

удк 656(091)

© Петров Ю. И.

— кандидат исторических наук, доцент,  
доцент кафедры «Таможенное право и организация  
таможенного дела» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
petrov52@ro.ru

### **Развитие путей сообщения и транспортного законодательства в петровскую эпоху**

**Аннотация.** В статье рассматриваются практические шаги Петра Великого, направленные на развитие путей сообщения и транспортного законодательства в государстве. Особое внимание уделено водным путям сообщения, развитие которых осуществлялось посредством строительства каналов, мерам, способствовавшим обновлению торгового парка судов и правовой регламентации этих процессов.

**Ключевые слова:** история; транспорт; законодательство; каналы; суда.

© Petrov Yu.

— candidate of historical sciences, associate professor,  
professor of «The customs law and customs affairs»  
of the Law institute of Russian university of transport

### **Development of communication routes and transport legislation in the Peter's I era**

**Abstract.** The article discusses the practical steps of Peter The great, aimed at the development of communication routes and transport legislation in the state. Particular attention is paid to the waterways, the development of which was carried out through the construction of canals, measures that contributed to the renewal of the commercial fleet of ships and the legal regulation of these processes.

**Keywords:** history; transport; legislation; channels; ships.

---

Коренные изменения во многих сферах государственной деятельности стали происходить в правление Петра Великого, который, по мнению В. О. Ключевского, вернулся из своего первого путешествия из-за границы с представлением о Европе как «шумной и дымной мастерской с машинами, кораблями, верфями, фабриками, заводами» [1, с. 25]. Очевидно, что такой

же царь захотел увидеть и Россию.

Проявляя заботу о развитии торговли и промышленности, Петр начал первые работы по устройству водных и сухопутных путей сообщения. Выходившие в это время распоряжения наглядно демонстрируют его усилия, направленные на просвещение русского купечества и становление торгового мореплавания, которые вместе со свободной торговлей и умелым производством, по его мнению, должны были создать источники изобилия и преумножить силу государства [2, с. 43].

Однако, с одной стороны, торговля всячески поощрялась и стимулировалась, а с другой — жестко регламентировалась государством, которое предписывало купечеству, где и чем торговать. В 1711 г. началось насильственное переселение в Петербург наиболее состоятельных купцов из разных городов страны. В 1713 г. было запрещено вывозить основные товары русского экспорта через г. Архангельск, давно уже являвшийся главным торговым портом России. Товары предписывалось везти для продажи в Петербург, где в то время еще не существовало соответствующей инфраструктуры. Петр торопился превратить Петербург в главный торговый центр страны. Но такого рода мероприятия вели к разрыву сложившихся торговых связей и способствовали разорению купечества. Вместе с тем предпринятые Петром меры постепенно возымели свое действие и привели к желаемым результатам. В течение 10 лет — с 1715 по 1725 г. число торговых судов, заходивших в петербургский порт, выросло примерно в 10 раз [3, с. 77—78].

Государство приступило к совершенствованию путей сообщения. В царствование Петра I правовое регулирование общественных отношений в сфере транспортных коммуникаций все больше стало обретать черты относительно стройной системы [4, с. 18].

Для развития водных путей сообщения Петр активно занялся строительством каналов и прежде всего на Волжско-Донском водного пути. Здесь он возобновил строительство, начатое еще турками во второй половине XVI в., судоходного канала между рекой Иловлей [Иловля — река в европейской части России, левый приток Дона. Общая длина реки составляет 358 км. Протекает по Саратовской и Волгоградской области, в общем направлении на юго-запад], притоком Дона и рекой Камышинкой [Камышинка — правый приток Волги длиной 102 км], притоком Волги. Строителям удалось вырыть часть соединительного канала и построить несколько шлюзов, но в 1701 г. работы прекратились в связи с начавшейся войной со Швецией.

Следующим шагом Петра по устройству искусственного водного пути для соединения Дона с Волгой стало строительство Ивановского канала. К 1707 г. было уже сооружено более 20 каменных шлюзов. Однако в 1711 г., когда Азов должен был перейти к туркам, работы были прекращены [7, с. 7].

