

УДК 656(091)

© Петров Юрий Иванович

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

## Развитие сухопутных путей сообщения и транспортного законодательства в России во второй четверти XIX столетия

**Аннотация.** В статье на основе анализа правовых актов, принятых в правление императора Николая I, рассматривается ход мероприятий по обустройству и содержанию дорог в государстве, в соответствии со степенью их значимости и источников финансирования. Предметом исследования выступают нормы российского транспортного права, решается задача выявить основные параметры преобразований, способствовавших совершенствованию транспортного законодательства. В статье показано, что мероприятиям правления Николая I предшествовала реформа в сфере транспорта правительства его отца Александра I, в ходе которой был учрежден новый орган управления транспортной отраслью, созданы специализированная организация и учебное заведение. Но эти меры в силу ограниченности финансовых средств в государстве позволили реализовать намеченные проекты только в сфере водных коммуникаций. Серьезного внимания сухопутным дорогам уделить не удалось. Активное дорожное строительство было развернуто правительством Николая I. В статье отмечается роль правовой основы правительственных мероприятий, качество которой, безусловно, повысилось с привлечением М. М. Сперанского для кодификации правовых актов.

**Ключевые слова:** история; транспорт; транспортное законодательство; шоссейные дороги; пути сообщения; Николай I.

© Yury Iv. Petrov

— Candidate of History, docent, associate professor of the department of customs law and organization of the customs affairs, Law Institute of the Russian University of Transport

## The development of land routes and transport legislation in Russia in the second quarter of the XIX-th century

**Abstract.** Based on an analysis of the legal acts adopted by the Emperor Nicholas I, the current paper has examined the measures for the arrangement and maintenance of roads in the country, in accordance with their significance and sources of funding. The subjects of the study are the norms of Russian transport law. The purpose of the study is to identify the main parameters of the transformations that contributed to the improvement of transport legislation.

The paper has shown that the activities in a transport made by Nicholas I were due to the preceded the transport reform made his father Alexander I, during which there were set up a new governing body of the transport industry, a specialized organization and an educational institution. But these measures, due to the limited financial resources in the country, allowed implementing the planned projects only in the field of water communications. It was not possible to pay serious attention to land roads. The active road construction was launched only at the reign of Nicholas I. The paper has emphasized the role of the legal basis of government activities, the quality of which significantly improved with M. M. Speransky's participation in codification of legal acts.

**Keywords:** history; transport; transport legislation; highways; communication lines/routes; Nicholas I.

---

В правление Александра I вопросы устройства дорог, их эксплуатации, развития водных коммуникаций, совершенствования государственного управления в сфере транспорта приобрели чрезвычайное значение. Это побудило Александр I предпринять шаги, которые в первой четверти XIX столетия привели к коренным преобразованиям в транспортной отрасли. Правовую основу реформы составили именные указы и акты правительствующего сената. В результате Россия получила новый орган управления транспортной отраслью, специализированную и структурированную организацию для решения практических задач, а также учебное заведение для подготовки необходимых кадров.

Реорганизационные мероприятия позволили обеспечить реализацию многих проектов, связанных с водными путями, которые разрабатывались еще предшественниками со времен Петра I, что привело к созданию в стране мощной водной транспортной системы.

Однако решив проблемы организационного, правового, научного и кадрового обеспечения транспорта правительству Александра I не удалось в дорожном строительстве добиться заметных результатов. Причиной стала ограниченность финансовых средств, вызванная несовершенством финансовой системы государства.

Вместе с тем наследие, которое перешло императору Николаю I, позволяло ему дальше развивать важнейшую отрасль экономики — транспорт, сосредоточив больше внимание на сухопутных дорогах. Кроме того систематизация законодательных актов, которой занимался в это время М. М. Сперанский, безусловно, способствовала повышению качества принимаемых правовых актов, составлявших основу будущих преобразований.

