

## ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

---

УДК 656(091):94(47)

**Петров Юрий Иванович**

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

### **Правовое регулирование дорожного дела в России в правление Анны Иоанновны**

**Аннотация.** В статье рассматриваются правовые акты, принятые в правление Анны Иоанновны, направленные на развитие сухопутных путей сообщения в России. Анализ немногочисленных указов раскрывает шаги правительства в дорожном строительстве, в совершенствовании управления отраслью в центре и на местах, в заботе о купечестве и населении, привлекаемом к дорожному делу.

**Ключевые слова:** история; транспорт; дороги; Анна Иоанновна; указы; Петр I; законодательство.

© Yury Iv. Petrov

Candidate of History, docent,  
associate professor of the department  
'Customs Law and Organization of the Customs Affairs',  
Law Institute, Russian University of Transport (MIIT),

### **Legal regulation of roads in Russia during the reign of Anna Ioannovna**

**Abstract.** The article considers the legal aspects, adopted during the reign of Anna Ioannovna, the aim of which was to improve land roads in Russia. The analysis of few decrees shows the governmental efforts to build roads, to improve local and general management in this field, to take care of merchants and people, involved into road building.

**Keywords:** history; transport; roads; Anna Ioannovna; decrees; Peter I; legislation.

---

После смерти Петра I, в январе 1725 г., в стране наступила эпоха, как ее назвал В. О. Ключевский, дворцовых переворотов [1, стр. 7]. Современников и поныне намного больше привлекают эпизоды дворцовой борьбы, чем процесс «переваривания» огромной державой петровских преобразований и их адаптации к российским условиям. По этой причине без малого половина XVIII столетия между реформами Петра I и Екатерины II воспринимаются как эпоха «безвременья». Возможно, именно поэтому, — считает И. В. Курукин, — в литературе по-прежнему присутствуют мифы о «засилье иностранцев», «контрреформах» и отступлении от заветов Петра Великого, когда враждебные преобразования силы стремились установить «олигархический строй» или даже «старые формы власти» [2, стр. 96].

Действительно в экономическом развитии в стране стал наблюдаться некоторый спад. Совершенствование государственного устройства медленно продвигалось вперед, и в продолжении почти 40 лет заметных перемен не произошло. Приемники Петра сохраняли устроенный им порядок, старались по его примеру оказывать покровительство торговли, развивать промыслы. Темпы развития путей сообщения замедлились. Вместе с тем дороги по-прежнему оставались в поле зрения правительства, которое выделяло средства на ремонт старых и строительство новых путей, а при необходимости предоставляло рабочую силу из воинских гарнизонов. Регулярно выходили постановления и направлялись на места указания по дорожному строительству и эксплуатации транспортных линий, шло обустройство и водных маршрутов.

Учрежденная Петром Великим в 1717 г. Камер-коллегия в правление Анны Иоанновны была реорганизована и 23 июня 1731 г. получила новый регламент, в целом сузивший ее функции. Как и прежде у ведомства остался надзор за всеми доходами государства, но добавился контроль за состоянием больших дорог посредством губернаторов и воевод [3, стр. 168—169]. В уездах они должны были обеспечивать их пригодность для проезда. В тех случаях, когда требовался ремонт дорог, а также починка мостов, то им разрешалось привлекать население, но не в горячую рабочую пору [4, стр. 184].

Во время строительства Петербурга Петр I задумал проложить дорогу до Москвы. В 1706 г. шотландские математики А. Д. Фарварсон и С. Грин получили задание от Петра спроектировать «перспективный», т.е. по возможности максимально прямой путь до Москвы, в обход Новгорода. В это время к строящемуся Петербургу вело только продолжение Новгородского тракта, получившее название Большой Московской дороги. Постройка тракта прямого направления Петербург—Москва по сенатскому указу началась в 1722 г. Дорогу строили грунтовую, учитывая переувлажнение, характерное для межстоличья. Указ предписывал «в болотистых местах класть фашины [фашина — связка прутьев, пучок

