ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА МОСКВЫ
«МОСКОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи

Максимец Дмитрий Александрович

РАЗВИТИЕ СЕТИ ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ В 1895–1917 ГГ.

Специальность 5.6.1. – отечественная история
Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
доктор исторических наук, профессор
Ершова Тамара Витальевна

Москва – 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 4

ГЛАВА 1. ДОРОЖНОЕ ДЕЛО В МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX вв. 23

1.1. Формирование сети шоссейных дорог к концу XIX в. 23

1.2. Особенности дорожного строительства в первое десятилетие XX в. 63

ГЛАВА 2. ОБУСТРОЙСТВО ДОРОГ МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ 94

2.1. Разработка и реализация проекта «Дорожная сеть Московской губернии 1912 года» в довоенный период 94

2.2. Шоссирование дорог в годы Первой мировой войны 151

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 189

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ 193

ПРИЛОЖЕНИЯ 227

Приложение № 1 Конный каток 227

Приложение № 2 Паровой каток Коломенского завода 228

Приложение № 3 Поливочный снаряд для укладки шоссе в сухую погоду 229

Приложение № 4 Дорожные расходы Московского губернского земства в 1869–1898 гг. 230

Приложение № 5 Шоссейные сети ряда стран, 1900-е гг. 231

Приложение № 6 Карта казённых шоссе, переданных во временное хозяйственное ведение земств: Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губерний, 1907 г. 232

Приложение № 7 Общая протяжённость шоссейных, замощённых и грунтовых дорог России (без Финляндии) на 1 января 1913 г. 233

Приложение № 8 Распределение построек новой шоссейной сети Московской губернии в 1915 г. 236

Приложение № 9 Карта Московской губернии «Лечебные, ветеринарные, страховые, агрономические земские пункты и шоссейные дороги к началу 1916 года» 241
Приложение № 10 Военнопленные на дорожных работах на Ирининском шоссе (Подольский уезд), 1916 г. 242
Приложение № 11 Военнопленные на работах по капитальному ремонту Черкизовского моста на Стромынском шоссе, 1916 г. 243
Приложение № 12 Военнопленные рядом с Черкизовским мостом на Стромынском шоссе, 1916 г. 244
Приложение № 13 Военнопленные на постройке железобетонной трубы на Боровском шоссе (Московский уезд), 1916 г. 245

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Шоссейные дороги всегда являлись важнейшим элементом инфраструктуры, обеспечивающим социально-экономическое развитие государства и общества. Особую значимость они имели в Московской губернии, выделявшейся высокой плотностью населения, а также масштабами торговли и промышленности. С увеличением численности населения, развитием промышленности и сельского хозяйства, движение по шоссе стремительно росло. Они обеспечивали подвоз грузов к железнодорожным станциям, к промышленным центрам и к водным путям. Не случайно на рубеже XIX–XX вв. в Московской губернии появились крупные дорожные проекты как по ремонту уже существовавших шоссе, так и по строительству новых трактов, удовлетворяющих интересам населения. Шоссейные проекты были направлены на решение проблем снабжения продовольствием, торговли, здравоохранения, образования, промышленности, сельского хозяйства, безопасности на дорогах, также благодаря развитию дорожной сети губернии уменьшались транспортные издержки и повышалась мобильность населения в целом.

Несмотря на изучение отдельных аспектов развития дорог в конце XIX – начале XX вв., до настоящего времени данная тема предметно не исследовалась. Определение значения шоссейных дорог Московской губернии, выявление закономерностей их развития позволяет рассмотреть транспортную инфраструктуру Московской губернии в целом. Изучение реализации шоссейных проектов даёт представление о механизмах регионального развития Российской империи в исследуемый период. Анализ деятельности земских органов, отвечавших за создание и поддержание дорожной сети губернии, даёт возможность оценить эффективность земского самоуправления, выявить методы решения проблем и изучить опыт управления инфраструктурными проектами. Исследование периода Первой мировой войны позволяет выявить закономерности адаптации объектов инфраструктуры к критическим условиям, таким как нехватка финансирования и рабочих рук.

В наше время строительству шоссе уделяется значительное внимание: в Московском регионе реализуются крупные дорожные проекты. Опыт проектирования и строительства дорожной сети, а также анализ проблемных и успешных решений дорожных вопросов важен для понимания логики формирования региональной сети шоссейных дорог.

Степень научной разработанности темы исследования. Историографию темы исследования можно разделить на три основных периода: дореволюционный (до октября 1917 г.), советский (октябрь 1917–1991 гг.) и современный (1992 – 2020-е гг.).

К *дореволюционной историографии* относятся работы современников изучаемого периода, непосредственно связанных с проблематикой исследуемой темы. В работах данного периода анализируется состояние шоссейных дорог, проблемы дорожного строительства и перспективы развития дорожного дела.

Среди работ этого периода выделяется общий труд по истории развития дорожного дела в Российской империи «Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России» А. С. Николаева и С. М. Житкова[1], в котором даётся характеристика исторических этапов формирования дорожной системы страны, подробное описание её законодательных актов в данном вопросе. Кроме того, следует отметить трёхтомную работу «Россия в дорожном отношении» В. Ф. Мейена[2], дающую не только исторический очерк дорожного вопроса России, но и анализ состояния дорожной сети, снабжённый подробными статистическими данными. В статистическом плане внимание уделяется и Московской губернии, сравнению потенциала развития шоссейных дорог по уездам. В другой работе данного автора «К вопросу о гужевых дорогах»[3] представлен более подробный анализ причин

[1] Николаев А. С., Житков С. М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России: [В 3-х ч.]. СПб.: Тип. М-ва путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и К°), 1900. 372 с.
[2] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении: В 3 т., с прил. 5 картограмм и карт. губерний. Т. 1. СПб.: Хоз. деп. М-ва внутр. дел, 1902. 467 с.
[3] Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах. СПб.: Тип. В.Ф. Киршбаума, 1909. 14 с.

состояния дорог, характеризуемого как неудовлетворительное, а также продемонстрировано сравнение показателей шоссирования в разных странах мира. Характеристика состояния дорог представлена и в работе М. А. Ляхницкого «Обыкновенные дороги. Устройство и ремонт шоссейных, мощеных и грунтовых дорог»[1]. Кроме того, вопросы обустройства и ремонта дорог рассматриваются в исследованиях Г. Д. Дубелира[2], К. И. Сроковского[3], Н. А. Александрова[4], К. П. Некрасова[5].

Отдельного упоминания заслуживает пятитомный труд «Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения» А. А. Гельфера, который уделяет внимание значению дорог в прошлом, настоящем и будущем, также в нём приводятся карты дорог, статистические сведения о протяжённости шоссе, мощёных и грунтовых дорог, распределение дорог по содержащим их структурам[6]. Несмотря на то, что часть посвящённых дорожному строительству работ – очерки, они относятся к научной литературе, так как имеют чёткую структуру, логику изложения, систематизированный материал, анализ и интерпретацию событий истории дорожного дела.

Работа по шоссированию дорог рассматривалась и в контексте общей деятельности земских органов. «История земства за сорок лет» Б. Б. Веселовского[7]

---

[1] Ляхницкий М. А. Обыкновенные дороги. Устройство и ремонт шоссейных, мощеных и грунтовых дорог. СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1901. 300 с

[2] Дубелир Г. Д. Грунтовые дороги, их постройка и уход за ними. СПб.: журн. «Зем. дело» 1912. 34 с.

[3] Сроковский К.И. Дороги тележные обыкновенные, грунтовые, мостовые и шоссе. Для дорожных десятников, техников, инженеров и земств. Киев: тип. Р.К. Лубковского, 1913. 327 с.

[4] Александров Н. А. Обыкновенные дороги Европейской и Азиатской России. Саратов: тип. Техн. о-ва, 1913. 11 с.

[5] Некрасов К. П. Обыкновенные дороги: Ч. 2. Шоссейные дороги: Устройство их и ремонт. М.: издание Т-ва «Агроном», 1915. VIII, 269 с.

[6] Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5 томах: Т. 1. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. VIII, 130 с.; Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5 томах: Т. 2. Санкт-Петербург: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. [2], II, [2], 131–413 с.

[7] Веселовский Б. Б. История земства за сорок лет. Т. 4. СПб.: изд-во О. Н. Поповой, 1911.VIII, 696, 104, XXIX, XXVI с.

содержит характеристику этапов развития земских учреждений, организующих многочисленные практические инициативы на местах, одной из которых стало активное строительство шоссейных дорог. Об итогах земской деятельности в различных сферах за 50 лет его функционирования (1864–1914 гг.) говорится в работе С. К. Родионова[1]. Деятельность по шоссированию дорог Московской губернии освещалась В. П. Никольским в ходе празднования 100-летнего юбилея войны 1812 г[2].

В *советский период* история развития дорожного дела рассматривалась исследователями в масштабах страны, дорожные проблемы отдельных регионов специально не изучались. В 1920-30-е гг. можно выделить работу К. А. Оппенгейма[3], в которой дано краткое обозрение развития путей сообщения в России, содержатся интересные статистические данные.

В 1933 г. была издана коллективная монография «Дорожное дело»[4] под редакцией проф. А. И. Анохина, возглавлявшего кафедру в МАДИ (ныне — Московский автомобильно-дорожный технический университет). Это был первый монументальный труд по вопросам строительства различных типов дорог, в том числе и шоссейных, в котором представлен обзор истории дорожного дела и развития дорожной техники в России, состояния дорожного хозяйства в СССР и мире.

В послевоенные годы появляются исследования, затрагивающие историю дорожного строительства в дореволюционной России. Фундаментальной работой служат «Очерки истории дорожного строительства в СССР» А. С. Кудрявцева[5],

---

[1] Родионов С. К. Московское губернское земство в полувековую годовщину основания земских учреждений. 1864–1914. М.: б/и, 1917. 84 с.

[2] Никольский В. П. Бородинская битва и ее 100-летний юбилей. 24–26 августа 1812 – 1912 года. М.: Моск. книгоиздател. т-во «Образование», 1913. 35 с.

[3] Оппенгейм К. А. Россия в дорожном отношении: опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). М.: Высший совет народного хозяйств. Отд. ред.-изд. 1920. 157 с.

[4] Дорожное дело [Текст] / А. И. Анохин, И. К. Шкадов, И. Е. Бугаев, Л. В. Пашков, П. Г. Сидоренко; Под общ. ред. проф. А. И. Анохина. Москва; Ленинград : Гострансиздат, 1933. 747 с.

[5] Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР: дооктябрьский период. М.: Дориздат, 1951. 332 с.

подробно описавшего состояние дорог России в начале XX века, процесс производства дорожных работ, состояние дорожных застав, виды технических приспособлений, а также снабдившего работу богатым иллюстративным материалом. В. Ф. Бабков в работе «Развитие техники дорожного строительства»[1] рассматривает вопросы методов строительства дорог, идей в дорожном строительстве и проектировании, эволюции дорожной сети, в том числе и вопросы состояния шоссейных дорог в период начала автомобилизации.

Изучению истории до 1904 г. Московского губернского земства, в сферу деятельности которого входило шоссирование дорог в регионе, посвящены диссертации Т. Н. Львовой[2] и Т. П. Прокофьевой[3], предметом исследования которых являлась деятельность земства в целом.

В *современный период,* помимо исследования общих вопросов дорожного строительства в России, появились и работы, посвящённые региональным аспектам. В. П. Бойко, В. Н. Ефименко и А. П. Кадесников[4] изучают процесс развития сухопутных путей Российской империи. И. Н. Лихорадова, И. М. Бочарова, В. Н. Шевченко[5] рассматривают проблемы организации, управления и содержания дорог в условиях системных и структурных изменений Российской империи в конце XIX – начале XX вв. А. С. Квитчук[6] уделяет внимание историко-правовым вопросам системы государственно-правового регулирования дорожного

---

[1] Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. М.: Транспорт, 1988. 272 с.

[2] Львова Т. Н. Московское земство в 1865–1890 гг. Социальный состав и практическая деятельность: дисс. … канд. ист. наук: 07.00.00. М., 1968. 374 с. : ил.

[3] Прокофьева Т. П. Московское земство на рубеже Х1Х-ХХ веков: дисс. … канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1981. 230 с.

[4] Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения. Томск: Изд-во ТГАСУ, 2010. 135 с.

[5] Лихорадова И. Н., Бочарова И. М., Шевченко В. Н. Развитие дорожного строительства в России во второй половине XIX – начале XX вв. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2021. № 2. С. 136–139.

[6] Квитчук А. С. Формирование в России системы государственно-правового регулирования дорожного движения: историко-правовые аспекты // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. №2 (78). С. 31–35.

движения, а П. Н. Шевченко[1] и Е. А. Войтенков[2] – развитию системы безопасности дорожного движения в Российской империи.

В работах И. Ю. Долуева[3], П. В. Галкина[4] и А. Г. Важенина[5] рассматривается деятельность Московского губернского земства как в целом, так и сфера его транспортной политики. Исследователи подчёркивают, что заведование дорогами имело особую общественную значимость и являлось одним из важнейших направлений земской деятельности.

С. Г. Куликова, сравнивая деятельность Московского и Тверского губернских земств, в том числе и по дорожной части, рассматривает вопросы перехода дорожной повинности в денежную, государственных займов, способов устранения неисправностей на дорогах, закупки техники, очерёдности шоссирования и строительства новых трактов[6].

---

[1] Шевченко П. Н. Развитие системы безопасности дорожного движения в Российской империи (XIX — начало XX вв.) // Вестник Московского университета МВД России. 2013. №9. С. 148–151.

[2] Войтенков Е. А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. №3 (30). С. 17–29.

[3] Долуев И. Ю. Транспортная политика московского губернского земства во второй половине XIX в. // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2016. № 3. С. 53–59.; Долуев И. Ю. Управленческая политика Д. А. Наумова на посту председателя Московской губернской земской управы // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2017. № 3. С. 50–55.

[4] Галкин П. В. Московское земство (1905 -1916 гг.) : автореферат дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. М., 1998. 19 с. : ил.; Галкин П. В. Деятельность земских организаций в период Первой мировой войны (по материалам Московской губернии) // Военно-исторический журнал. 2010. № 7. С. 61–65.

[5] Важенин А. Г. Организационно-финансовые основы и хозяйственная деятельность Московского земства в начале XX века: дисс. … канд. ист. наук: 07.00.02. М. 1998. 284 с.; Важенин А. Г., Галкин П. В. Московское земство в начале XX века: из опыта регионального самоуправления. М.: Московский государственный областной университет, 2004. 175 с.

[6] Куликова С. Г. Консерваторы и земство: социально-экономическая деятельность (1864–1914 гг.) : на материалах Тверской и Московской губерний: дисс. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. М., 2020. 730 с.; Куликова С. Г. Проекты земцев-консерваторов по финансированию дорожной отрасли земского хозяйства (на материалах Тверского и Московского губернских земских собраний) // Вестник Тверского государственного университета. Серия: История. 2016. № 2. С. 41-56; Куликова С. Г. Проекты земцев-консерваторов второй половины XIX - начала XX века в сфере технологии дорожного строительства // Преподавание истории в школе. 2016. № 6. С. 66-69.

Земская деятельность в отношении развития дорог в других регионах освещается в работах В. В. Анашкина[1], Н. И. Горской[2], П. Н. Алешина[3], Л. И. Сизинцевой[4], Н. А. Истоминой[5], Т. В. Деркач[6], М. С. Курошевой[7], Г. В. Рывкиной[8], К. Е. Балдина[9], Е. Ф. Томиной[10] и др. Данные работы рассматривают региональные аспекты правового регулирование дорожно-транспортного движения, транспортных коммуникаций, организации дорожных работ. Кроме того, в связи с возросшим интересом к региональным аспектам

[1] Анашкина В. В. Правовое регулирование дорожно- транспортного движения земствами материковых уездов Таврической губернии в начале XX века // История Таврической губернии в контексте общей истории Новороссии : сборник материалов Межрегиональной научно-просветительской конференции, Мелитополь, 19 декабря 2024 года. Мелитополь: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Мелитопольский государственный университет», 2025. С. 34–38.

[2] Горская Н. И. Транспортные коммуникации российской провинции во второй половине XIX — начале XX в. (на материалах Смоленской губернии) // Столица и провинции: взаимоотношения центра и регионов в истории России: Материалы XVI Всероссийской научной конференции, Санкт-Петербург, 14 марта 2025 года. СПб.: Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина, 2025. С. 68–72.

[3] Алешин П. Н. Организация дорожных работ в России органами земского самоуправления во второй половине XIX столетия (на примере Курской губернии) // Региональная история: междисциплинарные подходы, научные и ценностные ориентиры : сборник научных трудов IV Международных Усмановских чтений, посвящённых 100-летию со дня рождения видного российского историка Хамзы Фатыховича Усманова, Стерлитамак, 17 ноября 2023 года. Уфа: Уфимский университет науки и технологий, ИИЯЛ УФИЦ РАН. 2023. С. 12-14.

[4] Сизинцева Л. И. Земские дороги Костромской губернии // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. 2015. №3. С. 39-43.

[5] Истомина Н. А. Планирование расходов на содержание и строительство дорог в пермской губернии: исторические примеры // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. Т. 8, № 33(174). С. 43-46.

[6] Деркач Т. В. Проблемы развития инфраструктуры в Санкт-Петербургской губернии в годы деятельности III Государственной Думы (1907 – 1912 гг.) // Вестник Череповецкого государственного университета. 2013. №2 (48). С. 33-35.

[7] Курошева М. С. Деятельность Смоленского земства в области дорожного строительства (1864–1889 гг.) // Евразийский Союз Ученых. 2015. №3–8 (12). С. 22-24.

[8] Рывкина Г. В. Содержание и состояние проезжих дорог карельских уездов Олонецкой губернии // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2021. Т. 43. № 4. С. 110-117.

[9] Балдин К. Е. Деятельность земства по созданию системы современных коммуникаций в провинции в конце XIX - начале XX в. (на примере Владимирской и Костромской губерний) // Вестник Ивановского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. 2014. № 4(14). С. 30-41.

[10] Томина Е. Ф. Основные направления деятельности оренбургского земства в 1913-1915 гг. // Известия Волгоградского государственного педагогического университета. 2018. № 5(128). С. 193-197.

появились и исследования, изучающие развитие отдельных трактов, дорожных систем, транспортной инфраструктуры других регионов[1].