Начатое в 1817 г. строительство дороги Санкт-Петербург—Москва в 1833 г. с временными переправами через отдельные реки была полностью завершена. Протяженность ее составила 725,6 км. Это была первая дорога страны с твердым покрытием, ставшая выдающимся сооружением в масштабе всей тогдашней Европы. Французский инженер М. Г. Дестрем, работавший в России, оценивал шоссе так: «По своим измерениям и по особому тщанию в назначении направления пути и в отделке сооружения это шоссе может стать наряду с лучшими дорогами, устроенными в самых просвещенных странах Европы» [1, стр. 70]. В ходе ее сооружения закладывались основы отечественной школы проектирования и строительства шоссейных дорог. Опыт строительства Московского шоссе лег в основу разработки правовых норм по устройству и содержанию дорог в стране.

В марте 1833 г. вышел указ, которым Николай I утвердил основные Правила об устройстве и содержании дорог в государстве [2, с. 180—185]. Руководствуясь степенью их значимости и источниками финансирования, дороги разделили на пять категорий: первая — дороги главных сообщений; вторая — дороги больших сообщений; третья — дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию; четвертая — дороги уездных, почтовых и торговых сообщений; пятая — дороги сельские и полевые [2, стр. 180].

В число главных дорог вошли: тракт из Санкт-Петербурга в Москву, практически законченный строительством; дорога из Москвы через Гжатск в Смоленск и из Санкт-Петербурга через Динабург в Ковно, уже начатая к тому времени; а также тракт из Москвы через Смоленск и Могилев на Днепр в Брест-Литовский. Строительство этих дорог и эксплуатация осуществлялась за счет казны Главным управлением путей сообщения, поскольку на их содержание взимался сбор в размере 25 коп. с души [2, стр. 180—181].

К «дорогам больших сообщений» были отнесены: так называемый Белорусский тракт, проходивший из Санкт-Петербурга через Киев в Одессу; тракт из Киева через Чернигов, Курск, Орел и Тулу в Москву; дорога из Москвы в Ярославль; тракт из Москвы через Тулу, Орел, Нежин, Киев, Житомир и Дубно в Радзивилов [г. Радзивилов — ныне г. Несвиж Республики Беларусь], дорога из Орла через Курск, Харьков, Полтаву и Кременчуг в Одессу; дорога из Москвы в Рязань и из Москвы на Калугу; тракт из Риги через Полоцк, Витебск, Смоленск и Гжатск в Москву, или «по

ближайшему усмотрению», прямо через Себеж, Великие Луки, Белый и Гжатск» [2, стр. 181].

Правила предусматривали, что большие тракты должны были быть не очень широкими, с легким профилем и «без всяких излишних издержек, но прочными, и если можно, то с каменными и чугунными мостами. В тех же местах, где нет удобства к построению шоссе, не делать больших земляных насыпей, а в степях, где нет материалов, оставлять дороги в натуральном виде, аллеи по оным не разводить, но там, где, для безопасности от вьюг, нужны особенные знаки для проезжающих, рассаживать, в некотором расстоянии друг от друга, клумбы деревьев, или сеять полосы кустарника, в степных же местах делать кучи из земли или камней, ставить шесты и т.п.» [2, с. 181].

Обыкновенных губернских сообщений не коснулись в Правилах новшества по организации строительных работ и эксплуатации дорог этой категории. Не затронули перемены и почтовых и торговых уездных дорог. Они оставались в ведении земской полиции, которая должна была руководствоваться правилами, уже существующими, по содержанию губернских и уездных дорог. Однако Министерству внутренних дел предлагалось в случае необходимости внести изменения в эти правила, обратившись в специально созданный Комитет. Содержание сельских и полевых дорог, как и прежде, относилось к обязанности владельцев и казенных крестьян, через участки которых они пролегали [2, стр. 183].

Через год главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями граф Толь внес в Комитет об устройстве губернских шоссе предложения «о лучшем и сообразнейшем с статистическим и военным положением России направлении Государственных шоссе и о прочем» [3, стр. 121—122]. Были скорректированы некоторые направления главных дорог государства, но основным явилось то, что дороги, которые переходили на обеспечение государства, должны были по-прежнему оставаться «на попечении местных гражданских начальств», до тех пор пока не станут шоссевыми [3, стр. 122].