хвороста, перевязанный скрученными прутьями, веревками или проволокой. Фашины применялись в дорожном строительстве для устройства дорог на болотах и в других местах] и между ими насыпать землю слоями до тех мест, как вышиною будет с натуральною землею ровно и потом мостить, не подкладывая под испод бревен и сверх того мосту насыпать по небольшому земли» [5, стр. 67]. Прimitивная технология давала о себе знать. Низкое качество, недолговечность как грунтового, так и укрепленного деревом дорожного полотна порой заставляла строителей по своей инициативе мостить самые сложные участки камнем. Основными источниками этого камня были трудоемкий сбор валунов на полях и разработка гравия в ледниковых отложениях. «Петрспективность» петровского замысла реализовать не удалось. Тракт, нацеленный на Москву, после первой сотни верст от Петербурга сворачивал вдоль Волхова к Новгороду, заходя одно время в Старую Руссу, Ржев, Волоколамск, т.е. уклоняясь к западу от намеченного маршрута. Почти на всем протяжении (728 верст) его вымостили бревнами и фашинником. Сооружение силами местных жителей и солдат растянулось на десятилетия [5, стр. 67—68].

1. В марте 1731 г. вышел сенатский указ «О починке по Санкт-Петербургской и Псковской дорогам мостов из казны, об отпуске на сие потребной суммы и об употреблении на починку перспективной дороги от Волхова до Санкт-Петербурга несколько рот из гарнизонных полков» [ПСЗ. Т. VIII. 1731. № 5711. С. 392—393]. Указ определил места, в которых должны были быть построены мосты и переправы, а также материал, используемый для этих целей. Поскольку основным материалом был лес, то заготовку его предлагалось произвести зимой, чтобы весной начать активные, безостановочные работы. Губернаторам и воеводам соответствующих территорий надлежало оказывать всяческое содействие, способствуя выполнению работ в срок. Ограниченность средств казны требовала рационального их использования, поэтому от Новгорода до перспективной дороги (Санкт-Петербург—Москва) для «почтовой гоньбы» ремонт мостов и переправ предусматривалось производить только в самых необходимых местах. Дорогу от Волхова до Санкт-Петербурга можно было ремонтировать также в местах, строго определенных графом Минихом [Миних Христофор Антонович, граф, генерал-фельдмаршал, в 1721 г. был приглашен в Россию для ведения инженерных дел, задуманных Петром I. Наиболее активный период его деятельности совпал с правлением Анны Иоанновны], выделив для работ несколько рот из гарнизонных войск. На дорожные работы и заработную плату строителям было отпущено 10 тыс. руб. из Полицеймейстерской канцелярии Санкт-Петербурга, а также часть поступающих в казну акцизных сборов. В случае недостатка средств предлагалось обращаться в Сенат. Что же до леса, необходимого для строительства мостов, то, по расчетам московских дорожных осмотриков, его требовалось тысячи

стволов, которые могли быть взяты на дачах помещиков, а также в дворцовых и синодальных вотчинах. Лес рекомендовалось использовать на мостах и переправах в самых необходимых местах, «дабы напрасной траты леса не было». Учитывая это обстоятельство, из казны к вышеназванной сумме выделялось еще 4000 руб. [ПСЗ. Т. VIII. 1731. № 5711]. Для активизации работ по сооружению тракта в 1731 г. была создана Канцелярия перспективной дороги, тогда же вышли Правила строительства дорог, мощения фашинами в болотистых местах. Канцелярия стала первым специализированным органом, непосредственно занимавшимся путями сообщения, она подчинялась Сенату, а ее содержание осуществлялось за счет средств получаемых с пользователей дорог [6, стр. 223].