Отдельной темой для исследователей является изучение деятельности земств в годы Первой мировой войны. Серьёзным вкладом в развитие данного вопроса стали работы Н. Д. Судавцова[2], Л. В. Печаловой[3], Е. М. Петровичевой[4], В. В. Акишиной[5], А. Б. Асташова[6]. Они рассматривают как общую роль земств в стране в военный период, так и отдельные направления их деятельности, в том числе вопросы строительства дорог.

Благодаря работам вышеперечисленных авторов по исследованию истории развития дорожной сети Российской империи и её регионов, правовых аспектов строительства и пользования шоссе, земской деятельности, в том числе по дорожному вопросу, сложились предпосылки для исследования шоссирования

---

[1] Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири (30-е гг. XVIII - 90-е XIX вв.): автореферат дисс. … д-ра ист. наук: 07.00.02. Омск 2006. 34 с.; Лихорадова И. Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX-XX веках: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Воронеж, 2004. 25 с.; Мансурова А. Н. Дороги и их роль в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во второй половине XIX - начале XX в. Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т истории, археологии и этнографии Дагестанского науч. центра РАН. Махачкала: АЛЕФ, 2015. 182 с.: цв. ил.; Подрезов М. В. История Чуйского тракта: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Томск, 2018. 20 с.; Полянская Е. С. Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. - 1914 г.: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Ялта, 2016. 29 с.

[2] Судавцов Н. Д. Земское и городское самоуправление России в годы Первой мировой войны. М.; Ставрополь: Изд-во Ставроп. гос. ун-та, 2001. 718 с.; Судавцов Н. Д. Ставропольское земство в годы первой мировой войны // Гуманитарные и юридические исследования. 2014. № 4. С. 68–73.

[3] Судавцов Н. Д., Печалова Л. В. Земства и кооперация Ставропольской губернии в годы Первой мировой войны // Гуманитарные и юридические исследования. 2024. Т. 11. № 2. С. 303–308.

[4] Петровичева Е. М. Земства Центральной России в период Первой мировой войны. М.: МПГУ, 2001. 126 с.; Петровичева Е. М. Забота земств Центрально-промышленных губерний о снабжении армии в период Первой мировой войны // Смутные времена начала XVII - XX столетий и опыт их преодоления в исторической судьбе России : Сборник материалов по итогам всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Владимир, 02–03 ноября 2020 года. Владимир: Издательско-полиграфическая компания «Транзит-ИКС», 2020. С. 125–129.

[5] Акишина В. В. Роль земств в решении социально-экономических проблем в годы Первой мировой войны (по материалам еженедельного издания «Оренбургское Земское Дело» за 1916 г.) // Двенадцатые Большаковские чтения. Оренбургский край как историко-культурный феномен : В двух томах. Оренбург, 17–20 апреля 2024 года. Оренбург: Оренбургский государственный педагогический университет, 2024. С. 29–33.

[6] Асташов А. Б. Союзы земств и городов и помощь раненым в первую мировую войну //Отечественная история. 1992. №6. С. 169–172.

дорог Московской губернии. Данная тема не являлась темой специального исследования и затрагивалась эпизодично. На основании анализа указанных работ можно сформировать представление об общем состоянии дорожной системы и земской деятельности в исследуемый период. Однако для углублённого понимания проблематики требуется более детальное изучение источников и включение в работу новых материалов.

Объект исследования: транспортная инфраструктура Московской губернии в 1895–1917 гг.

Предмет исследования: строительство и обустройство шоссейных дорог Московской губернии в 1895–1917 гг.

Терминология. В соответствии с определением толкового словаря Д. Н. Ушакова, шоссировать – проводить где-н. шоссе, превращать дорогу в шоссе[1]. Согласно энциклопедическому словарю Брокгауза и Ефрона, шоссе или шоссейная дорога отличалась от грунтовой тем, что её полотно было укреплено щебёночным слоем[2]. В исследовании автор придерживается именно этих определений.

Территориальные рамки исследования определяются границей Московской губернии в 1895–1917 гг.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1895 по 1917 гг. Нижняя граница обозначена 1895 г. – периодом начала работ по созданию новой шоссейной сети 1897 г., самого крупного дорожного проекта губернии рубежа XIX–XX вв., обусловленного процессом формирования сети шоссейных дорог на протяжении XIX в. Верхняя граница связана с событиями октября 1917 г., приведшими к коренным изменениям в стране и обществе. Было ликвидировано Министерство путей сообщения Российской империи и начался процесс ликвидации земских органов.

---

[1] Толковый словарь русского языка. Т. 4: С — Ящурный. / Гл. ред. Б. М. Волин, Д. Н. Ушаков; Сост. В. В. Виноградов, Г. О. Винокур, Б. А. Ларин, С. И. Ожегов, Б. В. Томашевский, Д. Н. Ушаков; Под ред. Д. Н. Ушакова. — М.: Гос. изд-во иностр. и нац. слов., 1940. Стб. 1360.

[2] Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XXXIX: Шенье — Шуйский монастырь. СПб., 1903. С. 796–797.

Цель исследования: проследить развитие сети шоссейных дорог Московской губернии в 1895–1917 гг.

Задачи исследования:

1. Показать процесс формирования сети шоссейных дорог Московской губернии к концу XIX в.
2. Раскрыть особенности дорожного строительства в Московской губернии в начале XX в.
3. Осветить реализацию проекта «Дорожная сеть Московской губернии 1912 года».
4. Определить влияние Первой мировой войны на развитие шоссейных дорог Московской губернии.
5. Оценить уровень развития дорожной системы Московской губернии к октябрю 1917 г.

Источниковая база исследования состоит из архивных документов, отдельных печатных изданий, публикаций в периодической и непериодической печати. Особое значение имеют введённые в научный оборот материалы, выявленные в Государственном бюджетном учреждении города Москвы «Центральный государственный архив города Москвы» (далее – ГБУ «ЦГА Москвы») в фондах: Московской губернской земской управы ведомства Министерства внутренних дел (Ф. 184), Инспектора казенных шоссе Московской и других губерний (Ф. 440), 1-го технического участка Московского округа управления водных и шоссейных дорог Министерства путей сообщения (Ф. 1995). Выявленные и проанализированные в диссертационном исследовании источники можно разделить на несколько групп.

Первую группу составляют нормативно-правовые акты, к которым относятся как законы[1], так и подзаконные акты. К данной группе источников относится

[1] Одобренный Государственным советом и Государственной думой и высочайше утвержденный Закон 26 июня 1912 г. об устройстве кредита для городов и земств: Устав Кассы городского и земского кредита. Положение о выдаче акционерными земельными банками ссуд городам и земства. СПб.: Сотрудник, 1912. [4], 236 с.: 22; Высочайше утверждённое 1 января 1864 г. Положение о губернских и уездных земских учреждениях // Полное собрание законов

Земское положение 1864 г., согласно которому губернские и уездные земства были обязаны обеспечивать устройство и содержание путей сообщения. В работе используются и другие положения, руководства, инструкции Министерства путей сообщения, постановления Московского губернского земского собрания, касающиеся дорожных вопросов и регулирующие аспекты дорожной деятельности: устройство и содержание шоссе, укатку шоссейного полотна, провозку по шоссейным дорогам[1].

Ко *второй группе* источников относятся делопроизводственные документы. Значительный объём источников этой группы даёт возможность детально изучить различные процессы, связанные с проблемами строительства и эксплуатации шоссейных дорог Московской губернии[2].

Среди них следует выделить журналы заседаний Московского губернского земства. Они включали в себя стенограммы земских заседаний, фиксировавшие обсуждения всех рассматриваемых вопросов, и полную документацию, отражающую ключевые направления и итоги земской работы. Благодаря разноплановой деятельности земских органов изучение данных источников позволяет исследовать широкий спектр научных проблем. Журналы заседаний

Российской империи. Собрание 2. Т. XXXIX. Отделение 1-е. СПб., 1864. № 40457. С 1-14; Высочайше утверждённое мнение Государственного совета от 5 апреля 1883 г. «О порядке передачи шоссейных дорог во временное заведывание земских учреждений» // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. Т. III. СПб., 1885. № 1487. С. 312-314.

[1] Устав путей сообщения (т. XII, ч. 1 Свода зак.) с разъяснениями Правительствующего сената, касающимися водяных и шоссейных сообщений: [Текст по изд. 1857 г., испр. по Сводному продолж. 1906 г.] // Сост. А. А. Якушев, ст. пом. делопроизводителя; Упр. внутр. водных путей и шос. дорог М-ва пут. сообщ. 2-е изд. СПб.: тип. Усмановой, 1908. VIII, 200 с.; Инструкция о приобретении, перевозки, хранении и употреблении взрывчатых материалов при работах на внутренних водных путях и шоссейных дорогах. 12 мая 1906 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 6. Л. 42 и др.

[2] Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 1. М.: Моск. губ. земство, 1899.; Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. М.: Моск. губ. земство, 1901.; Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 3. М.: Моск. губ. земство, 1901.; Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг. и др.

позволяют проследить целостную картину рассмотрения вопросов, касающихся шоссирования дорог, а также логику принятия и реализации решений[1].

Обширную информацию содержат отчёты по ремонтному содержанию земских и казённых шоссе. Ежегодные (за исключением нескольких лет после 1914 г.) отчёты дают подробную роспись расходов по каждому из ремонтируемых шоссейных участков, в них приведены проблемы шоссирования, сравнительные характеристики с прошлыми годами, дано попунктное обоснование расходов (как по каждому шоссе, так и по каждому пункту расходной части: каменный материал, работы, мосты, здания и дорожные сооружения, содержания десятника, содержание отдельных сооружений)[2].

Московская губернская земская управа вела переписку с Министерством путей сообщения, Министерством земледелия, Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог, Главным управлением генерального штаба, Главным артиллерийским управлением, губернскими и уездными земскими управами (Калужской, Тульской, Тверской и др.), Александровским комитетом раненых. Также переписка велась и со следующими должностными лицами: Московским губернатором, начальником Московского округа путей сообщения, инспектором казённых шоссейных дорог Московской и других губерний, директором департамента государственных земельных имуществ, уездными исправниками, судебными следователями, инженерами Московской губернской земской управы, смотрителями шоссейных застав. Кроме того, по вопросам шоссейного

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1914, экстренной сессии, 25 июля. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1914. 11 с.; Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия, 7–8 мая. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. [1], II, 12 с.; Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, экстренная сессия 7–10 июня. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. IV, 36 с.; Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1917, чрезвычайная сессия 14 февраля. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917. 9 с. и др.

[2] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1900 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1901. 71, 595 с.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1901 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1902. 65 с.; XII, 69 с.; Московская Губернская Земская Управа. Отдел Дорожный. Отчёт №1196 о расходах, произведённых из аванса от 26 июня 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1680. Л. 1–4 и т.п.

строительства предложения и прошения поступали от предприятий и частных лиц. Переписка позволяет обозначить позицию её участников и проследить процесс реализации того или иного дорожного вопроса[1].

Доклады губернской управы, дорожной комиссии, ревизионной комиссии, уездных земских управ, сметы на постройку и по ремонтному содержанию шоссе, журналы разъездов инженеров, рапорты смотрителей шоссейных застав, описи движимого имущества на шоссейных заставах, удостоверения на право пользования обрезами шоссе, изыскания шоссейных дорог, договоры найма крестьян на дорожные работы дают возможность раскрыть технические, организационные и экономические аспекты, связанные с проблемами строительства и эксплуатации шоссейных дорог Московской губернии[2].

Третью группу источников составляют статистические данные, а именно выпущенные Министерством путей сообщения статистические сборники, содержащие сведения о шоссейных путях Российской империи[3]. В сборниках представлена как общая протяжённость учтённых шоссейных дорог страны, так и протяжённость дорог в каждой отдельно взятой губернии. Также в них представлены региональные показатели шоссейного сбора.

---

[1] Земство. Тульской Губернской Земской Управы. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу от 3 февраля 1914 г. №849 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 30; Министерство путей сообщения. Управление шоссейных дорог. Дорожно-строительный отдел от 17 февраля 1917 г. №3258 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 69; Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 15 июня 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 82 и др.

[2] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М.: б/и, 1908. 14 с.; Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. 372 с.; Доклад Коломенской земской управы по дорожной части // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 43–45; Смета по ремонтному содержанию казённых шоссе в 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.

[3] Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1897. Вып. 47: Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения в 1895 г. XXVIII, 445 с.; Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. Вып. 142: Внутреннее судоходство в 1913 г. Шоссейные пути в 1913 г. Ч. 1. 247 с. и др.

Четвёртая группа источников представлена материалами периодических изданий. Из них необходимо выделить специализированный журнал Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог «Водные пути и шоссейные дороги»[1]. В данном журнале обсуждались технические новинки в области дорожных работ, способы шоссирования, публиковался опыт других стран в сфере строительства шоссе.

Пятая группа – источники личного происхождения. К ним относятся воспоминания председателей Московской губернской земской управы начала XX в., активно участвующих в шоссейных проектах Московского губернского земства. В своих воспоминаниях Д. Н. Шипов рассказывает об обсуждении дорожных проектов и возможности участия в них земских органов на государственном уровне, приводя мнения министров по данному вопросу[2]. Ф. В. Шлиппе вспоминал реализованные проекты и предложения, касавшиеся шоссейного вопроса[3]. К данной группе относятся и воспоминания земского деятеля Казанской губернии Н. А. Мельникова, описывающего дороги Клинского уезда и сравнивающего их с Казанскими[4], а также мемуары губернатора Московской губернии (на 1906 г. – вице-губернатора) В. Ф. Джунковского, вспоминающего открытие шоссейного моста под Рузой[5].

---

[1] Промышленная точка зрения в дорожном вопросе // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №1. С. 4-7; Современное состояние обыкновенных дорог России // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №1. С. 7-10 и др.

[2] Шипов Д. Н. Воспоминания и думы о пережитом. М.: Изд-во М. и С. Сабашниковых,1918.592с.

[3] Шлиппе Ф. В. Автобиографические записки, 1941–1946 гг. // Российский архив: История Отечества в свидетельствах и документах: XYIII-XX вв. / Вступит. статья от редкол.- Т.17: / Редкол.: Г. И. Вздорнов, В. М. Гуминский, В. П. Казарин; Гл. ред. А. Л. Налепин ; Сост. М. Н. Силаева. М.: Студия "ТРИТЭ" Н. Михалкова: Российский фонд культуры : Российский архив, 2008. 197 с.

[4] Мельников Н. А. 19 лет на земской службе: (Автобиографический очерк и воспоминания) // Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII—XX вв.: Альманах. М.: Студия ТРИТЭ: Рос. Архив, 2008. [Т. XVII]. С. 198—431.

[5] Джунковский В. Ф. Воспоминания : В 2 т. / под общ. ред. А. Л. Паниной. М.: Изд-во им. Сабашниковых, 1997. Т. 1. 736 с.: ил.

Шестой группой являются картографические источники, фиксирующие пространственное развитие транспортной инфраструктуры и позволяющие изучать дорожную сеть в динамике. «Карта казённых шоссе, переданных во временное хозяйственное ведение земств: Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губерний, 1907 года» и карта Московской губернии «Лечебные, ветеринарные, страховые, агрономические земские пункты и шоссейные дороги к началу 1916 года» дают возможность визуализировать сеть шоссейных дорог Московской губернии[1].

Седьмая группа источников включает фотодокументы. Особый интерес представляют фотографии, выявленные в фондах ГБУ «ЦГА Москвы», которые позволяют установить, в каком году и на каких дорожных участках работали военнопленные, их количество, национальный состав и принадлежность к воинским подразделениям[2].

Методология и методы исследования. Методологическую основу исследования составляют принципы историзма, хронологической последовательности, объективности и системности. Принцип историзма предполагает учёт взаимосвязи объективных и субъективных факторов в определённой исторической обстановке, а также формирование выводов на базе комплексного анализа имеющихся данных. В исследовании он лёг в основу рассмотрения развития шоссейных дорог Московской губернии в условиях, существовавших на рубеже XIX–XX вв. Принцип хронологической

---

[1] Архив старых карт, карт ген. Штаба и старинных карт [Электронный ресурс]. 2025. URL: http://clubklad.ru/maps/RU/old/4312/ (дата обращения: 10.04.2025); Карта казённых шоссе, переданных во временное хозяйственное ведение земств: Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губерний, 1907 г. // Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. Карта VI.

[2] Военнопленные на дорожных работах на Ирининском шоссе (Подольский уезд). Фото. 1916 г. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 22 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 1; Военнопленные на работах по капитальному ремонту Черкизовского моста на Стромынском шоссе. Фото. 1916 г. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 1 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 2; Военнопленные на постройке железобетонной трубы на Боровском шоссе (Московский уезд). Фото. 1916 г. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 5 и др.

последовательности позволил проследить динамику строительства шоссе и логику планирования дорожных работ, а также связать дорожное строительство с социально-экономическими и политическими процессами. Принцип объективности имеет существенное значение: он предполагает беспристрастный анализ предмета исследования и достоверное представление фактов – с опорой на надёжные источники и подтверждённые доказательства. Оценку деятельности Московского губернского земства в сфере шоссирования дорог нужно проводить всесторонне, рассматривая разные аспекты и избегая предвзятости. Благодаря принципу системности можно исследовать не отдельные элементы, а целостную картину – увидеть, как взаимосвязанные факторы влияли на формирование дорожной сети в Московской губернии. Например, на очерёдность шоссирования влиял следующий комплекс факторов: близость к Москве, расстояние до железнодорожной станции, наличие альтернативных путей сообщения, численность пользующего дорогой населения, а также расположение на тракте крупных населённых пунктов и промышленных предприятий.

С помощью методов синтеза и обобщения выделяются главные проблемы при обустройстве шоссейных дорог. Проблемно-аналитический метод даёт возможность рассмотреть отдельные аспекты темы исследования. Метод сравнительного анализа позволяет определить место сети шоссейных дорог Московской губернии относительно других регионов Российской империи и стран мира.

Научная новизна исследования заключается в попытке проведения комплексного исследования развития шоссейных дорог Московской губернии и их значимости для общества и государства. В работе представлено подробное описание процесса принятия и обоснования решений по развитию дорожной сферы, дана оценка состояния дорожной сети Московской губернии на рубеже XIX-XX вв., показана динамика роста шоссейной сети губернии и расходов на дорожную часть.