В 1827 г. начались изыскательские работы по прокладке шоссе из Гатчины через Псков в Витебскую губернию. Проводил их потомственный псковский дворянин Николай Степанович Волков, инженер-капитан Главного управления путей сообщения. Он предложил два направления новой дороги. Первое от Санкт-Петербурга через Царское Село, Гатчину, Лугу, а оттуда по существующей большой Белорусской дороге до станции Феофилова Пустынь, а далее через Псков на Динабург. Второе направление от Санкт-Петербурга через Ямбург, Нарву и Гдов в Псков. Николай I выбрал первый вариант хотя и более дорогой, но имевший важное значение для селений, находившихся вблизи дороги [4, стр. 26].

Строительство Динабургского шоссе началось в 1830 г. с создания первой военно-рабочей роты. Главноуправляющий путями сообщения просил о создании двух военно-рабочих батальонов путей сообщения, но

было принято решение сформировать только одну роту для Динабургского шоссе, а в будущем году сформировать и вторую роту [5, стр. 384]. В дальнейшем появились и другие подразделения, поскольку дорогу строили участками, задействуя при этом большое количество людей.

Участок Динабургского шоссе в пределах Санкт-Петербургской губернии прокладывали по уже существующему Белорусскому почтовому тракту, или же в отдельных местах близ него — на расстоянии от 30 до 50 м. По мере готовности отрезки шоссе открывались для проезда. В 1835 г. был сдан в эксплуатацию участок от станции Феофилова Пустынь до г. Острова, а в 1839 г. шоссе приблизилось к участку, в отношении которого не было определенности. В 1841 г. Департамент путей сообщения предложил направить магистраль через г. Лугу, используя улицы города. Однако требования горожан сохранить классическую планировку города возымели действие, и в 1843 г. Николай I утвердил окончательный проект с учетом интересов города [4, стр. 29—31].

В 1844 г. именным указом от 22 марта было определено, что предназначенное вновь к строительству Киевское шоссе по двум направлениям: от Киева к Бресту и от Киева к Орлу, а также и Могилевское шоссе, которое составляет продолжение, или среднюю часть шоссе Бобруйского, причислены к разряду государственных шоссе [6, стр. 214]. Это решение было важно с точки зрения источника финансирования работ, а следовательно, и сроков сооружения шоссе.

Строительство Киевского шоссе началось в 1849 г., как соединяющееся с Динабургским шоссе от г. Острова и через г. Опочку, Невель, Витебск, Оршу, Могилев и до г. Бровары близ Киева, всего 7941 верста. Участок в Псковской губернии был открыт 1 августа 1849 г., а в мае 1850 г. император Николай I с наследником, великим князем Александром Николаевичем проехали на Витебск.

С основанием Киевского шоссе окончательно утратил былую значимость Белорусский тракт. В Псковской губернии он сохранял статус большой дороги почти всю первую половину XIX столетия, но теперь он превращался в путь местного значения с вытекающими из этого финансовыми последствиями для его содержания, определенными в соответствующем именном указе [2, стр. 180—183].

Строительство дорог из Санкт-Петербурга в Белорусские губернии, в сторону Киева, Динабурга, Ковно и Варшавы, характеризовалось использованием типичных приемов, которыми пользовалось российское правительство при обустройстве самых важных маршрутов по суше в XVIII и XIX столетиях. Апробацию на этих дорогах проходило все, что называли передовым.

Следствием развития транспортных путей и активного их использования явилось беспорядочное движение обозов на дорогах. Проблема приобрела такой характер, что ее обсуждение вышло на уровень

императора. На одном из заседаний Николай I заметил, «что обозы едут по дорогам в величайшем беспорядке, имея по одному извозчику на 4 и 5 повозках, никому не давая проезда, и с грубостью нарочно не уступая места экипажам, следующим на почтовых лошадях». На совместном заседании руководителей трех ведомств главноуправляющего почтовым департаментом, главноуправляющего путями сообщений и публичными зданиями и министра внутренних дел, для наведения порядка на дорогах были обсуждены и приняты правила, представленные затем на утверждение императору. Документ содержал положения, которые могли способствовать оздоровлению обстановки на дорогах, решив проблему беспорядочного движения, и таким образом оградить от неудобств, прежде всего, почтовые экипажи, выполнявшие государственные задания. График их движения не мог нарушаться, поскольку передача корреспонденции на стыковочных станциях требовала чрезвычайной точности. Правила предусматривали, что обозы, движущиеся по дорогам всех категорий, должны всегда держаться правой стороны, оставляя середину свободной для проезда экипажей, а также почтовых гонцов. Каждая обозная лошадь должна была быть привязана к движущемуся перед ней возу на расстоянии одной сажени. Каждый извозчик должен был находиться всегда при возах, которые ему принадлежат [8, стр. 297—298]. После введения этих правил на Московском шоссе контролировать их выполнение возлагалось на офицеров подразделений военно-рабочих солдат ведомства путей сообщения. Офицеры вправе были требовать от обозничих старост или приказчиков, находящихся при обозах, исполнения установленных правил, в случае же неповиновения, остановив нарушителей, немедленно сообщалось о них земской полиции [7, стр. 297—298].