В конце 1733 г. в Кабинет императрицы Анны Иоанновны поступило донесение от графа фон Вейсбаха, находившегося в это время на службе у русского правительства. В нем сообщалось «о худой дороге от Клина до Москвы и около Тулы и Курска». Это донесение было передано в Правительствующий сенат для рассмотрения, в результате в январе 1734 г. вышел сенатский указ «О починке мостов и перевозов» [ПСЗ. Т. IX. 1734. № 6536. С. 258]. Поскольку, как уже отмечалось выше, за состояние дорог в России отвечала Камер-коллегия, то ей и были даны соответствующие указания. Во-первых, мосты и перевозки, отданные на откупах, должны были быть освидетельствованы и откупщики, хозяева «худых мостов», принуждены были выполнить ремонтные работы «в удобное время» и впредь содержать данные объекты в исправном состоянии. Во-вторых, по мостам и перевозам, которые содержались на вере [способ организации таможенных сборов в России XVI—XVII вв.], Камер-колlegией незамедлительно должно было быть принято решение «о строении и починке тех мостов». В-третьих, по дорогам, ремонт которых осуществлялся государством, требовалось составить опись, указав участки, на которых необходимо было выполнить ремонтные работы, определить потребность в материалах и в рабочей силе «конной и пешей», и как далеко от дорог находятся леса. Эксперты, осуществлявшие выше названные мероприятия, должны были внести предложения «каким то лучшим порядком без дальняго казенного убытку и народной тягости исправить будет можно», а соответствующую опись по работам и смету на них направить в Камер-колlegию, а та, в свою очередь, после рассмотрения в Сенат с собственными соображениями. В заключительной части указа отмечалось «а где через реки и ручьи в чьих селах и деревнях мосты в худом состоянии находятся, тех сел жителей, чьи б они ни были, строить и починивать принудить немедленно, как о том указы повелевают, и смотреть накрепко, чтобы проезжающим в тех местах остановки не было» [ПСЗ. Т. IX. 1734. № 6536. С. 258—259].

Поскольку наиболее часто дорогами пользовались торговые люди, то именно на их долю больше всего выпадало тягот и испытаний. В 1734 г.

купечество из многих городов жаловалось на то, что двигаясь с товаром сухопутным путем или по воде, перегоняя скот, на их пути вставляли воеводы, приказные чиновники, военные, а чаще всего откупщики таможен и мостов, которые создавали искусственные препятствия их передвижению. Частые остановки, взимание платежей сверх установленного размера, перепаханные дороги, все это приносило серьезные убытки торговому классу. Реагируя на обращения населения, власть требовала от чиновников, взимавших пошлины, строго руководствоваться таможенным уставом. Суда на реках и обозы на дорогах категорически запрещалось останавливать под предлогом осмотра. Проезжие пошлины (мостовщину и перевоз) разрешалось брать только в указанных местах, там же, где появились новые мосты на мелких водоемах, пошлину (мостовщину) можно было взимать только при разливах, когда нельзя было объехать возникающее препятствие. Проезжие дороги запрещалось перепахивать, оставляя их шириной в 10 сажень [4, стр. 139].

Доставляли неприятности проезжающим по дорогам и воры. С момента начала строительства перспективной дороги в 1731 г., идущей от Санкт-Петербурга в Москву, прошло уже несколько лет, и лес, который был вырублен по обочинам обеих сторон дороги, вырос. Этим пользовался воровской люд, укрываясь в нем. 15 июля 1735 г. по докладу Главной полицеймейстерской канцелярии Правительствующий сенат издал указ «О вырубке от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани по обеим сторонам большой дороги леса, дабы не было в нем пристанища ворами и о посылке, для искоренения сих преступников, от Военной Коллегии и Полицеймейстерской Канцелярии солдат и драгун» [ПСЗ. Т. IX. 1735. № 6772. С. 548]. Указ требовал от всех собственников лесов, через которые проходила дорога, незамедлительно вырубить деревья на своих участках с обеих сторон дороги на глубину, которая была и ранее. Кроме того поскольку воровство выросло и вблизи самого Санкт-Петербурга «и многих людей грабят и бьют», то для искоренения этого зла указ требовал от Военной коллегии и Полицеймейстерской канцелярии направить необходимый воинский контингент из драгун или солдат под командой офицеров и унтер-офицеров [ПСЗ. Т. IX. 1735. № 6772. С. 548—549]. Вскоре последовало обращение в Правящий сенат от Военной коллегии об установлении платы сверх жалования, драгунам и солдатам, которые по требованию проезжих будут осуществлять их сопровождение и охрану. 30 июля 1735 г. Правящий сенат издал указ, разрешив «тем драгунам и солдатам получать от проезжих, кои пожелают брать в провожатые, по пяти копеек на день человеку» [ПСЗ. Т. IX. 1735. № 6781. С. 551].

Издаваемые в дальнейшем правительственные акты устанавливали в целом порядок, когда по большим проезжим дорогам, на которых были учреждены ямы [ям — селение на почтовом тракте на Руси в XIII—XVIII вв., жители которого несли ямскую повинность], и которые, как и мосты на

них, не были отданы на откуп, ремонтные работы осуществлялись населением ближайших городов и уездов по очереди. С целью обеспечения свободного и безопасного проезда во всех губерниях большие дороги должны были очищаться от деревьев в обе стороны на 15 сажень. По аналогии с московской дорогой каждому помещику поручалось напротив своих дач освобождать от деревьев придорожные участки [4, стр. 184—185].