На основе анализа архивных и опубликованных источников выявлены основные проблемы в сфере шоссирования дорог Московской губернии и способы

их решения, определена роль местного самоуправления в сфере инфраструктуры в условиях нехватки государственного финансирования, обозначено место Московской губернии по количеству шоссе и по качеству ведения дорожного хозяйства среди других регионов Российской империи. Автором сделан вывод об итогах реализации проекта «Дорожная сеть Московской губернии 1912 года».

Особое внимание в работе сосредоточено на состоянии шоссейных дорог Московской губернии в годы Первой мировой войны и на мерах по оптимизации обустройства шоссе в военные годы, таких как сокращение числа дистанционных инженеров, увеличение заработной платы дорожным служащим, привлечение частного капитала, сдача в аренду обрезов шоссе, разрешение женщинам работать на шоссейных заставах, использование труда военнопленных.

Положения, выносимые на защиту:

1. Благодаря деятельности Московского губернского земства уже к концу XIX в. шоссейная сеть Московской губернии являлась показательным примером для страны. Сеть выстраивалась с учётом экономических и транспортных потребностей региона. Активно развивались направления, связывавшие Москву с уездами и крупные населённые пункты с железными дорогами.

2. Несмотря на проблемы шоссирования в Московской губернии в начале XX в.: зависимость от финансирования правительства, отказы крестьянских общин предоставлять землю под строительство шоссе, непредсказуемость погодных условий – земство пыталось их преодолеть, занималось регулированием сдачи в аренду шоссейных обрезов, ремонтом дорог, а также созданием проекта новой шоссейной сети губернии.

3. Реализация проекта «Дорожная сеть Московской губернии 1912 года» сопровождалась рассмотрением прошений уездных земств о принятии в сеть новых дорог, регулированием правил взимания шоссейного сбора, принятием на работу крестьян на строительный сезон, устранением неисправностей на шоссе, решением конфликтных вопросов на шоссейных заставах, получением разрешений на постройку шоссе от землевладельцев, совершенствованием работ путём автоматизации шоссирования.

4. В годы Первой мировой войны к существующим проблемам в сфере шоссирования добавились следующие: непоступление земских сборов, задержка или отсутствие правительственных дотаций, рост конфликтов на дорогах и шоссейных заставах, неправомерное использование шоссейных обрезов, нерегулярность или отсутствие подвоза камня, нехватка рабочих рук. Для их решения в целях оптимизации произошло сокращение числа дистанционных инженеров, увеличилась заработная плата дорожным служащим, был привлечён частный капитал, шоссейные обрезы сдавались в аренду, было разрешено работать на шоссейных заставах женщинам, использовался труд военнопленных.

5. Новая шоссейная сеть так и не была реализована из-за связанных с войной проблем и политических событий 1917 г. Однако, несмотря на все трудности Московская губерния вышла на одно из первых мест в стране по шоссированию дорог.

Теоретическая значимость исследования обусловлена приращением научного знания в сфере изучения истории развития шоссейных дорог в Московской губернии. Полученные результаты позволяют провести более полное и объективное исследование инфраструктурных проектов Российской империи, а также оценить вклад местного самоуправления в развитие дорожной сферы.

Практическая значимость исследования заключается в возможности включения результатов исследования в специальные монографии, посвящённые истории развития дорожных сетей. Материалы могут быть использованы при подготовке лекционных курсов — в том числе спецкурсов и элективов для студентов вузов по истории России, развитию ее транспортной инфраструктуры конца XIX – начала XX в.

Степень достоверности результатов исследования основана на разнообразии использованных в диссертации источников, глубине их анализа, соответствии методологии исследования заявленным научным задачам, а также на корректном использовании результатов других исследований по проблематике диссертации.

Апробация результатов исследования. Основные результаты исследования изложены в одиннадцати публикациях автора, из них четыре опубликованы в научных рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Основные положения диссертационного исследования представлены в докладах на конференциях международного, всероссийского и регионального уровней: «Романовские чтения - XVI» (Могилёв, МГУ им. А. А. Кулешова. 2022 г.); «Гусевские чтения – 2024» (Москва, МГПУ. 2024 г.); «Кроссдисциплинарность в науке: проблемы и перспективы» (Москва, МГПУ. 2024 г.); «Гусевские чтения – 2025» (Москва, МГПУ. 2025 г.); «Региональная история Центральной России: проблемы изучения и преподавания» (Коломна, ГСГУ. 2025 г.); «Государство, общество, церковь в истории России XX–XXI веков» (Иваново, ИвГУ. 2026 г.).

Структура диссертационной работы обусловлена целью и задачами исследования, состоит из введения, двух глав, разделённых на параграфы, заключения, списка источников и литературы, приложений.

ГЛАВА 1. ДОРОЖНОЕ ДЕЛО В МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX вв.

1.1. Формирование сети шоссейных дорог к концу XIX в.

Дороги из Новгорода в Рязань, из Киева и Смоленска во Владимир и Суздаль и др. на территории Московского региона появляются ещё до основания Москвы в XII веке. Уже тогда Древняя Русь имела разветвлённую систему сухопутных дорог, становление и развитие которой шло на основе развития хозяйства страны в целом[1]. С XV века появляются первые крупные тракты с ямской гоньбой, прообразами почтовых станций – ямами, а также первые законодательные акты о дорогах. В конце XVII и в XVIII вв. принимались меры по устройству сухопутных путей, но «делалось это вообще без постоянной системы и строго выработанного плана»[2].

В XIX в. ямские тракты превращаются в первые в России шоссейные дороги. С 20 ноября 1809 г. заведывание государственными большими дорогами было возложено на Главное Управление Путей Сообщения. Страна была разделена на 10 округов, технический надзор выполняли начальники округов, производством работ на местах занимались дорожные смотрители, наряд рабочих производился по распоряжению губернских властей[3].

С начала XIX в. в Российской империи стало применяться укрепление дорожного полотна искусственным способом. Первое российское шоссе от Санкт-Петербурга до Москвы строилось с 1817 по 1834 гг. В этот же период принимаются и первые законодательные акты, связанные с обустройством шоссе. В декабре 1831 г. были утверждены «Правила о содержании отделанной шоссе», которые определяли обязанности жителей, соседних с шоссейной дорогой населённых

---

[1] Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения. С. 20–21.
[2] Николаев А. С., Житков С. М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России: [В 3-х ч.]. С. 331.
[3] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 21.

пунктов, а также порядок движения транспортных средств[1]. Закон 24 марта 1833 г. определял планируемую к шоссированию дорожную сеть, устанавливал правила устройства и содержания дорог и делил тракты на пять классов: дороги главных сообщений (государственные), дороги больших сообщений, дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, дороги уездных (торговых и почтовых) сообщений, дороги сельские и полевые[2].

К главным сообщениям были отнесены 6 дорог, из них 4 проходили по территории Московской губернии: из Санкт-Петербурга в Москву; из Москвы в Нижний Новгород; из Москвы через Гжатск в Смоленск; из Москвы через Смоленск и Могилёв в Брест-Литовск.

К большим сообщениям отнесли 11 дорог, из них 6 проходили через Московскую губернию: от Киева через Чернигов, Курск, Орёл и Тулу в Москву; от Москвы в Ярославль; от Москвы через Тулу, Орёл, Нежин, Киев, Житомир и Дубно в Радзивилов; из Москвы в Рязань; из Москвы в Калугу; из Риги через Псков, Витебск, Смоленск и Гжатск в Москву или по ближайшему усмотрению прямо через Себеж, Великие Луки, Белый и Гжатск. Именно данные дороги и решено было превращать в шоссе[3].

В 1834 г. на Московском шоссе впервые был установлен шоссейный сбор, разделённый на 2 категории: летний и зимний. За 10 вёрст, пройдённых 1 лошадью: с дилижансов – летом 10 коп. и зимой 5 коп., с почтовых экипажей – летом 8 коп. и зимой 4 коп., с грузовых телег – летом 4 коп. и зимой 2 коп., с лошади без упряжи – летом 2 коп., зимой – 1 коп[4].

Но, по мнению инспектора по дорожной части при Министерстве внутренних дел В. Ф. Мейена, первые устроенные шоссе не имели особого экономического

---

[1] Квитчук А. С. Формирование в России системы государственно-правового регулирования дорожного движения: историко-правовые аспекты. С. 33.

[2] Николаев А. С., Житков С. М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России: [В 3-х ч.]. С. 340–342.

[3] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств // Сост. А. Гельфер, инж. пут. сообщ., делопроизводитель Отд. вод. и шос. сообщ. Упр. вн. вод. пут. и шос. дорог М-ва п. с. СПб.: К.Л. Риккер, 1903. С. 17–18.

[4] Там же. С. 22.

значения для населения, так как при их проведении преследовались исключительно государственные цели: шоссейные дороги устраивались для соединения главных пунктов страны и губернских городов со столицами по кратчайшим линиям, зачастую минуя уездные и промышленные центры[1].

Шоссейная дорога отличалась от грунтовой тем, что её полотно было укреплено щебёночным слоем: твёрдые породы, камни, разбитые на куски толщиной от 1,4 до 2 дюймов. При обустройстве шоссейных дорог происходила перегрохотка щебня, отделение от камня ненужных частей: грязи и высевок. Толщина слоя варьировалась от 5 до 7 дюймов. Заготавливали щебень объёмом в 1,4 раза больше планируемого итогового объёма после работы катков[2], так как 1 кубическая сажень хорошо укатанной конными катками шоссейной одежды должна была составлять 1,4 кубических сажени рыхлого чистого щебня, а при укладке паровыми катками – не менее 1,5. В сыром щебне содержится 60% самого щебня и 40% пустот, поэтому в 1 кубической сажени укатанного щебёночного слоя получалось 1 × 1,4 × 0,6 = 0,84 кубических сажени чистого щебня, а оставшуюся часть 0,16 кубических саженей составляли высевки, то есть мелкий камень[3].

Ширина шоссе составляла 2,5–3 сажени, а ширина обочин – 1,5 саженей. За земляными или мощёными обочинами устраивали канавы для отвода воды, за которыми располагались обрезы – полосы земли, служившие пастбищем для проезжающих лошадей и для прогона скота. Для стока поперёк обочин в шахматном порядке располагались канавки и воронки. Также шоссейному полотну придавали выпуклость с подъёмом середины около 2% от ширины. В тех местах, которым свойственны наводнения, дорога должна была возвышаться над водой и иметь водопропускные отверстия: мосты и трубы[4].

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 2.
[2] Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XXXIX: Шенье — Шуйский монастырь. СПб., 1903. С. 796–797.
[3] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств. С. 71.
[4] Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XXXIX: Шенье — Шуйский монастырь. СПб., 1903. С. 796–797.

Укатанные катками шоссе отличались ровной и гладкой поверхностью, давали наименьшее сопротивление движению экипажей и повозок, чем неукатанные дороги[1]. При шоссировании дорог использовались как конные, диаметр которых колебался от 0,6 до 0,9 саженей[2], так и более совершенные паровые катки[3].

Часто процесс строительства шоссе занимал два года: в первый год производились земляные работы, заготовка камня и щебня, а во второй год – всё остальное, в том числе и шоссирование полотна. Были случаи, когда по истечению одного года и более дорога деформировалась, особенно на болотистых местностях, ползучих косогорах и на глинистых насыпях. При таких обстоятельствах принимались меры к устранению проблемы. Если осадки или оползни, мешавшие шоссированию, не могли быть прекращены, то для того, чтобы не задерживать работы, покрытие таких участков временно заменяли мостовой. Если же дорога по истечении времени была в хорошем состоянии, то начинался процесс укатки, для чего на участке шоссе забивали через каждые 10-15 саженей толстые деревянные колья, по 3 штуки в каждом поперечном профиле, 1 посередине и 2 по краям, на них устанавливались деревянные шаблоны, между которыми укреплялись упорные доски по крайним кольям или делались бордюры из каменной мостовой в 2 ряда. Обочины подсыпались грунтом до требуемого профиля. Образовавшееся таким образом «корыто» засыпалось щебнем высшего качества, который разравнивался железными граблями. В зависимости от толщины слоя щебня, качеств камня и свойств грунта укатка могла быть произведена двумя способами – в 1 слой или в 2 и более слоёв. В России чаще всего использовался первый способ[4].

Если укатка паровым катком в начале была очень затруднительна, то её рекомендовалось начинать конным катком. Укатку рыхлого слоя щебня

---

[1] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств // Сост. А. Гельфер, инж. пут. сообщ., делопроизводитель Отд. вод. и шос. сообщ. Упр. вн. вод. пут. и шос. дорог М-ва п. с. СПб.: К.Л. Риккер, 1903. С. 2.
[2] См.: приложение № 1.
[3] См.: приложение № 2.
[4] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств. С. 59–61.

целесообразно было начинать ненагруженным катком, затем последовательно такими же нагруженными катками, и в конце – паровыми катками от 10 до 15 тонн. Рекомендовалось использовать змеевидный метод укладки, когда каток начинал укладку от краёв, а заканчивал по центру дороги.

Наиболее удобным периодом производства укатки являлись весна и осень, т. е. сырые времена года. Если укатка производилась в сухую погоду, то щебёночный слой необходимо было обильно поливать из бочек на двух или четырёх колёсах, с помощью специальных снарядов[1] или пользоваться насосом, если в боковых каналах имелась вода. Смачивание щебня было необходимо для того, чтобы камни максимально быстро приняли своё окончательное положение, дольше не стирались, а пустоты заполнились связующим материалом. Слишком обильная поливка не приветствовалась, потому что в таком случае камни могли вдавливаться в грунт, выпирать или прилипать к барабану катка[2].

Хорошо укатанное шоссе характеризовалось такими качествами как:

- гладкость и ровность поверхности щебёночной одежды;

- правильный поперечный профиль с присутствием должной выпуклости;

- плотность, равномерность состава и монолитность коры;

- чистота и хорошие качества щебня и заполняющего промежутки между частицами связующего материала (высевок);

- содержанием не менее 80–85% щебня и около 10–15% примесей (заполняющего материала, высевок);

- водонепроницаемость;

- прочность и устойчивость щебёночного слоя[3].

К ограждениям на шоссейных дорогах относились надолбы (невысокие столбы), каменные тумбы и парапеты, живая изгородь, древесные насаждения. На шоссе устанавливались следующие указательные знаки: верстовые столбы, путевые столбы (обозначали, кто заведует дорогой, откуда и куда она

[1] См.: приложение №3.
[2] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств. С. 65–70.
[3] Там же. С. 62–63.

направляется), пограничные столбы (обозначали границы уездов и губерний), стенные знаки (обозначали каждую сотню саженей версты), межевые знаки (обозначали границы отчуждённой под дорогу полосы земли), мостовые знаки (обозначали номер моста) и шлагбаумы (для удобного взимания шоссейного сбора). К гражданским сооружениям на шоссейных дорогах относились станционные и почтовые дома трёх разрядов. Дома 1 разряда состояли из главного корпуса, состоящего из 12 комнат, кухни, коридора, помещения для содержателя гостиницы и двух флигелей: для ямщиков и смотрителя и для проезжающих с погребом и амбаром. В домах 2 разряда было 9 комнат. Дома 3 разряда строились без гостиницы и имели главный корпус в 6 комнат с кухней[1]. К числу сооружений относились также заставные дома для взимания шоссейного сбора, сторожевые или кондукторские казармы, депо (сараи) для паровых катков с мастерской и клинкерные заводы[2].

К 1860 г. темпы строительства шоссейных дорог достигли показателя 258 вёрст в год[3]. Но всё равно шоссейное строительство отставало от западноевропейских показателей, так как правительство в основном было сосредоточено на развитии сети железных дорог[4]. Поэтому с 1860 г. по 1867 г. среднее количество новых построенных вёрст шоссе упало и равнялось 105[5].

Во второй половине 1860-х гг. значительная часть трактов была передана в ведение земских органов управления, которые и перехватили инициативу строительства шоссе у правительства[6]. Согласно Земскому положению 1864 г., в

---

[1] Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР: дооктябрьский период. С. 245.

[2] Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 2. С. 167–178.

[3] Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XI: Домиции — Евреинова, СПб, 1893. С. 50–57.

[4] Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. С. 1.

[5] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 3.

[6] Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 1. М.: Моск. губ. земство, 1899. С. 22.

обязанности губернских и уездных земских учреждений среди прочего входило устройство и содержание путей сообщения[1].

С этого момента дороги делились на три категории: казённые, губернские и уездные. Первые находились в ведении Министерства путей сообщения, образованного в 1865 г. Остальные дороги управлялись земскими органами.

С начала работы Московское губернское земство занималось обустройством и содержанием региональных дорог. Дорожные вопросы курировала специальная комиссия, руководил которой земский гласный Н. Ф. Рихтер. Но и сам первый председатель управы Д. А. Наумов нередко брал на себя важнейшие решения дорожных вопросов[2].

Решения об обустройстве шоссейных дорог принимались на земских собраниях, на которых зачастую возникали дискуссии и споры, особенно остро стоял вопрос о выделении средств на дорожную часть. Председатель Д. А. Наумов выступал за активное шоссирование губернских дорог, при этом считая обязательным перед работами производить подробные изыскания с целью сбережения земских средств.

В октябре 1867 г. в ведение губернского земства от Строительного отдела Московского губернского правления поступили первые участки шоссе: 7,066 вёрст по Можайскому тракту, 2,702 версты по Дмитровскому и 2,27 вёрст Котловского шоссе. Также в ведение земства поступил участок по Старо-Калужскому шоссе, сразу переданный уездному земству и через 2 года возвращённый губернскому, так как уезд не смог осилить расходы по ремонтному содержанию. Первые участки были сданы подрядчику на содержание за 21800 руб., но, несмотря на значительную повёрстную сумму в 1320 руб., работы в срок подрядчиком, получившем все деньги заранее и успевшим взять залоги, выполнены не были.

---

[1] Высочайше утверждённое 1 января 1864 г. Положение о губернских и уездных земских учреждениях // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. Т. XXXIX. Отделение 1-е. СПб., 1864. № 40457. С. 1-14.

[2] Долуев И. Ю. Управленческая политика Д. А. Наумова на посту председателя Московской губернской земской управы // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2017. № 3. С. 53.

После осмотра земство пришло к выводу, что Старо-Калужское шоссе существовало только номинально, по письменным сведениям, Строительного отделения, а по факту большая часть дороги не имела насыпей и проезд по ней в осеннее время представлялся невозможным. После чего Московское губернское земство решило, что единственно возможный способ улучшить пути сообщения в губернии есть постепенное шоссирование их. Прочие способы содержания дорог представлялись непроизводительными. Вскоре после начала работ в ведение земства начали поступать и другие шоссе: Волоколамское, Калужское, продолжение Дмитровского[1].