Правила для движения обозов распространялись на все почтовые тракты. Указ требовал, чтобы губернское руководство повсеместно довело до населения эти правила, особенно в местах, где многие занимались извозной деятельностью. В контрактах, заключаемых с извозчиками, перевозимыми грузы казенных или частных лиц, должно было быть внесено требование об обязательном исполнении правил следования обозов по почтовым трактам. Ответственность за выполнение, установленных правилами норм возлагалась на комиссионеров или приказчиков, сопровождавших эти обозы [7, стр. 298].

В указе был рассмотрен вопрос использования колокольчиков, по этому поводу в законе были приведены даже воспоминания Николай I: «в Пруссии у почтарей употребляется рожок, по звуку коего всякий обязан едущему на почтовых дать дорогу. У нас сего нет и быть не может, а есть колокольчик». Поэтому он полагал, что использование его надо разрешить только «одной почтовой гоньбе» [7, стр. 297]. Ранее в одно из своих путешествий Николай I также отмечал, что иногда фельдъегери ездят без почтовых колокольчиков. В ночное время они часто становились

виновниками происшествий на дорогах, наезжали на экипажи и возы, причиняя им повреждения. При этом они и сами подвергались увечьям, зачастую срывали сроки выполнения важных поручений. Указание императора нашло отражение в правилах, был введен запрет использовать колокольчики на собственных лошадях или же взятых в наем, оставляя это право только одной «почтовой гоньбе» и чиновникам земской полиции, движущимся по служебным делам [7, стр. 298]. В октябре 1834 г. вышел именной указ «О подтверждении, чтобы фельдъегери непременно ездили по дорогам с колокольчиками» [8, стр. 97].

Правительство проявляло заботу и о сохранности шоссейного покрытия от повреждений со стороны проезжающих. 9 сентября 1831 г. главноуправляющий путями сообщения внес в Комитет министров проект правил по выполнению ремонтных работ на завершенной части Московского шоссе. В декабре 1831 г. правила получили Высочайшее одобрение и вступили в силу [9, стр. 325—327]. В соответствии с правилами надзор за содержанием шоссе в рабочем состоянии был поручен командиру бригады воинов-рабочих, расположенных на завершеном строителями участке шоссе. Здесь располагались две дирекции. Дирекции в своем составе имели столько дистанций, сколько на обслуживаемых ими территориях располагалось станций. Через каждые 7 верст на шоссе находились казармы для нижних чинов воинов-строителей, в которых располагалось 15 рядовых и один унтер-офицер. Ежедневно они выходили на работу для ремонта шоссе в каждую сторону по 3,5 версты. Недалеко от центра каждой дирекции находились помещения, обустроенные за казенные средства, в которых располагались батальонные штабы с лазаретами и складами для хранения материалов и инструмента. На дистанциях, также за счет казны, устраивались здания, в которых располагались все чины, обязанные находиться при ротных дворах. Остальные дистанционные офицеры располагались на жительство в казармах вблизи центра их дистанций [9, стр. 326].

Но не только содержание дорог с помощью ремонтных работ должно было быть заботой руководства эксплуатационных подразделений. Сохранность шоссейного полотна можно было поддерживать и внимательным отношением к дорогам со стороны населения. Поэтому дорожному начальству вменялось в обязанность «иметь наблюдение за жителями селений, прилегающих к шоссе, за проезжающими по оной, за гуртовщиками, прогоняющими скот и за владельцами пастбищных мест». Жители селений, находившихся вблизи шоссе, обязаны были не загрязнять и не заделывать придорожные сточные канавы, напротив очищать их против своих домов, не портить дорожные искусственные сооружения — трубы и мосты [9, стр. 326].