Оценка деятельности правительств в период «дворцовых переворотов» разными историками весьма неоднозначна. Анисимов, например, утверждает, что «за время царствования Анны было издано не менее 3,5 тысяч указов, но из этой гигантской груды бюрократических произведений в истории осталось несколько указов, по-настоящему важных для будущего развития страны» [6, стр. 219]. Вместе с тем анализ даже небольшого количества правительственных документов в сфере транспорта в правление Анны Иоанновны дает нам основание усомниться в этом. Правовые меры, принимаемые правительством Анны, были направлены на развитие дорожного строительства, улучшение ремонтных работ, на совершенствование управления отраслью в центре и на местах, и что особенно важно, на заботу о купечестве и населении, привлекаемом к работам в дорожном деле. В целом же ряд серьезных мер в социальной сфере, в области регулирования промышленности и торговли, сферы управления способствовали дальнейшему продвижению страны в том направлении, которое было определено петровскими преобразованиями.

### Литература

1. Курукин, И. В. Эпоха «дворских бурь»: Очерки политической истории послепетровской России, 1725—1762 гг. — Рязань, 2003.
2. Курукин, И. В. Реформы и реформаторы «эпохи дворцовых переворотов» // Реформы в России с древнейших времен до конца XX в. — Т. 2. — М., 2016.
3. Волков, Л. В. Камер-коллегия // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.): словарь-справочник. — Кн. 2. — М.: Наука, 1999.
4. Семенов, А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII столетия по 1858 год. Часть первая. — СПб., 1859.
5. Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. — Кн. I: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / сост. и науч. ред. Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш. — М., 2015.
6. Макарова, С. Л. Канцелярия перспективной дороги // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.). — Кн. 2. — М.: Наука, 1999.
7. Каменский, А. Б. От Петра I до Павла I: реформы в России XVIII (опыт целостного анализа). — М.: РГГУ, 2001.

### References

1. Kurukin, I. V. Epokha «dvorskikh bur'»: Ocherki politicheskoy istorii poslepetrovskoy Rossii, 1725—1762 [The Epoch of “Stormy of the Storms”: Essays on the political history of post-Peter Russia]. — Ryazan', 2003.
2. Kurukin, I. V. Reformy i reformatory «epokhi dvortsovykh perevorotov» // Reformy

- v Rossii s drevneyshikh vremen do kontsa XX v. [Reforms and reformers of the “era of palace coups”//Reforms in Russia from ancient times to the end of the 20th century]— T. 2. — M., 2016.
3. Volkov, L. V. Kamer-kollegiya // Gosudarstvennost' Rossii (konets XV v. — fevral' 1917 g.): slovar'-spravochnik [Kamer-Collegium // Statehood of Russia (end of the XV century - February 1917): a reference dictionary]. — Kn. 2. — M. : Nauka, 1999.
  4. Semenov, A. Izucheniye istoricheskikh svedeniy o Rossiyskoy vneshney torgovle i promyshlennosti s poloviny XVII stoletiya po 1858 god. Chast' pervaya [Study of historical information about Russian foreign trade and industry from the middle of the 17th century to 1858]. — SPb., 1859.
  5. Puteshestviye iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustya. — Kn. I: Dva stoletiya rossiyskoy istorii mezhdou Moskvoy i Sankt-Peterburgom [Journey from St. Petersburg to Moscow: 222 years later. - Prince. I: Two centuries of Russian history between Moscow and St. Petersburg] / sost. i nauch. red. T. G. Nefedova, A. I. Treyvish. — M., 2015.
  6. Makarova, S. L. Kantselyariya perspektivnoy dorogi // Gosudarstvennost' Rossii (konets XV v. — fevral' 1917 g.) [Office of a promising road // Statehood of Russia (late XV-th century - February 1917)]. — Kn. 2. — M. : Nauka, 1999.
  7. Kamenskiy, A. B. Ot Petra I do Pavla I: reformy v Rossii XVIII (opyt tselostnogo analiza) [From Peter I to Paul I: Reforms in Russia XVIII (Experience of Holistic Analysis)]. — M. : RGGU, 2001.