После присоединения к России побережья Балтийского моря и основа-

ния г. Петербурга Петр задался целью создать Вышневолоцкую водную систему для активизации торговых отношений с Западной Европой, а также для снабжения новой столицы жизненно важными товарами. Для этого началось сооружение системы каналов, которые должны были позволить проложить водный путь от Балтийского к Каспийскому морю. Первым стал соединительный канал между реками Цною [Цна — река в Тамбовской и Рязанской областях России, левый приток Мокши (бассейн Волги). Длина реки 451 км] и Тверцою [Тверца — река в Тверской области Российской Федерации, левый приток Волги (впадает в нее в черте города Тверь). Длина реки 188 км], его строительство завершилось в 1708 г. [7, с. 7] Прошло 10 лет, и строения Вышневолоцкого канала стали разрушаться, сооружения обветшали, требовалось проведение ремонтных работ. В 1719 г. Петр I принял решение передать канал в частные руки новгородцу Сердюкову, обязав его при этом строить шлюзы на собственные средства. Для вознаграждения Сердюкова и на содержание шлюзов были направлены деньги, выручаемые от платы с проходящих груженых судов, а также с 1722 г. на 20 лет Сердюков получил право владеть кабацкими, таможенными и канцелярскими сборами.

В 1722 г. для развития судоходства по Вышневолоцкой системе Сердюков получил указание в вышневолоцких шлюзах сделать ворота в боровицких порогах, каменные запоры, сделанные для рыбной ловли разобрать, обеспечив тем самым свободное судоходство, а от Твери до Вышневолочка по обе стороны реки Тверцы вычистить бечевники [2, с. 82].

Из-за непригодности большинства судов для плавания по морям часто имела место их гибель. Созданные еще при царе Алексее Михайловиче, отце Петра I, суда для передвижения по морям и рекам были непрочными. Делались они обычно из сырой древесины, неплотно пригнанные боковины скреплялись скобами, при этом не конопатились, поэтому многие в плаваниях тонули вместе с грузом, нанося серьезный урон торговле. Чтобы поправить сложившееся положение, необходимо было отказаться от использования старых судов и налаживать строительство современных надежных кораблей. В 1714 г. на Ладожском озере, где наиболее часто гибли корабли, было запрещено использовать для перевозки грузов все ранее построенные суда.

Архангельским промышленникам, выходящим в море на промыслы на ладьях [Ладья — морское и речное парусно-весельное судно, приспособленное для дальних плаваний. Длина до 20 м, ширина до 3 м. Строительство ладей прекращено в России в начале XVIII в.] и кочах [Коч — русское мореходное парусное судно поморов и сибирских промышленников; деревянное, одномачтовое, однопалубное, промысловое, парусно-гребное, XI—XIX вв.], разрешено было еще в течение трех лет пользоваться этими судами, а за это время построить новые морские суда, аналогичные гукорам [Гукор — парусное двухмачтовое судно с широким носом и круглой кормой водоизмещением 60—200 т]. Судостроителям были предложены ра-

бочие проекты новых судов, таких как эверсы [Эверс — грузовое одномачтовое плоскодонное судно, имеющее вооружение], коломенки [Коломенка — беспалубное речное судно] и романовки [Романовка — парусное речное судно, вошло в истории как замечательное изобретение людей, живших в городе Романове Ярославского края на рубеже XVII—XVIII вв. Романовки до середины XIX века плавали по Волге, перевозя значительное количество грузов.]. Однако поскольку кораблей новых моделей не доставало, то в 1718 г. правительство вынуждено было разрешить доставку продовольствия и других товаров в Санкт-Петербург и в другие города по рекам и озерам на старых судах.

В 1719 г. последовало указание — старые суда в городах переклеймить, т.е. поставить на учет, и более этих моделей не делать под угрозой ссылки и уничтожения построенных таких судов [2, с. 77—78]. Кроме административных мер воздействия на купечество с целью быстрее обновления плавсредств торгового флота, Петр I прибегал и к мерам экономическим. В 1718 г. пошлину с клади, перевозимой на новых судах, брали обычного размера. Начиная с 1719 г. размер пошлины, взимаемой с клади, перевозимой на старых судах, удвоили по сравнению с новыми судами. На следующем году эта пошлина увеличилась в три раза для старых судов, и такой ее рост был установлен на каждый следующий год. Но и этими мерами Петр I не ограничился и поручил вести разъяснительную работу среди купцов-судостроителей. До них доводились сведения об убытках, которые несли ежегодно на Ладожском озере от затопления старых судов. Только за лето 1718 г. затонуло до 1000 судов, а с начала существования г. Петербурга более 10 000. Однако новое приживалось с трудом, да и возможности по строительству современных судов были ограничены технологически и ресурсно, но правительство настаивало на обновлении судоходного парка, и в 1720 г. вторично были направлены представители власти на судоверфи с приказом суда о ликвидации старых моделей, а хозяев подвергнуть установленным наказаниям [2, с. 79].