С 1867 г. начался процесс замены формы дорожной повинности с натуральной на денежную. Натуральная повинность распределялась между всем населением и заключалась в работе по исправлению полотна дороги, постройке несложных дорожных сооружений и поставке материалов[2]. Некоторые земцы предлагали постепенный переход к денежной повинности с сохранением натуральной на большинстве уездных трактов. Такая позиция была аргументирована гласным А. В. Мещерским, который привёл в пример «одну губернию» (не уточняя, какую), где все натуральные повинности перевели на деньги и из-за этого дороги данной губернии оказались в худшем в стране положении. Но значительная часть земцев сошлась на том, что при замене натуральной повинности можно будет рациональнее использовать земские средства, и большинством голосов (36 против 2) утвердила денежную повинность как единственно возможную[3].

Земцы активно отстаивали интересы представляемых ими уездов, иногда и в ущерб общим губернским интересам. Поэтому гласный кн. П. П. Трубецкой в декабре 1868 г. утверждал, что губернское земское собрание не должно видеть в

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 411–413.
[2] Финансовая энциклопедия. Под. ред. И. А. Блинова и А. И. Буковецкого, М.: Госиздат, 1924. С. 323.
[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1867, сентябрь. М.: Университетская тип.,1868. С. 115, 121.

своём составе лишь представителей отдельных уездов, которые, изолируясь в пределах интересов своего уезда, не разделяли бы общих интересов земства[1].

В 1871 г. земство получило в управление и дороги, ранее управлявшиеся государством (Петербургское, Ильинское, Ярославское, Нижегородское, Рязанское, Варшавское и Серпуховское шоссе). Органы местного самоуправления сроком на 10 лет получили в заведывание 518 вёрст казённых шоссе, находившихся в ведении IV округа Министерства путей сообщения, с казённым финансированием, составляющим более 200 тыс. рублей в год. Пособие от казны рассчитывалось по 400 руб. на версту. Вместе с шоссе земство приобрело и обязательства по их содержанию[2]. Также земству разрешалось взимать с населения установленный шоссейный сбор, за счёт которого можно было осуществлять строительство новых шоссе. За всеми ремонтными работами должны были наблюдать инспекции Министерства путей сообщения[3]. Это был первый в стране опыт передачи Министерством земской управе во временное хозяйственное заведывание шоссейных дорог[4], после чего правительству стали поступать ходатайства от других земств: Тульского, Тверского, Новгородского, Псковского, Калужского, Смоленского и прочих о передачи им казённых шоссе[5].

При вычислении повёрстной стоимости ремонта шоссе министерство приняло средний расход за последние 5 лет деятельности, но в этот период капитальных работ не производилось и ремонт выполнялся лишь отчасти, поэтому показатели содержания шоссе при передаче земству были занижены[6]. Земство

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1868, декабрь. М.: Университетская тип., 1869. С. 96–97.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1870, экстренное собрание, сентябрь. М., Университетская тип., 1871. С. 51–63.

[3] Устав путей сообщения (т. XII, ч. 1 Свода зак.) с разъяснениями Правительствующего сената, касающимися водяных и шоссейных сообщений: [Текст по изд. 1857 г., испр. по Сводному продолж. 1906 г.] // Сост. А. А. Якушев, ст. пом. делопроизводителя; Упр. внутр. водных путей и шос. дорог М-ва пут. сообщ. 2-е изд. СПб.: тип. Усмановой, 1908. Ст. 137. С. 117.

[4] Лихорадова И. Н., Бочарова И. М., Шевченко В. Н. Развитие дорожного строительства в России во второй половине XIX – начале XX вв. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2021. № 2. С. 137–138.

[5] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств. С. 29.

[6] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 403.

получило и право шоссейного сбора, взимавшегося с проезжающих на заставах казённых шоссе, по нему управа от министерства получила следующие данные (Таблица 1).

Таблица 1. Количество шоссейного сбора по разным трактам за 1867–1869 гг.[1]

Наименование шоссе	Название заставы	1867 г., руб.	1868 г., руб.	1869 г., руб.
Петербургское	Черноградская	11662,8	12204,54	12466,015
	Завидовская	1757,415	1847,335	1902,185
Ильинское	Тушинская	3899,19	3844,305	4388,545
Ярославское	Мытищинская	13129,525	12710,545	12995,83
Нижегородское	Горенская	8765,375	8577,01	9058,99
Рязанское	Корочаровская	3463,075	3242,61	4517,64
	Островецкая	4166,22	3291,155	4016,385
	Коломенская	4121,665	3230,98	2762,3
Варшавское	Нижнекотловская	15731,03	11538,99	8387,42
	Подольская	21964,995	16046,76	10620,195
Серпуховское	Подольская	14600,79	5204,51	2741,84
Итого		103251,98	81738,74	73857,945

Из Таблицы 1 видим, что на большинстве дорог шоссейный сбор стабильно уменьшался. Это происходило из-за того, что параллельно многим шоссе прокладывались железные дороги[2].

Одновременно с передачей земству казённых трактов была утверждена и первая земская сеть дорог, намеченных к шоссированию[3].

С этого момента начал складываться порядок взаимодействия Московского губернского земства с органами власти. Технический контроль за состоянием казённых шоссе, переданных земству, осуществлял инспектор казённых шоссе Московской и других губерний, подчинявшийся губернатору, но назначавшийся

[1] Доклад Губернской Земской Управы о принятии в ведения земства шоссейных дорог, находящихся в заведывании IV округа путей сообщения // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 2.
[2] Там же.
[3] Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 74.

Министерством путей сообщения. Дорожными вопросами в самом министерстве занималось Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог, в подчинении которого находились округа путей сообщения (в том числе Московский). Земство получало от структур Министерства путей сообщения предписания, рекомендации и направляло им ходатайства, значительная часть которых приходилась на прошения о дотациях на шоссирование. Кроме того, контроль над земской деятельностью осуществляли как губернатор Московской губернии, так и Министерство внутренних дел, от их поддержки земских начинаний также зависело планирование шоссейной сети. Московская губернская земская управа вела переписку и с управами земств других губерний страны, отдельными уездными управами, Московской городской управой, городским головой Москвы с целью обмена опытом или обсуждения планов совместных проектов.

В земских отчётах недостаточное место уделялось обоснованию расходной части, из-за чего у некоторых членов управы возникали вопросы по этому поводу. Например, в 1873 г. в ходе обсуждения доклада о дорогах и мостах гласный Д. Д. Голохвастов потребовал разъяснения, считая, что цифры преувеличены. Отвечать на такие вопросы и приводить полное обоснование расходов приходилось председателю губернской управы и членам дорожной комиссии[1].

На начальном этапе земской деятельности (1860–1870 гг.) главными направлениями в дорожной сфере являлись: обустройство шоссейной сети, изменение статуса значительной части дорог с уездного на губернский, введение и регулирование дорожных сборов. В этот период стремительно идут вверх темпы дорожного строительства, идёт поиск способов оптимизации работ, ищутся новые источники финансирования, а также рисуются дорожные карты и строятся планы по улучшению губернской сети шоссейных дорог.

В этот же период земством были выбраны два главных направления постройки шоссе: соединение уездных городов с Москвой и шоссирование с целью

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1873, декабрь. М.: Университетская тип., 1874. С. 4–17.

создания подъезда к железным дорогам. Губернское земство получало от уездных земств многочисленные ходатайства по дорожным вопросам, зачастую поступали прошения о соединении населённых пунктов с железными дорогами. Например, на декабрьской сессии 1870 г. Бронницкий уезд ходатайствовал о соединении шоссейной дорогой Бронниц с железнодорожной станцией. По мнению гласного Ф. С. Зиберта, таким образом можно было «приблизить город к Москве»[1]. Действительно, при ориентировании трактов на железные дороги, они могли позволить жителям намного быстрее добираться до губернского центра с целью проведения торговых операций. Земство делило планируемые к обустройству дороги на 2 разряда: тракты, изыскания по которым планировались на будущий год, и дороги, вопросы по обустройству которых передавались на рассмотрение уездных собраний. Бронницкий участок не был включён в число первых, поэтому гласный от Бронницкого уезда В. И. Андреев ходатайствовал об отнесении данного участка к числу дорог 1-го разряда. Но остальные гласные не поддержали инициативу, так как на тот момент важнее было соединить с железной дорогой другие города (Руза, Верея и Звенигород), ведь они были лишены шоссейного сообщения не только с железной дорогой, но и с Москвой[2]. На том же заседании председатель земской управы Наумов сформулировал главную цель шоссирования дорог начального этапа земской деятельности – «облегчать товарное движение». Бронницкая полустанция использовалась более для пассажирского движения, для товарного же использовались соседние станции Фаустово и Раменское, поэтому обсуждаемый участок в 1870 г. и был выведен на второй план[3]. Но уже в следующем году гласные Бронницкого уезда добились своего, участок от железнодорожной станции до города был поставлен в очередь на шоссирование[4].

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1870, очередное собрание, декабрь. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1871. С. 239.
[2] Там же.
[3] Там же. С. 240.
[4] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1871, декабрь. М.: Университетская тип. 1872. С. 246.

На начальном этапе деятельности земских органов значительная роль в делах на местах оставалась у государственных структур, которые часто не могли глубоко вникнуть в вопрос, и поэтому не выносили положительные решения, что в значительной степени ограничивало самостоятельность и тормозило развитие органов местного самоуправления[1].

До 1880-х гг. работы по постройке шоссейных дорог велись подрядным способом, поэтому на первой стадии развития дорожного дела дорожные инженеры в первую очередь осуществляли технический надзор. С 1880-х гг. земская управа перешла к хозяйственному способу ведения работ, после чего в руках инженеров оказались как технические, так и хозяйственные части. Из-за большого количества дополнительной и ответственной работы было введено поощрение для инженеров в размере 100 руб. за построенную версту[2].

В 1880-90-х гг. Московское губернское земство уделяло внимание следующим вопросам: экономия земских средств путём усовершенствования дорожных работ, рациональное использование шоссейного сбора, регламентирование торговли и строительства на придорожных участках, обрезах[3]. Активно строились новые тракты. В этот период земством были построены Бронницкое, Наро-Фоминское, Лопасненское, Стромынское, Перервинское, Каширское, Калужское, Котловское, Болшевское, Рогачёвское шоссе[4], к 1888 г. была завершена первая сеть шоссейных дорог, протяжённость которой составила более 520 вёрст[5].

---

[1] Долуев И. Ю. Транспортная политика московского губернского земства во второй половине XIX в. С. 55.

[2] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 88.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1880, декабрь. М.: Тип. С. В. Гурьянова, 1882. С. 190.

[4] Долуев И. Ю. Транспортная политика московского губернского земства во второй половине XIX в. С. 56–57.

[5] Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 74.

На земской сессии конца 1888 г. по итогу большого объёма проделанной работы специально созданная комиссия представила доклад, согласно которому планировалось создание сети шоссейных дорог, соединяющих Московский регион с соседними губерниями: Владимирской, Рязанской, Тульской, Калужской, Смоленской, Тверской. Следовательно, с 1888 г. появилось новое направление деятельности управы – соединение регионов шоссейными путями[1].

Вторая сеть земских шоссейных дорог была утверждена в 1889 г. с протяжением в 345 вёрст. К концу 1894 г. из числа дорог этой сети было построено около 120 вёрст. Всего к началу 1895 г. губернским земством было устроено более 640 вёрст шоссейных дорог, и Московская губерния, считая казённые дороги и земские шоссе, располагала сетью шоссированных путей около 1150 вёрст[2].

15 марта 1895 г. губернское земское собрание поручило губернской управе пересмотреть сеть планируемых к улучшению дорог, а также определить необходимые затраты и найти средства для реализации новой (третьей) дорожной сети[3].

В этом же году произошло увеличение срока содержания шоссе с 10 до 25 лет для возможности вести долгосрочное планирование по строительству дорожной инфраструктуры. Для заключения условий содержания шоссе с Министерством путей сообщения был взят максимальный срок в 25 лет, так как более длительный срок не был предусмотрен законодательством[4]. В 1895 г. были оставлены на новый 25-летний срок в заведывании Московского губернского земства казённые шоссе Московской губернии[5]. При этом земская управа

---

[1] Долуев И. Ю. Транспортная политика московского губернского земства во второй половине XIX в. С. 57.

[2] Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 74–78.

[3] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 417.

[4] Высочайше утверждённое мнение Государственного совета от 5 апреля 1883 г. «О порядке передачи шоссейных дорог во временное заведывание земских учреждений» // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. Т. III. СПб., 1885. № 1487. С. 312-314.

[5] Николаев А. С., Житков С. М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России: [В 3-х ч.]. С. 355.

запрашивала повёрстную субсидию на содержание казённых шоссе в 360 руб., но Министерство предлагало только 330 руб. После чего земство ввиду удорожания материалов запросило уже 400 руб. на версту, в этом случае Министерство финансов и государственной казны согласилось на 360 руб. Но время уже было потеряно и новые расчёты подтверждали обозначенные суммы, поэтому Министерство путей сообщения было вынуждено в новом договоре прописать 400 руб. на версту. Но даже при таком положении, если бы Министерству пришлось бы самому заниматься ремонтом шоссе, реальная стоимость была бы значительно выше. Но в таком случае земство было бы лишено возможности использовать остатки от субсидий для строительства новых дорог[1].

В том же году средний расход на ремонт одной версты казённых шоссе вырос на 19,2 % (с 424 руб. 67 коп. в 1894 г. до 506 руб. 27 коп. в 1895 г.)[2]. Но потом данный показатель снова понизился и составлял: 484 руб. 9 коп.[3] (1896 г.), 431 руб. 15 коп.[4] (1897 г.), 444 руб. 25 коп.[5] (1898 г.), 442 руб. 48 коп.[6] (1899 г.). Уменьшение среднего расхода произошло из-за накопленного опыта оптимизации расходов и относительно медленного роста цен в данный период.

Расходы по ремонту состояли из заготовки щебня (36,1%), россыпи щебня (3,2%), перестройки и мощении с материалами (5,1%), работ по ремонтному содержанию шоссе (22,9%), перестройки, исправлении и содержании мостов (20,4%), содержании переправ и наплавных мостов (2,7%), ремонта зданий (3,8%), устранения весенних повреждений, ремонта застав и проч. (5,8%).

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 403.
[2] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1895 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1897. С. 11.
[3] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1896 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1897. С. 30.
[4] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1897 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1898. С. 32.
[5] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1898 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1899. С. 44.
[6] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1899 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1900. С. 40.

Средняя стоимость постройки 1 версты нового земского шоссе колебалась от 2 до 10 тыс. руб. Аналогичная стоимость для 1 версты казённой дороги варьировалась от 5534 руб. до 17015 руб. (а до 1867 г. составляла 11500 руб.)[1].

В отчёте Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1895 год указано, что к казённым шоссе относились:

- Петербургское шоссе, общим протяжением 114,792 версты, делившееся на 6 перегонов: от Москвы до Всехсвятского (10,82 версты), от Всехсвятского до Красного моста (13,18 вёрст), от Красного моста до Дурыкино (20 вёрст), от Дурыкино до Мошниц (24 версты), от Мошниц до Ямоги (23 версты) и от Ямоги до р. Шоши (23,792 версты). Шоссе проходило от Тверской заставы Москвы до р. Шоши (границы с Тверской губернией) через г. Клин и 28 населённых пунктов и шло практически параллельно с Николаевской железной дорогой, из-за чего оно потеряло транзитное значение. Ширина дорожного полотна – 60 саженей, земляного полотна – 7–9 саженей, каменной одежды – 2,5–5 саженей.

- Ильинское шоссе, общим протяжением 21,3 версты. Дорога начиналась от 10 версты Петербургского шоссе, проходила до с. Ильинского через 7 селений. Ширина дорожной полосы 8 саженей, полотна – 4 сажени, каменной одежды – 2 сажени.

- Измайловское шоссе, общим протяжением 3,27 вёрст. Соединяло Измайловскую богадельню с Москвой. Ширина дорожной полосы 20 саженей, полотна – 6 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей.

- Ярославское шоссе, общим протяжением 67,98 вёрст, делившееся на 4 перегона: от Москвы до Мытищ (15,16 вёрст), от Мытищ до Братовщино (17 вёрст), от Братовщино до Голыгино (17 вёрст) и от Голыгино до границы губернии (18,82 версты). Начиналось у Крестовской заставы Москвы и шло на северо-восток к границе с Ярославской губернией. Проходило через 18 селений и Сергиевский

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 42.

посад. Ширина дорожной полосы 30 саженей, полотна – 7 саженей, каменной одежды – 2,5–3 сажени.

- Нижегородское шоссе, общим протяжением 73,06 вёрст, делившееся на 4 перегона: от Москвы до Горенок (14,08 вёрст), от Горенок до Купавны (16 вёрст), от Купавны до г. Богородска (15,58 вёрст) и от г. Богородска до границы губернии (27,4 версты). Начиналось от Рогожской заставы Москвы и шло на восток севернее Нижегородской железной дороги. Проходило через г. Богородск и 18 селений. Ширина дорожной полосы 30 саженей, полотна – 7 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей.

- Рязанское шоссе, общим протяжением 98,541 верста, делившееся на 7 перегонов: от Москвы до Люберец (14,6 вёрст), от Люберец до Чулково (18 вёрст), от Чулково до Бронниц (17,336 вёрст вёрст), от Бронниц до Ульянино (13,223 версты), от Ульянино до Непецино (17 вёрст), от Непицино до г. Коломны (13,68 вёрст) и от г. Коломны до р. Оки (5,002 версты). Начиналось у Покровской заставы Москвы и шло на юго-восток до границы с Рязанской губернией. Проходило через г. Бронницы, Коломну и 33 селения. Ширина дорожной полосы 30 саженей, полотна – 6 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей.

- Варшавское шоссе, общим протяжением 72,16 вёрст, делившееся на 4 перегона: от Москвы до Бирюлево (11,9 вёрст), от Бирюлево до Подольска (18 вёрст), от Подольска до Лукошкино (20 вёрст) и от Лукошкино до границы губернии (22,26 вёрст). Начиналось от Серпуховской заставы Москвы и направлялось на юго-запад до границы с Калужской губернией. Проходило через г. Подольск и 23 селения. Ширина дорожной полосы 30 саженей, полотна – 7 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей (около Москвы – 5 саженей).

