства, кардинально меняются только к концу 80-х гг. XVIII века. Это иллюстрирует опыт большого ремонта Московско-Петербургской дороги в 1786-1787 г., в ходе которого все новые мосты укладывались из камня. Русско-турецкая война 1787-1791 г., остановившая ремонт Московско-Петербургской дороги, помешала внедрению новых техник дорожного строительства, в результате чего решение этого вопроса произошло только в XIX веке.

Публикации в рецензируемых научных изданиях, индексируемых в базах данных Web of Science, Scopus, RSCI и в изданиях, утвержденных Ученым советом МГУ им М.В. Ломоносова (по группе специальностей 07.00.00 – исторические науки и археология).

1. *Калинин М.В.* «С верхового, хотя бы оный и курьер был – по 3 копейки» (организация платных дорог в XVIII веке) // *Родина.* – 2017. – № 6. – С. 110-113. (0,39 п.л.). Импакт-фактор – 0,089.
2. *Калинин М.В.* «Стройбаты XVIII века». Армия на строительстве дорог // *Вестник Брянского государственного университета: исторические науки и археология.* – 2018. – № 2. – С. 56-62. (0,57 п.л.). Импакт-фактор – 0,217.
3. *Калинин М.В.* «Перспективная» дорога из Петербурга в Москву // *Человеческий капитал.* – 2018. – № 6. – С. 17-25. (0,54 п.л.). Импакт-фактор – 0,15.
4. *Калинин М.В.* Откуда в России плохие дороги? Техники дорожного строительства XVIII века // *Клио.* – 2018. – № 8. – С. 136-142. (0,81 п.л.). Импакт-фактор – 0,137.
5. *Калинин М.В.* Большой ремонт Московско-Петербургской дороги в 1786–1787 г.. и новые черты государственной дорожной политики // *Вестник Московского университета. Серия 8: История.* – 2018. – № 4. – С. 35-45. (0,61 п.л.). Импакт фактор – 0,086.

Иные публикации по теме диссертации:

1. *Калинин М.В.* Строительство и ремонт дороги Москва – Санкт-Петербург в 1726-1733 г.. // *Русь. Россия: Средневековье и Раннее Новое время. Четвертые чтения памяти академика РАН Л.В.Милова. Материалы к международной научной конференции. Москва, 26 октября - 1 ноября 2015 г. М., 2015. – Вып. 4. – С. 544-548. (0,21 п.л.).*
2. *Калинин М.В.* Подготовка путешествия Екатерины II в Остзейский край// *Русь. Россия: Средневековье и Раннее Новое время. Пятое чтения памяти академика РАН Л.В.Милова. Материалы к международной научной конференции. М., 2017. – Вып. 5. – С. 479-482. (0,2 п.л.).*