Вместе с тем интересы государства вынудят правительства продолжать пользоваться судами старых образцов и в дальнейшем. В 1725 г. было принято решение продлить еще на три года перевозку соли, хлеба, железа и меди на старых судах из Астрахани по Волге и по другим рекам до Ладожского озера. В 1736 г. и в последующие годы возникшие проблемы со строительными материалами в Петербурге заставили правительство из-за недостатка новых судов разрешить привозить материалы на старых судах.

В этих условиях оставалась нерешенной проблема гибели судов. В целях борьбы с этим злом было принято решение о регламентации движения судов в зависимости от их моделей и водных объектов. В 1728 г. вышло положение, определявшее, по каким водам, какие суда могут перемещаться. По Каспийскому морю могли плавать галиоты [Галиот — парусное двухмачтовое судно водоизмещением 200—300 т.] и им подобные, сде-

ланые для плавания по Волге и по впадающим в нее рекам. Эти судна должны были быть сделаны из дуба и сосны с крепкой оснасткой. Для поощрения владельцев таких судов они освобождались от уплаты пошлин с купленного леса и рыбных снастей. По Ладожскому и Онежскому озерам разрешалось ходить с любым грузом только морским судам. Для движения по Белому и Мурманскому морям от Соловков до Архангельска и по реке Двине требовалось делать галиоты, гукоры [Гукор — парусное двухмачтовое судно с широким носом и круглой кормой водоизмещением 60—200 т. Экипаж около 70 человек], краеры [Краер — парусное грузовое, торговое или промысловое плоскодонное судно] и эверсы, а промышленникам для рыбного и звериного промыслов делать шерботы [2, с. 178].

Активная практическая деятельность Петра по сооружению водных транспортных путей способствовала и ускорению развития российского морского законодательства, свидетельством чего явилось принятие 20 июля 1720 г. Устава о эверсах [19, с. 218—220]. Эверсы по распоряжению царя передавались купцам для перевозки товаров. Устав детально регламентировал взаимоотношения хозяина судна и грузоотправителя, устанавливал время погрузки и разгрузки, а также распределял издержки, связанные с этими процессами. Возмещение ущерба при повреждениях, понесенных эверсом, возлагалось на хозяина судна, а убытки, связанные с товарами, нес купец. Получение груза подтверждалось распиской [20, с. 219].

В 1724 г. вышел морской торговый устав, установивший порядок досмотра торговых кораблей, предъявления перечня товаров с ценами на них и наложения взысканий за несоблюдение уставных правил [2, с. 70].

Будучи сторонником водного транспорта, Петр I не оставлял без внимания и сухопутные пути сообщения. Еще в 1683 г. по писцовому наказу [Писцовый наказ — распорядительный документ Поместного приказа, служебная инструкция лицу, проводящему поземельное кадастровое описание или подворную перепись] было установлено, что если проезжая дорога должна будет проходить через чье-либо владение или же понадобится прокладка такой дороги, то земли эти должны принадлежать государству. В случае необходимости на них должны быть проложены дороги к водопою или ко всяким угодыям шириной в две сажени, а большая проезжая дорога в три сажени [2, с. 84].

В 1711 г. на тракте от Москвы до Санкт-Петербурга были устроены почтовые станции в Волоколамске, Ржеве и Старой Русе [2, с. 84]. В 1719 г. земским комиссарам [Земский комиссар — выборное лицо, основная обязанность которого была сбор подушной подати, но ему также было поручено наблюдать за устройством и безопасным использованием путей сообщения] вменили в обязанности наблюдать за строительством и ремонтом зимних и летних дорог, а также состоянием мостов [2, с. 84].