- Серпуховское шоссе, общим протяжением 55,87 вёрст, делившееся на 3 перегона: от Подольска до Молодей (18,68 вёрст), от Молодей до Кулаково (18 вёрст) и от Кулаково до Серпухова (20,19 вёрст)[1]. Оно начиналось у Подольска и шло на юг до Оки. Проходило через г. Подольск, Серпухов и 18 селений. Ширина

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1895 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1897. С. 1–37.

дорожной полосы 30 саженей, полотна – 5 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей[1].

В 1895 г. правительство, находя, что железные дороги и водные пути не удовлетворяют потребности быстрого и дешёвого передвижения хлебных грузов к портам ввиду плохого состояния грунтовых дорог в стране, признало, что приведение таких дорог в исправное состояние должно считаться делом крайней необходимости. Правительство приняло во внимание и то, что земства из-за недостатка денежных средств и огромных расходов на другие отрасли земского хозяйства, при всём желании не могут привести грунтовые дороги в нужное для проезда состояние без увеличения земского обложения, которое приводило население в напряжённое состояние[2].

Поэтому 1 июня 1895 г. был принят закон о дорожном капитале об отнесении на общие средства государственной казны некоторых расходов, покрываемых земским сбором. Образовавшиеся суммы земских сборов передавались в распоряжение губернского земства для улучшения существующих путей сообщения и на сооружение и содержание шоссейных и грунтовых дорог, которые имели значение для местных сельскохозяйственных, промышленных и коммерческих интересов[3]. В силу закона в Московское губернское земство должна была поступать сумма 156000,5 руб., складывавшаяся из 40500 руб. губернской сметы и 115084,5 руб. уездных смет[4].

Дорожный сбор в Московской губернии взимался посредством застав, которые располагались в местах с большим трафиком. Определялся сбор с каждой лошади за расстояние до ближайшей заставы, он зависел от вида повозки. В местах с самым оживлённым проездом шоссейные заставы располагались на расстоянии

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 405–406.
[2] Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 74.
[3] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 128–130.
[4] Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 74–78.

не более 10 вёрст друг от друга. На заставных домах вывешивали объявления с размером платежа. В Московской губернии заставы пробовали сдавать в аренду частным лицам или артелям за определённую годовую плату, но такой порядок не прижился, так как оказался обременительным для населения, съёмщики были слишком заинтересованы в большем взимании сбора. Поэтому сбор производился заставными смотрителями, которые назначались губернской управой с постоянным месячным содержанием[1].

На 1895 г. в Московской губернии насчитывалось 22 заставных дома на казённых шоссе. На Измайловском шоссе находился Измайловский заставный дом со сбором 2715,63 руб. за 1895 г. На Ильинском – Пушкинский (10132,33 руб.). На Московском – Всехсвятский (12266,07 руб.), Химский (6968,49 руб.), Клинский (1554,66 руб.), Дурыкинский (2985,87 руб.). На Московско-Варшавском шоссе – Подольский (6228,84 руб.), Даниловский (25791,65 руб.), Крестецкий (13382,77 руб.), Бирюлевский (4494,86 руб.). На Нижегородском шоссе – Доможировский (5130,7 руб.), Горенский (5381,91 руб.), Звержицевский (5381,91 руб.). На Подольско-Харьковском шоссе – Подольский (3400,33 руб.), Лопаснинский (2391,48 руб.). На Рязанском шоссе – Покровский (10683,53 руб.), Пажковский (9934,19 руб.), Бронницкий (5100,3 руб.). На Ярославском шоссе – Ростокинский (11611,64 руб.), Мытищенский (10781,09 руб.), Рахмановский (2763,73 руб.), Троицко-Сергиевский (3490,13 руб.). Всего за 1895 г. в Московской губернии было собрано 163467 руб. шоссейного сбора[2].

Доходы от шоссейного сбора распределялись неравномерно в течение года и менялись в зависимости от времени года. Например, на Ильинском шоссе за январь было собрано 719,74 руб., за февраль – 561,37 руб., за март – 660,56 руб., за апрель – 679,13 руб., за май – 1008,04 руб., за июнь – 863,43 руб., за июль – 716,13 руб., за

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 414.
[2] Статистический сборник Министерства путей сообщения – СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1897. Вып. 47. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения в 1895 г. С. 3.

август – 1074,35 руб., за сентябрь – 1027,86 руб., за октябрь – 1084,99 руб., за ноябрь – 911,29 руб., за декабрь – 825,44 руб.[1]

В Московской губернии суммы дорожного капитала расходовались по уездам вне зависимости от поступающих от уездов сумм. Все расходы, в отличие от большинства других губерний, производила губернская управа.

Каждая губерния принимала свой стандарт дорог с каменной одеждой (с щебёночным покрытием): ширина полотна колебалась от 2,5 до 5 саженей, ширина каменной одежды от 1,33 до 4 саженей (в Московской губернии – от 1,33 до 2 саженей)[2]. Но узость проезжей части, принятая из желания шоссировать как можно больше участков, не отвечала интенсивности движения и вызывала стремление ехать по одной колее, из-за чего дороги быстро портились[3].

За первые пять лет действия закона о дорожном капитале на суммы капитала в России было устроено 2499,668 вёрст, из них – 201,309 вёрст (8%) в Московской губернии. За этот же период всего по стране было израсходовано 21431246,67 руб. из дорожного капитала, в Московской губернии – 1330143,27 руб. или 6 %[4]. В отличие от многих других губерний в Московской губернии работа с дорожным капиталом признавалась продуктивной[5].

Мнения уездов по вопросу использования дорожного капитала разделись. Богородское и Верейское уездные земства считали, что суммы капитала необходимо передать уездным правлениям. Московское, Серпуховское и Дмитровское земства высказались за то, чтобы вносимые уездами суммы направлялись на потребности этих же уездов. Данную позицию поддержало и

---

[1] Статистический сборник Министерства путей сообщения – СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1897. Вып. 47. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения в 1895 г. С. 8.

[2] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 137.

[3] Работы некоторых земств в области дорожного хозяйства за 50 лет их существования // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №2. С. 60.

[4] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 13.

[5] Современное состояние обыкновенных дорог России // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №1. С. 8.

Волоколамское земство, считая, что уездами суммы дорожного капитала должны быть предоставлены губернскому земству с непременным условием расходования их всецело на нужды уезда. Клинское, Можайское, Подольское и Рузские земства высказались за полную передачу таких сумм в ведение губернского земства. Остальные уездные управы данный вопрос не рассматривали[1].

В феврале 1897 года был установлен крайний срок – до 20 ноября – для передачи земской управой ежегодной дорожной сметы в ревизионную комиссию. Тогда же появились новые требования к её составлению. Управа должна была:

- предоставлять данные о последнем ремонте шоссе;
- включать в смету детализацию расходов за 3 последних года;
- в случае задержки работ отчитываться объяснительными записками[2].

В том же году, утвердив проект дорожной сети, земство запросило у правительства ссуду в 940 тыс. рублей. Из-за нехватки средств было решено сосредоточиться на шоссировании наиболее проблемных участков трактов.

Из-за того, что фактические расходы на дорожные работы зачастую заметно уступали сметным значениям, управа на протяжении всей земской деятельности формировала специальные комиссии из гласных для контроля исполнения сметы.

Согласно решению о создании новой дорожной сети, принятому в 1895 г., в экстренную сессию 1896 г. земством было назначено летом того же года провести исследования на протяжении 951 версты, на что было ассигновано 10 тыс. руб. Но данной суммы не хватило, итоговая сумма на изыскания равнялась 13535 руб. 58 коп., она состояла из жалования техникам (3526 руб. 73 коп.), десятникам (584 руб. 58 коп.), чертёжникам (2520 руб. 24 коп.), найма рабочих (1114 руб. 10 коп.), покупки инструментов (1742 руб. 14 коп.), найма подвод (727 руб. 87 коп.), разъездов (2307 руб. 93 коп.) и непредвиденных расходов (1011 руб. 99 коп., в эту сумму входил расход 943 руб. 86 коп. по разъездам статистиков и приглашение временных статистиков)[3].

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 416–417.
[2] Там же. С. 417.
[3] Там же. С. 416–417.

Всего было исследовано 1031,412 вёрст. Изыскания проводились студентами Института инженеров путей сообщения под руководством инженеров. В начале работ губернский инженер, члены уездных управ и студенты провели осмотр дорог, планируемых к шоссированию, по его итогам составлялся специальный акт с указанием конкретных участков. На следующем этапе техники измеряли дороги, проводили пикетаж (закрепление колышками нумерованных точек на местности), съёмку (фиксация координат объектов и рельефа) и нивелирование (определение превышения одних точек земной поверхности над другими, а также высоты точек над принятой уровенной поверхностью) местности. После этого результаты работы были разосланы по уездным земским собраниям, которые представили свои размышления и предложения[1]. В итоге из всех планируемых вёрст к 1898 г. были выбраны 553,58 вёрст для обустройства (каменную одежду было предложено устроить на 329,318 вёрстах, остальные 224,262 версты оставить грунтовыми). В докладе 1898 г., как и в проекте дорожной сети 1896 г., заключения комиссии были представлены поуездно (Рисунки 1–3).

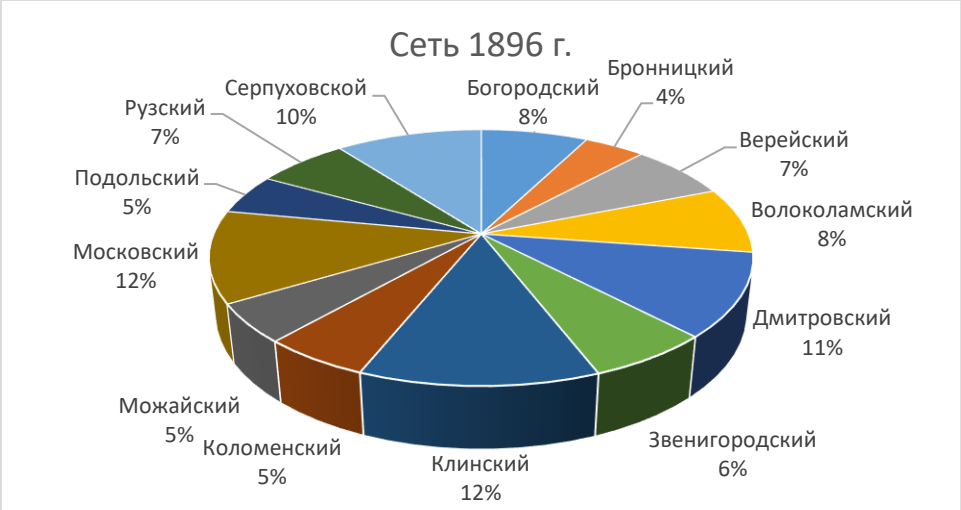


Рисунок 1. Процентное соотношение количества планируемых для исследования вёрст сети 1896 г. по уездам Московской губернии[2]

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 418.
[2] Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. М.: Моск. губ. земство, 1901. С. 33–48.



Рисунок 2. Процентное соотношение количества планируемых для обустройства вёрст сети 1898 г. по уездам Московской губернии[1]

Из Рисунков 1 и 2 видим, что относительно проекта дорожной сети 1896 г. показатели процентного соотношения количества планируемых для обустройства вёрст проекта дорожной сети 1898 г. для большинства уездов существенно не изменились (до 3%). Совсем не изменилось положение Серпуховского (10%) и Бронницкого (4%) уездов.

В то же время практически в 2 раза процентное соотношение выросло у Можайского (с 5% до 11%) и Звенигородского (с 6% до 10%) уездов в основном за счёт двукратного уменьшения данного показателя у Клинского уезда (с 12% до 6%).

[1] Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. М.: Моск. губ. земство, 1901. С. 33–48.

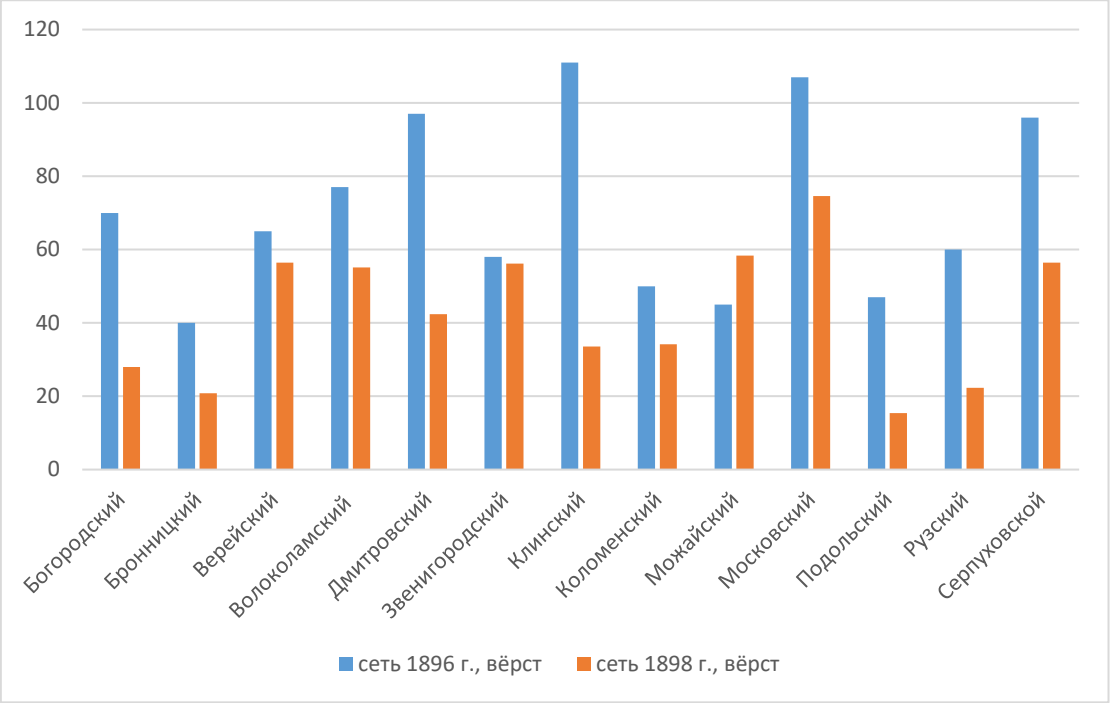


Рисунок 3. Сравнение количества вёрст сетей 1896 и 1898 гг. поуездно[1]

На Рисунке 3 видим, что у 12 из 13 уездов количество исследуемых вёрст превышает количество вёрст, запланированных к обустройству. Выбивается из ряда только Можайский уезд, так как в ходе исследования выяснилось, что на Можайском грунтовом тракте имелось большое количество неудобопроходимых участков (особенно между Можайском и Бородиным), поэтому было принято решение дополнительного улучшения дороги, протяжённостью 28 вёрст.

Стоимость улучшения данной сети определили в 1908959 руб. Для сети были выработаны несколько правил:

1. Минимальная длина участка с каменной одеждой определялась в 50 саженей, участки длиной до 100 саженей должны были быть замощены.

2. Участки длиной свыше 100 саженей могли шоссировать, но при этом было необходимо с каждой стороны замостить не менее 25 саженей в целях уменьшения вреда шоссе.

[1] Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. М.: Моск. губ. земство, 1901. С. 33–48.

3. Была определена минимальная длина грунтовых участков, находившихся между двумя шоссейными, в 100 саженей.

4. Ширина земляного полотна определена в 4 сажени, а ширина каменной одежды – в 4 аршина.

Также была определена ширина полосы земли под обустройство дорог – не менее 10 саженей на открытой местности и не менее 15 саженей в лесах.

В данной сети предполагалось шоссирование самых плохих участков дорог (низких мест, подъёмов, спусков), из-за чего стоимость шоссирования одной версты была довольно высокой (от 4344 руб. до 7814 руб.)[1].

В конце 1890-х гг. ввиду предстоящей постройки новой сети дорог Дорожный отдел земской управы был реорганизован. Для инженеров было бы трудно справиться со всей технической и хозяйственной работой, поэтому было принято решение отделить техническую часть от хозяйственной, для заведывания которой был создан институт заведующих дорожными дистанциями. Повёрстное вознаграждение инженерам было сохранено[2].

До 1899 г. заведующим на шоссейных дистанциях разрешалось получение авансов из сумм шоссейного сбора на покрытие неотложных расходов, связанных с эксплуатацией шоссе, чтобы не ставить заведующих в необходимость приезжать в Москву. Для таких случаев, когда авансовых сумм, полученных ими из управы, не хватало на покрытие текущих расходов, заведующим были выданы печатные чековые книжки особого образца – с двумя отрывными частями. В корешке книжки за подписью смотрителя заставы означалась сумма. Такой корешок оставался у заведующих дистанциями. Первый талон за подписью заведующего дистанцией, как желательный документ для подтверждения, должен был оставаться в кассе заставы. Второй талон за подписями заведующего дистанцией и смотрителя заставы посылался в вышестоящие органы. Данный порядок был ограничен Циркуляром губернской управы по дорожному отделу от 3 мая 1899 г. Но после

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1. С. 418.
[2] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 88.

этого (в августе 1901 г.) была обнаружена выдача некоторыми смотрителями застав займов из шоссейного сбора под расписку одного из агентов управы. Например, согласно делу о растрате денег бывшим заведующим 1-й шоссейной заставой М. Ф. Рокоша, растрата денежных сумм была обнаружена на Вельяминовской шоссейной заставе Серпуховского уезда. После данного инцидента всем смотрителям застав специальными циркулярами было разъяснено о запрещении им производить выдачи «кому бы то ни было» из имеющихся у них сумм шоссейного сбора[1].

Для получения дополнительного дохода на шоссирование сети 1897 г. был назначен сбор (вместо отменённых законом 1895 г. расходов на содержание судебно-административных учреждений) в размере 0,8%, который взимался с доходности всех имуществ губернии (за исключением г. Москвы) (Таблица 2).

Таблица 2. Распределение дополнительного губернского сбора в 0,8% от дохода с имуществ по уездам[2].