Местные жители, а также ямщики и извозчики, перевозимые по шоссе земледельческий инструмент (сохи, бороны и пр.), обязаны были не

причинять ему вреда. Запрещалось возить лес на одних только передках, чтобы концы деревьев не тащились по дороге. Переезжать через боковые шоссейные канавы можно было только в тех местах, где сделаны специальные мостики. При движении полагалось держаться правой стороны и не останавливаться на шоссе с обозами, в том числе и для кормления лошадей. Прогон скота от Москвы до Санкт-Петербурга должен был осуществляться по особой дороге, где она устроена. В местах же где такой дороги нет, прогон должен был осуществляться по шоссейным обреза, при этом гуртовщики должны были обеспечить должный порядок, не позволяя двигаться скоту россыпью [9, стр. 327].

В конце правил предусматривались меры ответственности за нарушение правил, причем оговаривалось, что нарушения могут быть умышленными и неумышленными. К умышленным была отнесена кража казенных вещей: болтов, гаек, железа, чугуна и свинца с мостовых конструкций и труб. К неумышленным нарушениям относили те действия, что причиняли вред шоссейным принадлежностям, но совершались по неосторожности [9, стр. 327]. В 1840 г. правительство распространило правила проезда, установленные для дороги из Санкт-Петербурга в Москву, на все государственные и губернские шоссе.

Проведенный анализ строительства и эксплуатации сухопутных дорог в правление императора Николая I показал движение России в направлении, которое было характерно для всей Европы. Первая дорога страны с твердым покрытием от Москвы до Санкт-Петербурга была отнесена современниками к выдающимся сооружениям в масштабе всей тогдашней Европы. По своим параметрам, качеству шоссейного полотна она вставала в один ряд с лучшими дорогами, построенными в европейских странах. В ходе ее сооружения были заложены основы отечественной школы проектирования и строительства шоссейных дорог. Опыт строительства Московского шоссе лег в основу разработки правовых норм по устройству и содержанию дорог в стране. Однако период активного строительства шоссейных дорог в России длился не долго. Во второй половине века в связи с ростом железнодорожного строительства интерес к сухопутным путям сообщения стал снижаться, а соответственно, не получило дальнейшего развития то, что было приобретено в период строительства первых шоссейных дорог.

#### **Литература**

1. Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Кн. I: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / составители и научные редакторы Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш. — Москва : ЛЕНАНД, 2015.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. VIII. — Отделение 1. — 1833. — № 6076.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. IX. — 1834. — № 6801.
4. Павлов, А. Из Петербурга в Псков в эпоху до железных дорог. К истории путей



сообщения в России XVIII—XIX столетий. — Санкт-Петербург : Нестор-История, 2016.

5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. V. — Отделение 1. — 1830. — № 3646.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. XIX. — 1844. — № 17756.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. XI. Ч. 2. — 1836. — № 9790.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. IX. Ч. 2. — 1833. — № 7490.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. VI. Ч. 2. — 1831. — № 5022.

## References

1. Puteshestviye iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustya. Kn. I: Dva stoletiya rossiyskoy istorii mezhdru Moskvoy i Sankt-Peterburgom [Travel from St. Petersburg to Moscow: 222 years later. Prince I: Two centuries of Russian history between Moscow and St. Petersburg]/ sostaviteli i nauchnyye redaktory T. G. Nefedova, A. I. Treyvish. — Moskva : LENAND, 2015.
2. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. VIII. — Otdeleniye 1. — 1833. — № 6076.
3. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. IX. — 1834. — № 6801.
4. Pavlov, A. Iz Peterburga v Pskov v epokhu do zheleznykh dorog. K istorii putey soobshcheniya v Rossii XVIII—XIX stoletiy [From Petersburg to Pskov in the era before the railways. On the history of communication lines in Russia of the 18th-19th centuries]. — Sankt-Peterburg : Nestor-Istoriya, 2016.
5. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. V. — Otdeleniye 1. — 1830. — № 3646.
6. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. XIX. — 1844. — № 17756.
7. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. XI. Ч. 2. — 1836. — № 9790.
8. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. IX. Ч. 2. — 1833. — № 7490.
9. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — Т. VI. Ч. 2. — 1831. — № 5022.