При Петре I, как первый опыт дорожного строительства, началось сооружение сухопутной дороги от Москвы до Волхова. В 1720 г. для строительства и ремонта участка дороги от Санкт-Петербурга до Волхова лес

предписывалось заготавливать наемными работниками и рубить деревья во всех прилегающих владениях. В 1722 г. установили собрать для целей строительства по 2 деньги с крестьянских дворов, и по 1/10 с рубля с посадских [2, с. 84].

В сенатском Указе от 1 июня 1722 г. «О постройке новой дороги от Волхова до Москвы и о сборе для сего денег с купечества и крестьянских дворов, против канального расположения» был определен порядок строительства, время его осуществления и силы которые для него привлекались. В дорожных работах участвовали люди, «которые живут от дороги даже до 50 верст в стороны», работы выполнялись в «сухое время, чтобы только коренья выкопали», мостить же и рвы копать должны были «в осень когда от полевой работы отделаются» [23, с. 716—717].

В 1724 г. вышло указание о порядке выполнения ремонтных работ на дорогах местного значения, проходящих вблизи сельских поселений. Эти работы ложились на плечи крестьян из близлежащих к дороге деревень. Работы проводились по приказу земского комиссара весной и осенью, как считалось в нерабочую пору. В ремонте больших дорог, имеющих государственное значение, участвовали целые провинции, через которые дороги пролегали. Разверстка нагрузки осуществлялась по числу душ мужского пола, по шведскому примеру, при этом сажень моста на болотистом месте приравнивалась к 10 сажням на сухих местах и к 5 сажням на грязных [2, с. 84—85].

Для осуществления руководства в сфере транспорта создавались специальные государственные органы, наделенные полномочиями по разработке транспортно-правовых актов. В 1717 г. Петр I учредил ряд коллегий, среди которых была и Коммерц-коллегия. В данном ей Регламенте не было прямых указаний на осуществление деятельности в области дорог и дорожного строительства, однако поскольку торговое дело самым непосредственным образом было связано с дорогами, то и обеспечение перемещения по ним вменялось Коммерц-коллегии. Коллегии Петр поручил создать необходимые условия для торговой деятельности купечества, и так как основные пути сообщения были морскими и речными, то и торговый флот с хорошо обученными командами стал ее заботой. Коллегии вменялось контролировать производство работ по развитию водных сообщений и по строительству сухопутных дорог.

Труды Петра не во всем получили свое завершение, многое из задуманного, в том числе и в сфере транспорта, Петру не удалось довести до конца. Однако приемники Петра продолжали развивать пути сообщения, особенно активно это делалось в правление Екатерины II. Строительство некоторых каналов, начатых еще Петром, завершилось только в первой четверти XIX столетия в правление Александра I.

#### **Литература**

1. Ключевский, В. О. Сочинения : в 9 т. — Т. 4. Курс русской истории. — М., 1989.

2. Семенов, А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII-го столетия по 1858 год. Часть первая. — СПб., 1859.
3. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М., 2016.
4. Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — СПб., 1900.
5. ПСЗ. Т. VI. 1720. № 3615.
6. ПСЗ. Т. VI. 1720. № 3615.
7. Зенченко, М. Ю. Писцовый наказ // Государственность России : словарь-справочник.— Кн. 6.— Ч. 2.— М., 1996.
8. Сабельникова, И. В. Земский комиссар // Государственность России : словарь-справочник.— Кн. 5.— Ч. 1.— М., 1996.
9. ПСЗ. Т. VI. 1722. № 4025.

### **Literature**

1. Klyuchevsky, V. O. Works in 9 volumes of 4. The course of Russian history. — М., 1989.
2. Semenov, A. the Study of historical data on Russian foreign trade and industry with half of the seventeenth century to 1858. Part one. — SPb., 1859.
3. Duhno, N. A. the Theory of transport law : monograph / N. A. Dukhno, V. M. Koryakin. — М., 2016.
4. Zhitkov, S. M. Historical review of the structure and content of waterways and ports in Russia for a century: 1798—1898. — SPb., 1900.
5. PSZ. Vol. VI. 1720. № 3615.
6. PSZ. Vol. VI. 1720. № 3615.
7. Zenchenko, M. Y. Scribe mandate // Russian Statehood : dictionary. — № 6. — Part 2. — М., 1996.
8. Sabelnicova, I. V. Zemsky Commissioner // Russian Statehood : dictionary. — № 5. — Part 1. — М., 1996.
9. PSZ. Vol. VI. 1722. № 4025.