Уезд	Бывшие расходы на содержание судебно-административных учреждений, руб.	Новые губернский сбор, руб.
Богородский	13740	13826,48
Бронницкий	9150	7390,62
Верейский	5780	3503,97
Волоколамский	5336	2502,37
Дмитровский	10438	6492,48
Звенигородский	6000	3976,44
Клинский	8000	5909,33
Коломенский	8730	8702,4
Можайский	6542	2022,15
Московский	14700	43963,58
Подольский	9626	5935,91
Рузский	5200	2150,09
Серпуховской	12442,5	8932,49

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка по делу о растрате денег бывшим заведующим 1-ой шоссейной заставой М. Ф. Рокоша // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 187. Л. 1–2.

[2] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 419.

Из Таблицы 2 видим, что у 11 из 13 уездов, платежи значительно уменьшились, у Богородского уезда – платежи незначительно увеличились, у Московского – увеличение произошло в 3 раза (из-за хорошо развитой промышленности).

Для создания новой дорожной сети земство искало дополнительные источники финансирования, таких как заём средств у государства. В 1897 г. после утверждения проекта шоссейной сети управа направила правительству прошение о ссуде в 940 тыс. руб. (при условии отпуска в 1898 г. – 265 тыс. руб., в 1900 г. – 320 тыс. руб., в 1901 г. – 355 тыс. руб.), кроме того с целью экономии средств было принято решение о шоссировании только самых неудовлетворительных участков дорог.

Прошение о выделении средств было удовлетворено, сумма была получена в запрашиваемые сроки. Вернуть средства необходимо было до 1908 г. (с 1902 по 1906 гг. по 156 тыс. рублей ежегодно и в 1907 г. – оставшуюся сумму в 160 тыс. рублей). Обустройство дорожной сети началось в 1898 г., к 1901 г. общее протяжение улучшенных дорог составило 201,309 вёрст[1], а закончилось шоссирование сети 1897 г. только в 1904 г. из-за постройки 4 железных дорог в пределах Московской губернии, усиленного домостроительства и устройства канализации в Москве, что привело к вздорожанию рабочих рук и строительных материалов[2]. В этот период каменной одеждой были покрыты 334 версты (на 11 вёрст больше, чем было запланировано в 1895 г.), общие затраты превысили 2 млн. руб.

В конце XIX в. обязанности земства расширились за счёт других переданных им сфер деятельности, поэтому доля дорожных расходов от общих сократилась (Рисунки 4 и 5)[3].

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 420.

[2] Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 75.

[3] Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. М.: Моск. губ. земство, 1901. С. 531; Приложение №4.

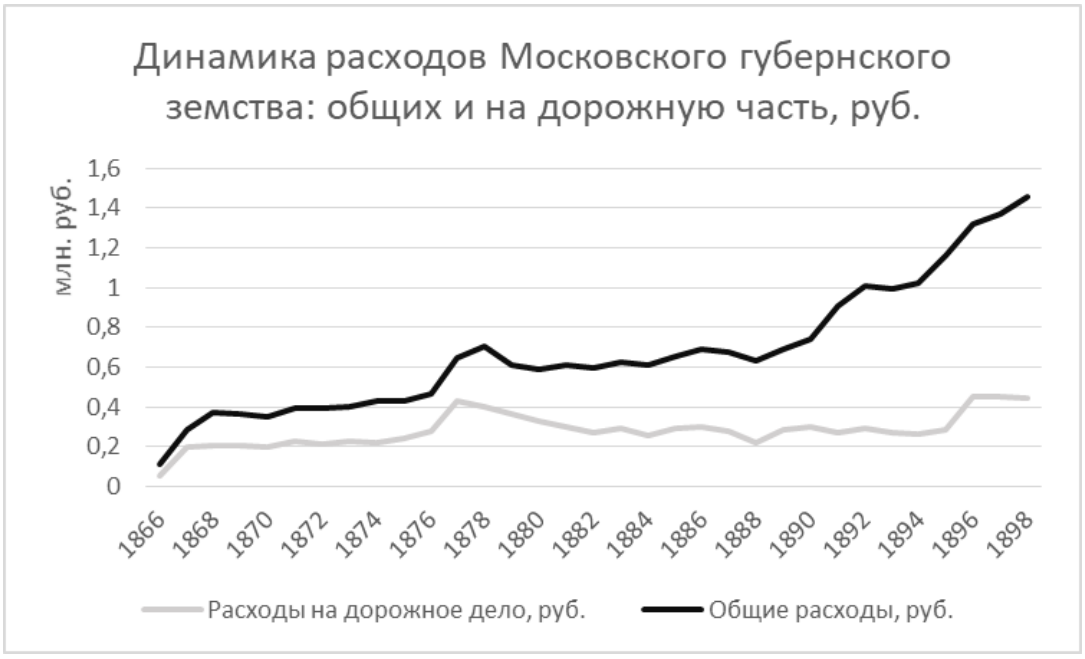


Рисунок 4. Динамика расходов Московского губернского земства: общих и на дорожную часть

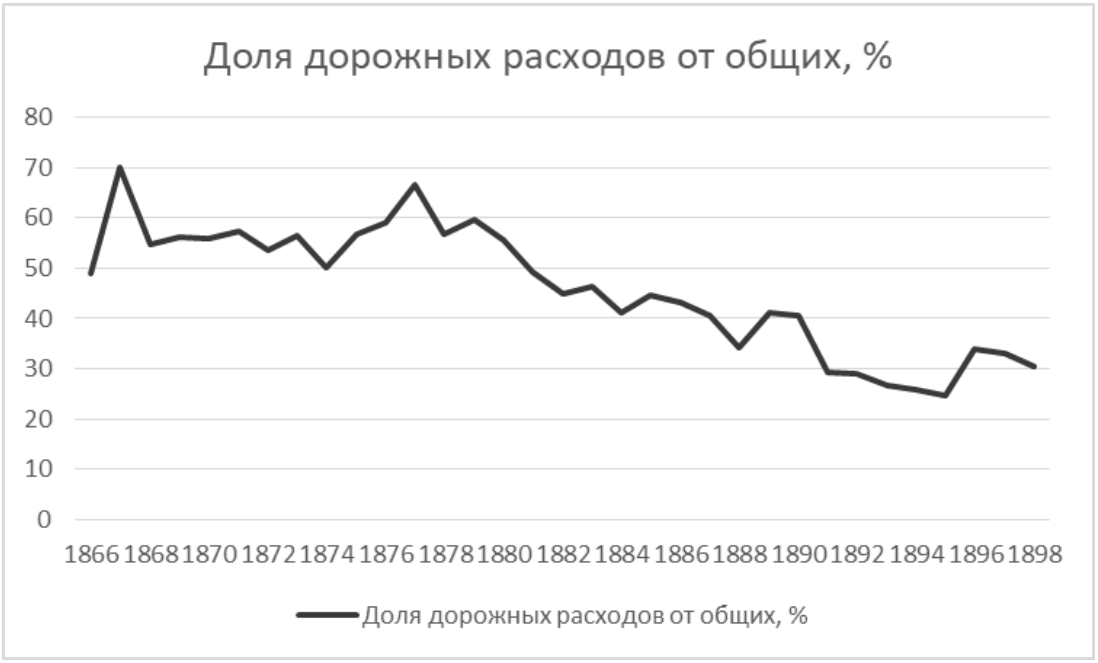


Рисунок 5. Доля дорожных расходов от общих

Согласно Рисункам 4 и 5, с 1880 г. расходная часть бюджета на дорожное строительство перестала увеличиваться. Доля затрат на обустройство шоссе от общих расходов, которая сначала варьировалась от 50 до 70%, к концу XIX в.

опустилась до 30–40%. Такой спад объясняется накопленным опытом экономить земские средства, а также передачей земству требующих новых вложений полномочий. Всего, согласно Сборнику постановлений земской управы, с 1866 по 1898 гг. на дорожную часть земство потратило более 9 млн рублей, что составило 41,57% всех земских расходов (более 22 млн рублей).

По подсчётам В. Ф. Мейена, на постройку новых шоссе с 1868 по 1900 гг. было потрачено до 4,5 млн. руб., а на ремонтное содержание казённых шоссе и растущей сети земских шоссе было израсходовано свыше 11,5 млн. руб. Получается, общие затраты земства на дорожную часть в XIX в. составляли около 16 млн. руб.[1]

Несмотря на растущие темпы дорожного строительства в стране и в губернии, главными для правительства оставались железные дороги. Заведующий Особого технического бюро по дорожным делам при Управлении внутренних водных путей и шоссейных дорог А. А. Гельфер считал, что густая сеть шоссейных дорог внутри страны является, подобно кровеносной системе в организме, главнейшим фактором правильной экономической и внутренней культурной жизни народа. По его мнению, рост протяжённости железных дорог, зависевшей от плотности и экономического благосостояния населения, в других странах (кроме России) дошёл до определённого предела. Шоссейные и грунтовые дороги всегда оставались самыми деятельными жизненными артериями во внутреннем хозяйстве страны, поэтому с увеличением численности населения, развитием сельского хозяйства, торговли и промышленности, движение по ним должно было неизбежно расти, а не уменьшаться. По Гельферу, во Франции, где сети железных дорог и водных путей хорошо развиты, самый большой грузооборот всё равно совершается на шоссейных дорогах. Россия, превосходившая Францию и по площади, и по численности населения сильно уступала последней по количеству шоссейных дорог: 563 тыс. км и 30 тыс. км[2].

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 413.
[2] См.: приложение № 5.

При сравнении соотношения общей длины шоссейных дорог к протяжённости железных дорог, к 1900 г. получалась такая картина: Франция – 10 к 1, Англия – 7 к 1, Германия – 4,3 к 1, Италия – 4 к 1, Швеция – 3 к 1, Австрия – 3 к 1, Бельгия – 2,5 к 1, Дания – 2 к 1, Венгрия – 1,3 к 1, Европейская Россия (с Царством Польским и Северным Кавказом) – 0,6 к 1[1]. Соотношение протяжённости шоссейных дорог к железным в разных государствах показывает, что количество вёрст шоссе в России уступало Европейским странам.

В Московской губернии в начале XX века насчитывалось 1218 вёрст железных дорог, 1504,686 вёрст шоссейных дорог (507,277 вёрст в ведении Министерства путей сообщения, 997,409 в ведении Министерства внутренних дел, т.е. местных хозяйственных учреждений, из них 132,84 вёрст в частных ведениях[2]) и 1216,042 вёрст грунтовых дорог[3]. Получается, что соотношение протяжённости шоссейных дорог к железным в губернии равно 1,2 к 1. Данный показатель для Московской губернии в 2 раза выше, чем по Европейской части Российской империи и сопоставим с Венгрией.

Также на 100 жителей Московской губернии приходилось 46 саженей железных дорог, 56 саженей шоссейных дорог и 46 саженей грунтовых дорог[4].

На стыке XIX и XX вв. только 4 губернии Российской империи имели протяжённость шоссе более 1000 вёрст (Рисунок 6).

---

[1] Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. С. 2–3.
[2] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 33.
[3] Там же. С. 6.
[4] Там же. С. 10.

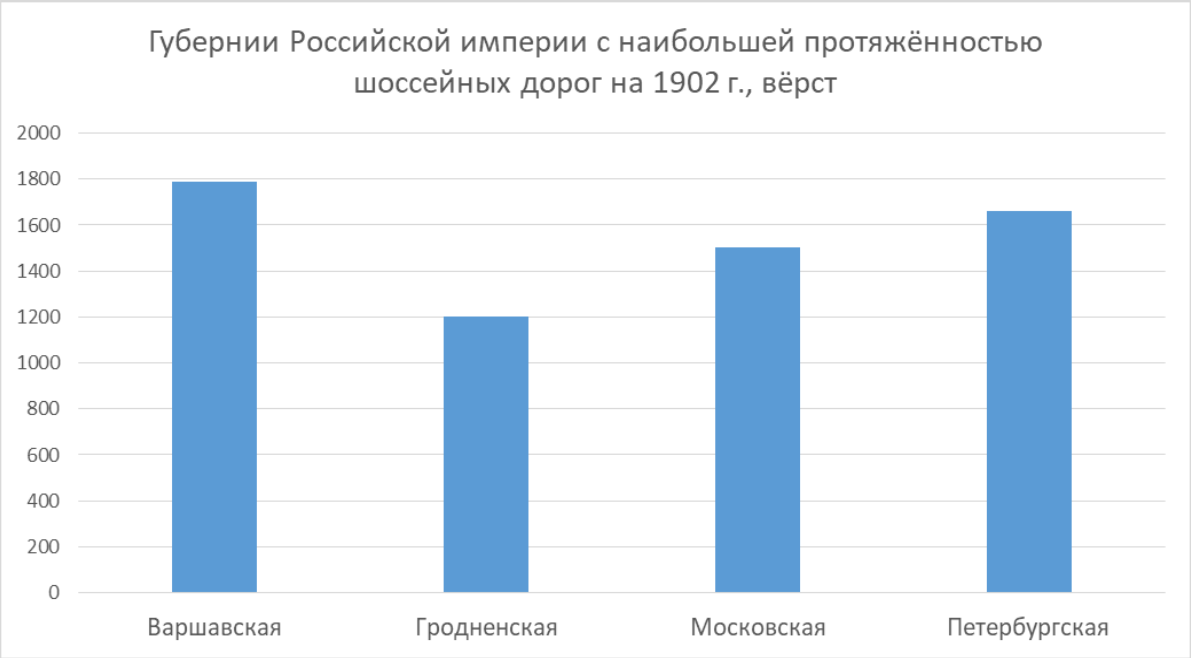


Рисунок 6. Сравнение протяжённости шоссейных дорог в губерниях, у которых общая длина шоссе более 1000 вёрст, 1902 г[1].

Из Рисунка 6 видим, что Московская губерния занимала 3 место по количеству вёрст шоссированных дорог.

Из 55 губерний, в которых существовали шоссейные дороги, только в 13 длина шоссе на 1 квадратную версту превышала 10 саженей. Московская губерния в этом списке занимала 10 место (25,7 саженей), Санкт-Петербургская – 11 место (21,2 сажени). На первых местах по данному показателю расположились губернии Царства Польского: Варшавская (58 саженей), Петроковская (41,1 сажень), Плоцкая (40,7 саженей), Ломжинская (40,6 саженей), Калишская (39,3 сажени), Седлецкая (35,1 сажень), Келецкая и Сувалкская (по 34,8 саженей).

По количеству саженей на 100 жителей Московская губерния занимала 7 место (56 саженей), уступая Санкт-Петербургской (117 саженей), Варшавской (78 саженей), Ломжинской (73 сажени), Плоцкой и Сувалкской (по 72 сажени), Седлецкой (67 саженей)[2].

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 36.
[2] Там же. С. 37–38.

По уездам Московской губернии количество вёрст шоссейных дорог распределялись следующим образом (Таблица 3).

Таблица 3. Шоссейные дороги по уездам Московской губернии (на 1 января 1902 г.)[1].

Уезд	Шоссейные дороги, вёрст	Приходится на 1 квадратную версту, саженей
Богородский	91,106	14,8
Бронницкий	95,516	23,3
Верейский	87,108	26,8
Волоколамский	44,31	10,4
Дмитровский	124,468	20,9
Звенигородский	128,786	32
Клинский	98,298	15,9
Коломенский	52,257	14
Можайский	28,283	8,7
Московский	412,083	81,3
Подольский	186,806	43,2
Рузский	58,664	14,8
Серпуховской	97,011	21,6

Из Таблицы 3 видим, что лучшие показатели по шоссированию в центре губернии (Московский, Подольский, Дмитровский, Звенигородский уезды), а чем дальше от центра, тем показатели становятся меньше. Такая разница обуславливается площадью, населением уездов Московской губернии (Таблица 4), а также ориентацией на промышленность и торговлю и прохождением через уезды главных трактов.

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 40.

Таблица 4. Площадь, население и плотность населения уездов Московской губернии (1902 г.)[1].

Уезд	Площадь, квадратных вёрст	Число жителей в уездах с городами	Число жителей в уездах без городов	Плотность населения (с городскими жителями), человек на 1 квадратную версту	Плотность населения (без городских жителей), человек на 1 квадратную версту
Богородский	3068,5	223361	212424	72,8	69,2
Бронницкий	2051	132076	128329	64,4	62,6
Верейский	1623,3	57716	54008	35,6	33,3
Волоколамский	2138	82789	79989	38,7	37,4
Дмитровский	2974,6	124187	119892	41,7	40,3
Звенигородский	2012,3	86809	82644	43,1	41,1
Клинский	3095,9	119078	114123	38,5	36,9
Коломенский	1861,4	112649	91756	60,5	49,3
Можайский	1621,5	59085	54370	36,4	33,5
Московский	2398	1179733	170469	493	71,2
Подольский	2160,4	86418	82808	40	38,3
Рузский	1984,1	57103	54665	28,8	27,6
Серпуховской	2252,4	112352	88275	49,9	39,2

Из Таблицы 4 видим, что площадь уезда не являлась определяющим показателем для численности населения. Плотность населения не всегда зависела от населения городов, если только речь не шла о самых населённых городах (Москва – более 1 млн человек, Серпухов и Коломна – оба более 20 тыс. человек).

Население и площадь влияли на показатели шоссирования только отчасти. Например, самый большой по площади Клинский уезд занимал 4 место по количеству вёрст шоссированных дорог. В том же 1902 г. земец из Казанской губернии Н. А. Мельников, приехавший в Клинский уезд для обмена опытом,

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 357–358.

отмечал, что дороги в Клинском уезде были в лучшем состоянии, чем в Казанской губернии, «но мало было шоссированных или мощёных»[1].

Богородский уезд, занимавший вторые места и по площади (после Клинского), и по населению (после Московского), по шоссейным дорогам был всего лишь на 8 месте.

К началу XX века кроме казённых дорог[2] к шоссированным дорогам Московской губернии относились:

- Можайское шоссе (строилось в 1868–1888 гг.) протяжённостью 77,84 вёрст. Начиналось от Сетуньской заставы и шло на юго-запад губернии к г. Можайску через 24 селения. Ширина дорожной полосы – 30 саженей, полотна – 5 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей.

- Звенигородское шоссе (1875–1876 гг.) протяжённостью 15,25 вёрст. Начиналось у ст. Голицыно Брестской железной дороги и шло на северо-запад к Звенигороду через 5 селений. Ширина полотна – 4 сажени, каменной одежды – 2 сажени.

- Петровское (1889–1890 гг.) протяжённостью 11,28 вёрст. Начиналось на 36 версте Можайского шоссе и шло через Малые Вязёмы и Большие Вязёмы на юг. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 1,5 саженей.

- Наро-Фоминское шоссе (1879–1881 гг.) протяжённостью 21,23 версты. Начиналось у ст. Кубинка Московско-Брестской железной дороги и на юг к с. Наро-Фоминскому через 3 селения. Ширина полотна – 4 сажени, каменной одежды – 2 сажени.

- Царёвское (1884–1885 гг.) протяжённостью 20, 43 версты. Начиналось от 13 версты Ярославского шоссе, шло через 6 селений и оканчивалось у Вознесенкой

---

[1] Мельников Н. А. 19 лет на земской службе: (Автобиографический очерк и воспоминания) // Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII—XX вв.: Альманах. М.: Студия ТРИТЭ: Рос. Архив, 2008. [Т. XVII]. С. 239.

[2] Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. Карта VI.

мануфактуры, отделяя ветку от Царёвской мануфактуры. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 2 сажени.

- Дмитровское шоссе (1868–1872 гг.) протяжённостью 60,4 версты. Начиналось у Бутырской заставы Москвы, шло на север к г. Дмитрову через 13 селений. Ширина полотна – 5–6 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей.

- Кашинское шоссе (1891–98 гг.) протяжённостью 12,22 вёрст. Являлось продолжением Дмитровского шоссе, начиналось от г. Дмитрова, шло на север к границе губернии через 2 селения.

- Рогачёвское шоссе (1888–1897 гг.) протяжённостью 40,27 вёрст. Начиналось от 23 версты Дмитровского шоссе и шло на северо-запад к с. Рогачёво через 14 селений. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 1,5 саженей.

- Касимовское шоссе (1892–1895 гг.) протяжённостью 31,738 вёрст. Начиналось на 22 версте Рязанского шоссе и шло на восток до с. Гжель через 9 селений. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 1,5 саженей.

- Бронницкое шоссе (1888–1890 гг.) протяжённостью 10,22 версты. Соединяло г. Бронницы со ст. Бронницы Московско-Казанской железной дороги. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 1,5 саженей.

- Богородское шоссе (1877–1878 гг.) протяжённостью 13,06 вёрст. Соединяло г. Богородск со ст. Степаново Нижегородской железной дороги. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 2 сажени.

- Стромынское шоссе (1881–1889 гг.) протяжённостью 37,5 вёрст. Начиналось у Преображенской заставы и шло на северо-восток через 14 селений, раздваиваясь на 22 версте. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 2–2,5 саженей.

- Верейское шоссе (1875–1876 гг.) протяжённостью 26,6 вёрст. Соединяло г. Верею со ст. Шелковка Московско-Брестской железной дороги и шло сначала на юго-восток, затем на юг через 7 селений. Ширина полотна – 4 сажени, каменной одежды – 2 сажени[1].

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 406–407.

- Калужское шоссе (1871–1900 гг.) протяжённостью 35,67 вёрст. Начиналось от Калужской заставы и шло на юго-запад через 9 селений.

- Рузское шоссе (1875–1876 гг.) протяжённостью 20,65 вёрст. Соединяло г. Рузу со ст. Шелковка Московско-Брестской железной дороги и шло сначала на север, затем на северо-запад через 4 селения. Ширина полотна на первых 3 вёрстах – 5-6 саженей, каменной одежды – 3,5-4 сажени, на следующих 4 вёрстах ширина каменной одежды – 2 сажени, на остальном протяжении ширина полотна – 4 сажени, каменной одежды – 1,5 саженей, также за д. Мостовой до с. Красной Пахры ширина полотна – 4 сажени, каменной одежды – 1,33 сажени.

- Каширское шоссе (1877–1894 гг.) протяжённостью 97,672 версты. Начиналось на 11 версте Варшавского шоссе и шло на юго-восток до Белопесоцкой слободы (у р. Оки на границе с Тульской губернией) через 25 селений. Ширина полотна – 5 саженей, каменной одежды – 1,5–2,5 саженей.

- Волоколамское шоссе (1869–1875 гг.) протяжённостью 89,7 вёрст. Начиналось от 20 версты Ильинского шоссе и шло на северо-запад к г. Волоколамску через 27 селений и заштатный город Воскресенск. Ширина полотна – 6 саженей, каменной одежды – 2,5 саженей.

- Ивашковское шоссе (1890–1899 гг.) протяжённостью 21,624 версты. Шло от г. Волоколамска к границе с Тверской губернией через 7 селений. Ширина полотна – 4 сажени, каменной одежды – 1,5 саженей.

- Клинско-Волоколамское шоссе. Шло от ст. Клин Николаевской железной дороги до Стрелецкой слободы[1].

Кроме вышеперечисленных дорог в пределах губернии ещё имелись небольшие шоссейные участки:

- Богородская ветка (1882–1883 гг.) протяжённостью 0,7 вёрст. От Москвы к дачному селу Богородскому.

- Большевское шоссе (1885–1886 гг.) протяжённостью 4 версты. От Ярославского шоссе на фабрику.

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 408.

- Борисовское шоссе (1898 г.) протяжённостью 3 версты.

- Волковское (1898–1899 гг.) протяжённостью 7,252 версты. Из г. Рузы в д. Волково.

- Граворновская ветка (1897 г.) протяжённостью 1,3 версты. От Перервинского шоссе в с. Граворново.

- Дьяковская ветка протяжённостью 1,48 вёрст. От Каширского шоссе к д. Дьяково.

- Котлово-Новинское шоссе (1886–1888 гг.) протяжённостью 3,32 версты. От Каширского шоссе к с. Коломенскому.

- Котляковская ветка (1897–1899 гг.) протяжённостью 1,68 вёрст. От Варшавского шоссе.

- Лопаснинское шоссе (1880–1881 гг.) протяжённостью 2,37 вёрст.

- Люберецкая ветка (1887 г.) протяжённостью 0,43 версты. Соединяла ст. Люберцы Казанской железной дороги с Рязанским шоссе.

- Мещерское шоссе (1895–1900 гг.) протяжённостью 10,653 версты. Соединяло ст. Молоди Курской железной дороги со ст. Мещерское (Психиатрической лечебницей).

- Мытищинская ветка (1882–1883 гг.) протяжённостью 0,77 вёрст. Соединяла ст. Мытищи Ярославской железной дороги с Ярославским шоссе.

- Новинское шоссе (1900 г.) протяжённостью 5,43 версты. От ст. Завидово Николаевкой железной дороги до с. Нового (на р. Волге).

- Новинское шоссе (1896–1898 гг.) протяжённостью 1,746 вёрст.

- Очаковское шоссе (1893–1896 гг.) протяжённостью 2,7 вёрст. От ст. Кунцево Брестской железной дороги до д. Аминьево.

- Павловское шоссе (1899–1900 гг.) протяжённостью 7,234 версты. От д. Нахабино (Волоколамское шоссе) до слободы Павловской.

- Перервинское шоссе (1888–1890 гг.) 7,33 версты. От Спасской заставы Москвы до д. Перерва[1].

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 408.

- Пушкинское шоссе (1884 г.) протяжённостью 2,6 вёрст. Соединяло ст. Пушкино Ярославской железной дороги с Ярославским шоссе.

- Садовническая ветка (1886–1887 гг.) протяжённостью 2,28 вёрст. От Каширского шоссе к Штатной слободе.

- Сходнинское шоссе (1895–1897 гг.) протяжённостью 2,946 вёрст. Соединяло Петербургское шоссе со ст. Сходня Николаевской железной дороги.

- Талицкое шоссе (1899 г.) протяжённостью 2,916 вёрст. Соединяло Ярославское шоссе со ст. Талицы Ярославской железной дороги.

- Теряевское шоссе (1899 г.) протяжённостью 3,5 вёрст. Шло по Стрелецкой слободе.

- Туменское шоссе (1899–1900 гг.) протяжённостью 17,288 вёрст. От г. Коломны до с. Туменское.

- Угличское шоссе (1899 г.) протяжённостью 5,078 вёрст. От Сергиевского посада к границе Владимирской губернии.

- Кудиновское шоссе (1899–1900 гг.) протяжённостью 4,032 версты. От ст. Кудиново Нижегородской железной дороги до д. Кудиново.

- Хорошовское шоссе (1899 г.) протяжённостью 7,741 верста. От г. Москвы к с. Хорошово (у р. Москвы).

- Царицынское шоссе (1898 г.) протяжённостью 1,91 верста. Соединяло дачи Удельного ведомства со ст. железной дороги[1].

Кроме данных шоссейных участков в губернии имелись дороги, шоссированные частично:

- Глазовский тракт протяжённостью 22,524 версты (из которых – 7,248 вёрст шоссе). От г. Можайска к с. Глазову.

- Боровский тракт протяжённостью 20,701 верста (из которых – 15,814 вёрст шоссе). От Калужского шоссе через д. Никулино.

- Ивановский тракт протяжённостью 5,3 вёрст (из которых – 1,5 вёрст шоссе). От г. Бронницы к с. Ивановскому.

---

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 409.

- Крюковский подъездной путь протяжённостью 2,65 вёрст. От ст. Крюково Николаевской железной дороги к Воскресенску.

- Лужковский тракт протяжённостью 14,364 версты (из которых – 9,262 версты шоссе). От г. Рузы к д. Лужки.

- Малинский тракт протяжённостью 15,7 вёрст (из которых – 9,258 вёрст шоссе). От г. Коломны к с. Малино.

- Медынский тракт протяжённостью 14,277 вёрст (из которых – 5,118 вёрст шоссе). От г. Вереи через д. Ястребово.

- Можайский тракт протяжённостью 42,112 вёрст (из которых – 13,752 версты шоссе). От д. Кубинки на Можайском шоссе до границы со Смоленской губернией.

- Покровский тракт протяжённостью 7,082 версты (из которых – 7,897 вёрст шоссе). От с. Рогачёво до с. Покровского по направлению к г. Клину.

- Соколовский тракт протяжённостью 17,192 версты (из которых – 7,897 вёрст шоссе). От г. Можайска до д. Соколово.

- Солнечногорский тракт протяжённостью 17,5 вёрст (из которых – 10,243 вёрст шоссе). От ст. Подсолнечной Николаевской железной дороги до с. Пятница.

Значительная часть шоссейных дорог была построена в последние годы XX в. в ходе реализации новой сети дорог 1897 г. Также все недостроенные шоссейные дороги замащивались в 1899–1900 гг. Стоимость шоссирования варьировалась в зависимости от определённой дороги. Самая низкая средняя стоимость постройки 1 версты шоссе была у Кашинского шоссе (3294 руб. 69 коп.), самые высокие показатели у Каширского (7783 руб. 53 коп.), Калужского (7618 руб. 48 коп.) и Перервинского шоссе (6846 руб.51 коп.). У остальных дорог средняя стоимость варьировалась от 4000 до 6500 руб.[1] Цена шоссирования зависела от технических характеристик дороги (ширины полотна и каменной одежды), а также от географических особенностей местности.

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 409–410.

Ширина шоссейных дорог губернии сильно варьировалась. На казённых шоссе ширина земляного полотна составляла от 6 до 7 саженей с каменной одеждой в 2,5 саженей и больше, а на земских – земляное полотно было от 4 до 5 саженей с каменной одеждой от 1,33 до 2 саженей. Государственные дороги изначально строились для большого транзитного движения, поэтому они и шире, чем земские, строившиеся как местные подъездные пути[1].

К началу XX в. в губернии оставалось ещё много грунтовых дорог (Таблица 5).

Таблица 5. Распределение грунтовых дорог Московской губернии по уездам на начало XX в.[2]

Уезд	Грунтовые дороги, вёрст	Грунтовых дорог на 1 квадратную версту площади, саженей
Богородский	232	37,8
Бронницкий	56,5	13,8
Верейский	121,405	37,4
Волоколамский	69	16,1
Дмитровский	111	18,2
Звенигородский	173	43
Клинский	68	11,9
Коломенский	86,2	23,7
Можайский	64,153	19,8
Московский	147,93	30,6
Подольский	26	12,7
Рузский	54,852	13,8
Серпуховской	6	1,3

В некоторых уездах ещё оставалось большое количество грунтовых трактов. Например, в самом большом по площади Богородском уезде оставалось 232 версты грунтовых дорог. Но в целом, шоссейных дорог уже было намного больше, чем грунтовых.

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 415.
[2] Там же. С. 410.

Подводя итог вышесказанному, отметим, что шоссирование дорог, с древнейших времён игравших первостепенную роль в торгово-экономических отношениях населения, в Российской империи и, в частности, в Московской губернии, началось в первой половине XIX в. Но из-за бурного развития железных дорог в этот же период темпы шоссирования сразу практически сошли на нет. Следующая волна развития шоссейных дорог в Московском регионе пришлась на деятельность Московского губернского земства. На начальном периоде земской деятельности по дорожной части Московская губернская земская управа обустраивала вверенные министерством дороги, занималась изменением статуса главных путей сообщения, вводило систему дорожных сборов. Благодаря земству к концу XIX в. количество шоссированных дорог Московской губернии выросло практически в 3 раза: с 518 вёрст, переданных земству Министерством путей сообщения, до 1505 вёрст[1].

В последние годы XIX в. в Московской губернии активно шло шоссирование новых дорог, произошло увеличение срока заведывания шоссе с 10 до 25 лет, суммы земских сборов были переданы в распоряжение губернской земской управы и направились на улучшение дорожного вопроса. В этот период земством была составлена новая дорожная сеть и началось её активное шоссирование. Но в то же время из-за увеличения земских обязанностей в других сферах земской деятельности доля расходов по дорожной части в общем бюджете сократилась.

1.2. Особенности дорожного строительства в первое десятилетие XX в.

В начале XX века Московское губернское земство продолжало шоссирование как земских, так и казённых дорог. К последним относились: Санкт-Петербургское, Ильинское, Измайловское, Ярославское, Нижегородское, Рязанское, Варшавское и Серпуховское шоссе – дороги государственного значения[2]. На их ремонт выделялось больше половины суммы расходов на содержание казённых шоссе

[1] Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т.1. С. 410.
[2] См.: приложение № 6.

(например, на 1900 г.: 227599 руб. 79 коп. из 400140 руб. 95 коп.). Кроме этого, к расходам относились (сведения на 1900 г.):

- взимание шоссейного сбора (40142 руб. 52 коп.);

- содержание администрации (30513 руб. 61 коп.), к которой относились жалование члену управы, помощнику, инженеру, технику и заведующим дистанциями, разъезды всех служащих, содержание канцелярии и контроля;

- содержание бухгалтерии и канцелярские расходы (2200 руб.);

- приобретение катков и других инструментов (4794 руб.);

- составление планов и профилей (4997 руб. 76 коп.);

- непредвиденные расходы (149 руб. 76 коп.);

- отчисления на ремонт земских шоссе: Бронницкого, Верейского, Звенигородского, Ивашковского, Калужского, Касимовского, Кашинского, Наро-Фоминского, Перервинского, Петровского, Рогачёвского, Рузского, Царевского, Царицынского (89954 руб. 51 коп.).

К доходам же относились три основные категории: пособия правительства, шоссейный сбор и средства, полученные от сдачи в аренду обрезов шоссе[1].

Каждый год составлялись отчёты по ремонтному содержанию и земских, и казённых шоссе, в которых описывались проблемы шоссирования, особые обстоятельства, сравнения с прошлыми отчётными периодами, обоснование расходной части, способы и варианты дорожных работ, причины неисполнения планируемого. В общем своде расходов выделялись следующие статьи сметы:

- Статья 1. Заготовка каменного материала: заготовка щебня, выгрохотка (или перегрохотка, сортировка щебня, при которой использовали железные сетки двух размеров: со стороной квадратной ячейки в 0,5 дюйма и от 2,25 до 2,75 дюймов[2]) и переработка щебня, заготовка камня для мостовой, заготовка шлака и камня для замощения канав и обочин, накладные расходы, заготовка небитого камня;

---

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1900 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1901. С. 38–39.

[2] Плужников В.И. Термины российского архитектурного наследия: Архитектурный словарь. М.: Искусство-XXI век, 2011. С 257.

- Статья 2. Ремонтные работы: сезонные работы, производство промеров щебёночного и песчаного слоёв, исправление весенних повреждений на шоссе, содержание бульваров, углубление канав и планировка обочин, россыпь щебня, дренирование шоссе, ямочный ремонт мостовых, сплошное перемощение мостовых, замена шоссе мостовою, перестройка шоссе, замощение канав и обочин, шоссирование обочин, инструменты;

- Статья 3. Перестройка и ремонт мостовых и дорожных сооружений;

- Статья 4. Содержание десятников;

- Статья 5. Содержание переправ и наплавных мостов[1].

Распределение расходов по сметным назначениям представлено на Рисунке 7.

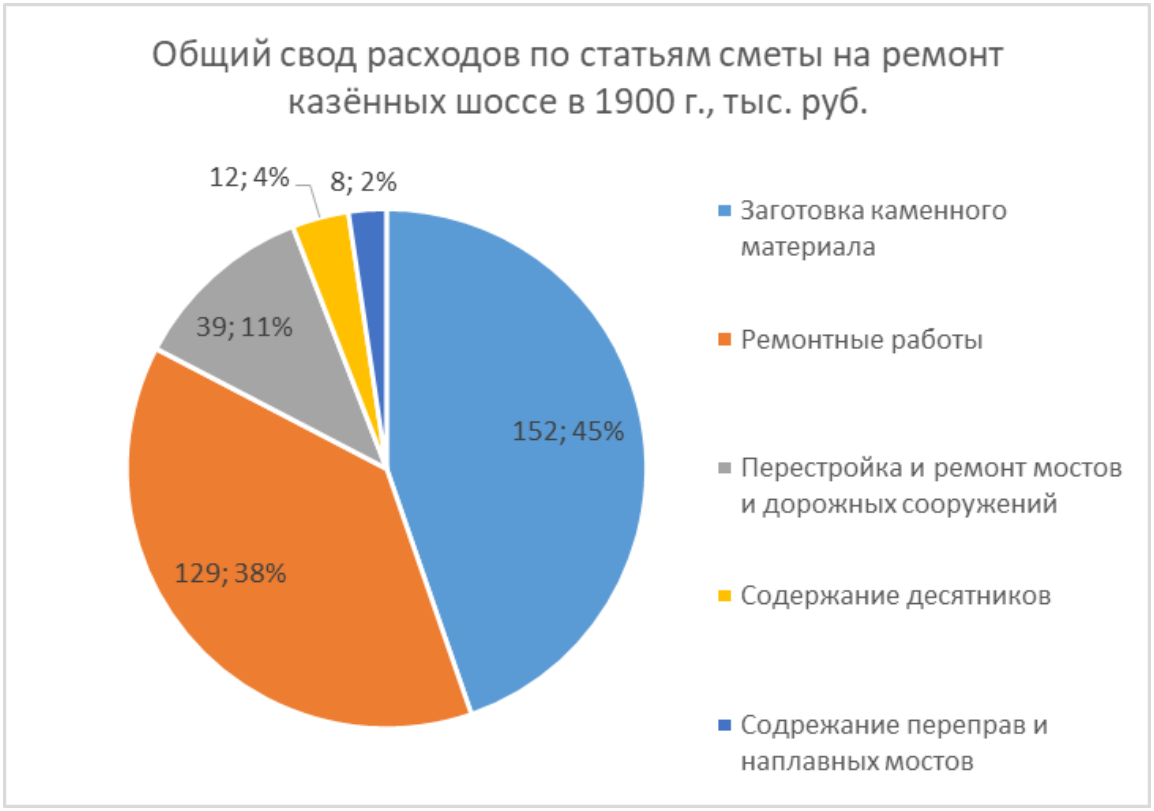


Рисунок 7. Общий свод расходов по статьям сметы на ремонт казённых шоссе в 1900 г.[2]

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1900 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1901. С. 9–35.
[2] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1900 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1901. С. 36-47.

Из Рисунка 7 видим, что большая часть средств шла на материалы для шоссирования, почти столько же выделяли и на сами ремонтные работы дорог. Остальные статьи занимали относительно небольшой процент выделяемых средств (17 %).

После общего свода расходов по статьям в отчётах содержалась информация о движении сумм по ремонту (доходная и расходная части). В отчёт включалась и сравнительная ведомость средних расходов на содержание одной версты казённых шоссе за последнее десятилетие. Общий отчёт завершали подробные отчёты по каждому шоссе губернии, которые состояли из статей: каменный материал; работы; мосты, здания и дорожные сооружения; содержания десятника; содержание отдельных сооружений. Количество статей зависело от особенностей тракта[1].

С 1901 г. по 1905 г. Московское губернское земство отчитывалось следующими данными (Таблица 6 и Рисунок 8).

Таблица 6. Земские расходы на дорожную часть в 1901–1905 гг.[2]

Год	Протяжённость шоссе, вёрсты (км)	Сметное назначение		Действительный расход	
		Общая сумма (в руб.)	На версту (в руб.)	Общая сумма (в руб.)	На версту (в руб.)
1901	864,57 (922,32)	311143	360	275036,13	318,12
1902	995,6 (1062,11)	331657,75	333,12	288619,43	289,89
1903	1008 (1075,33)	322512,43	319,95	270462,11	267,63
1904	1044,49 (1114,26)	308786,22	295,63	298651,05	285,93
1905	1067,13 (1138,41)	274919	257,62	241809,65	226,59

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1900 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1901. С. 36-47.

[2] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию земских шоссе за 1905 год. М.: б/и, 1906. С. II.

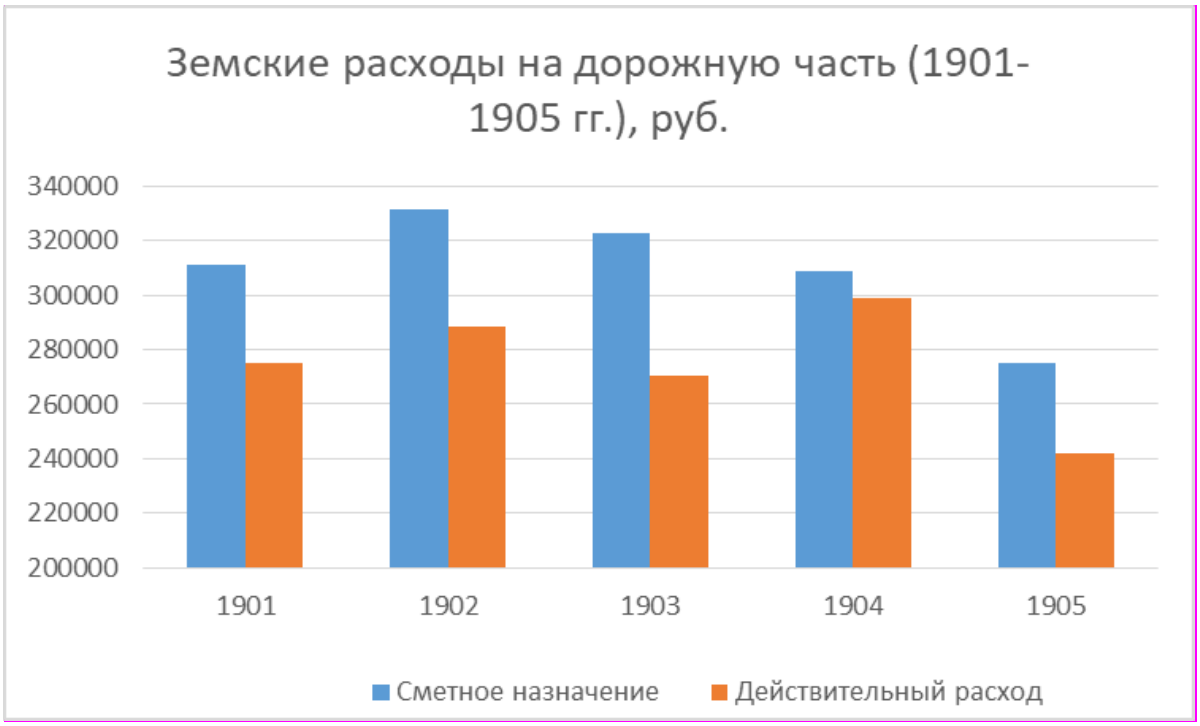


Рисунок 8. Земские расходы на дорожную часть (1901–1905 гг.)[1]

Из Таблицы 6 и Рисунка 8 видим, что за первые 5 лет XX века средние расходы постепенно снизились почти на 100 рублей с версты. Данные цифры значительно ниже средних цифр предыдущих лет. С этого времени в общую сеть земских шоссе начали входить построенные на суммы дорожного капитала шоссе с более узким каменным полотном, которые требовали меньших расходов на ремонт. Но, с другой стороны, из-за построенных узких шоссе в местах с сильной пропускной способностью расходы на ремонт возросли. За предыдущий же срок в десять лет с 1891 г. по 1900 г. средний расход на версту составил 356 руб. 27 коп., колеблясь в разные годы от 289 до 422 руб.[2]

Во время шоссирования сети дорог 1897 г. обнаружилась искусственность разделения технической и хозяйственной частей дорожных работ, неразрывно связанных между собой. С 1902 г. Московское губернское земство перешло на изначальный порядок работ: был установлен институт дистанционных инженеров

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию земских шоссе за 1905 год. М.: б/и, 1906. С. II–III.
[2] Там же.

с техническими и хозяйственными функциями вместе. В этот период все дороги, которые находились в ведении земства (на 1902 г. вместе с грунтовыми дорогами их насчитывалось около 1660 вёрст), были разделены на дистанции. Каждая дистанция имела протяжённость около 125 вёрст[1].

Согласно положению 1902 г. о дорожном хозяйстве все дороги были разделены на 13 дистанций с 13 дистанционными инженерами. Исходя из соображений, что личный состав многочисленного института дистанционных инженеров поставлен в более удобное положение, чем агенты (до 1902 г. центральные агенты земской управы занимались разъездом по дорогам), размер суточного вознаграждения за разъезды был определён в 2 руб. вместо 3 руб. у агентов[2].

В 1903 г. вышло Положение о местных дорогах, согласно которому на земские учреждения была возложена обязанность заведывания местными дорогами за исключением некоторых шоссе особой важности или особого стратегического значения, дорог, устроенных казёнными учреждениями со специальными для таких учреждений целями, дорог, устроенных на отчуждённых управлениями железных дорог общей сети землях, и дорог частного пользования, служащих исключительно для удовлетворения интересов частных лиц и сельских обществ[3]. Данное положение определяло, что расходы по устройству новых шоссейных дорог и издержки по устройству на них крупных дорожных сооружений покрывались за счёт займов, производимых земскими учреждениями, а также за счёт безвозвратных правительственных пособий, отпускаемых из средств фонда местных дорог[4].

Но проект данного положения земскими собраниями не рассматривался, несмотря на ходатайства земских представителей. По воспоминаем председателя

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 85–87.
[2] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Губернскую Земскую Управу от 5 февраля 1916 г. №38/336 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 9.
[3] Положение о местных дорогах. Рязань: Тип. М. С. Орловой, 1903. С. 4, 28.
[4] Там же. С. 37.

Московской губернской управы Д. Н. Шипова, на особом совещании, где обсуждался проект положения, член Государственного совета А. Н. Куломзин доказывал, что выводы по данному вопросу должны быть разосланы на обсуждение и заключение земств, которые смогли бы сказать, насколько предложения совещания являются исполнимыми и насколько они соответствуют действительным потребностям и в состоянии ли земство «нести это бремя». Председатель Комитета министров С. Ю. Витте восстал против этого самым решительным образом и заявил, что он не имел бы ничего против того, чтобы на заключение земств был разослан проект, выработанный подготовительной комиссией, но он безусловно не может допустить, чтобы те заключения, к которым пришло Совещание, где он имеет честь председательствовать, рассылались на заключения каких бы то ни было местных людей, а министр внутренних дел В. К. Плеве считал, что земские представительства далеко не являются действительными представителями населения[1].

В 1903 году в Московской губернии было закончено строительство дорог сети 1897 года. Было шоссировано 334 версты дорог, на что было израсходовано более 2 млн. рублей[2]. В то же время, как докладывала губернская управа Московскому земству, «потребность в улучшенных путях сообщениях не только не уменьшилась, но, наоборот, вследствие быстрого развития торговли и промышленности, ещё более возросла и настоятельно нуждается в удовлетворении»[3].

Некоторые важные участки, используемые для грузового движения, были шоссированы частично. Чередование шоссейных дорог с грунтовыми вызывало большое затруднение. С грунтовых дорог перетаскивалось большое количество грязи для шоссе, что отражалось на их состоянии и вызывало дополнительный

---

[1] Шипов Д. Н. Воспоминания и думы о пережитом. М.: Изд-во М. и С. Сабашниковых, 1918. С. 222–223.

[2] Важенин А. Г. Организационно-финансовые основы и хозяйственная деятельность Московского земства в начале XX века: дисс. канд. ист. наук.: 07.00.02. М., 1998. С. 221.

[3] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 1.

расход на дорожный ремонт. Поэтому в 1902 г. земство избрало дорожную комиссию из 10 гласных для разработки новой сети дорог и решения вопроса о покрытии дорог сети 1897 года сплошной каменной одеждой[1].

Члены комиссии направили анкеты по данным вопросам в уездные собрания, вопрос был включён и в повестки заседаний уездных управ Московской губернии. Но так как последние не успели предоставить доклады к очередной сессии Московского губернского земства, вопрос был перенесён на следующий 1904 г., хотя приступить к созданию новой дорожной сети планировалось ещё в 1903 г. Из ответов уездов следовал вывод о том, что средств на строительство новых дорог и на сплошное шоссирование старых не хватит, поэтому нужно брать заём у правительства.

Начавшаяся в начале 1904 г. Русско-японская война не дала своевременно начать шоссирование: средства государства были переведены на военные нужды, а другого источника, кроме долгосрочного и крупного займа у государственной казны, для создания новой сети не имелось. В этот период Министерство путей сообщения предписало земским органам воздержаться от излишних затрат на шоссирование. Во Всеподданнейшем докладе председателя департамента государственной экономии государственного контролёра и министерства финансов от 12 июля 1904 г. было сказано о безотлагательном сокращении внесённых в государственную роспись на 1904 г. по всем гражданским ведомствам кредитов. При составлении сметы должны были быть приняты к руководству следующие основания: «по расходам строительного характера следует воздержаться от начинания в 1905 г. новых работ и сооружений, кроме случаев особой исключительности, и ограничиться лишь продолжением и заключением» ранее начатых работ. Работы по капитальному ремонту должны быть также ограничены

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 2.

размерами крайней необходимости, «не выходя из тех пределов, в коих они производилась в последнее время»[1].

Действительно, с 1904 г. велись только самые необходимые работы в дорожной сфере, такие как строительство моста через Москву-реку на шоссе между станцией Шелковка Московско-Брестской железной дороги и городом Рузой. По воспоминаниям московского вице-губернатора в 1905-1908 гг. В. Ф. Джунковского, присутствовавшего на освящении и открытии данного объекта 6 октября 1906 г., мост «представлял собой грандиозное сооружение»[2].

Последовавшие дальше революционные события в стране 1905–1907 гг. ещё больше расстроили государственные и земские финансы: из-за неполноты шоссейного сбора пришлось минимизировать шоссейные расходы и брать у правительства отсрочку выплаты прежних долгов[3].

Из-за уменьшения дорожных работ и ухудшения финансового положения Московского губернского земства после событий 1904 г. было пересмотрено количество дорожных инженеров. Постановлением 1907 г. число дистанционных инженеров было сокращено с 13 до 10. Между тем, количество вёрст шоссе, которыми заведовал каждый инженер, значительно увеличилось, так как к этому периоду была закончена постройка дорожной сети 1897 г.[4]

Общими вопросами шоссирования дорог в стране занималось Министерство путей сообщения и его Управление внутренними водными путями и шоссейными дорогами, которые издавали предписания, правила, циркуляры, регулирующие процессы шоссирования дорог.

Согласно циркуляру Министерства путей сообщения, к 1904 г. некоторые из правлений округов, при прошениях об отпуске средств на исправление

---

[1] Всеподданнейший доклад председателя департамента государственной экономии государственного контролёра и министерства финансов от 12 июля 1904 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 4. Л. 108–110.

[2] Джунковский В. Ф. Воспоминания : В 2 т. / под общ. ред. А. Л. Паниной. М.: Изд-во им. Сабашниковых, 1997. Т. 1. С. 185.

[3] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 2–3.

[4] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Губернскую Земскую Управу от 5 февраля 1916 г. №38/336 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 9.

образовавшихся на дорогах повреждений, прилагали к донесениям фотографические снимки повреждённых сооружений. Такие изображения помогали лучше понять ситуацию на месте. Фотографии являлись «наглядным подтверждением правильности заявленных требований». Большую пользу снимки приносили в тех случаях, когда составление надлежащего акта освидетельствования повреждений по каким-либо причинам было задержано. Находя фотографические снимки полезными, начальник Управления внутренними водными путями и шоссейными дорогами Н. И. Максимович и управляющий Отделом водяных и шоссейных сообщений А. Н. Липин указали губернским земствам, в том числе и Московскому, на желательность более широкого распространения фотографирования при строительных работах, причём воспроизводить этим способом следовало как законченные сооружения, так и наиболее интересные моменты производства работ. Для того, чтобы почта не была нагружена тяжеловесными посылками, не следовало наклеивать пересылаемые фотографические снимки на картон, а представлять их на простой фототипной бумаге[1].

Согласно циркуляру, который был направлен заведующим техническими участками, ко всем представляемым техническим отчётам с 1 января 1904 г. Министерство путей сообщения постановило «прикладывать сведения о денежных расходах»[2].

Управление внутренними водными путями и шоссейными дорогами обратило внимание на то, что при составлении проектов разных капитальных сооружений на шоссейных дорогах (мостов, виадуков) в большинстве случаев или вовсе не производились подробные исследования грунта или же эти исследования ограничивались заливкой пробных свай. Поэтому управление решило снабдить

[1] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Циркуляр правлениям округов путей сообщения от 26 июля 1904 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 9. Л. 97.

[2] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Циркуляр заведующему 1-м техническим участком от 1903 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 2. Л. 30.

начальников участков и шоссейных дистанций комплектами буровых инструментов для исследования грунта на глубину до 10 метров (такая глубина считалась достаточной для всякого рода искусственных сооружений) с соотношением расхода по приобретению этих инструментов на кредиты, отпускаемые по расходной смете управления[1].

12 мая 1906 г. была выпущена инструкция, регулирующая перевозку по шоссейным дорогам, а именно приобретение, перевозку, хранение и употребление взрывчатых материалов при работах на внутренних водных путях и шоссейных дорогах. К числу таких материалов относились порох всех родов, пироксилин, гель горит, динамит, всякие нитроглицериновые и другие препараты.

Согласно инструкции, взрывчатые вещества могли быть приобретены начальниками участков и шоссейных дистанций или их помощниками, а также отдельными производителями работ в округах путей сообщения при предоставлении свидетельства определённой формы, снабжённого печатью учреждения. Взрывчатые вещества можно было приобретать только у заводчиков или на разрешённых правительством складах материалов, а транспортировать их только в фабричной упаковке. Взрывоопасные материалы необходимо было перевозить в телеге или в санях при условии отделения каждого места войлоком и защиты от дождя и снега. При получении уведомления о провозке взрывчатых веществ начальник шоссейной дистанции был обязан предоставить нужное количество подвод. На каждую повозку полагалось не больше 30 пудов. На первой повозке должен был быть выставлен красный флаг. При остановке на ночлег или покормку повозки не должны были находиться на расстоянии 150 саженей от проезжей дороги, жилья, железной дороги. Также существовал запрет на курение и разведение огня на расстоянии менее 100 саженей. При остановке груз должен был охраняться караулом. При спуске транспорта с горы в обязанность караула входило наблюдение за тем, чтобы повозки находились не ближе 50 саженей одна к другой.

[1] Управление внутренних водных путей и шоссейных дорогам. Правлению и управлениям округов путей сообщения от 26 января 1904 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 4. Л. 13.

Если перевозка взрывчатых веществ совершалась по шоссейным дорогам во время производства на них работ по укатке паровыми катками россыпей щебня, то во избежание попадания искр на ящики или бочки с легковоспламеняющимися препаратами было необходимо прекратить работы паровой машины на время пропуска обоза со взрывчатыми веществами. Также при перевозке следовало по возможности избегать городов и селений, а если это невозможно, то предупреждать местные власти[1].

В 1907 г. Управление внутренними водными путями и шоссейными дорогами собрало комиссию по рассмотрению вопросов об улучшении условий производства работ по водяным и шоссейным сообщениям под председательством начальника управлением Н. И. Максимовича. От Московского округа путей сообщения в ней участвовал коллежский асессор инженер И. А. Шовиенов. Комиссия постановила, что хозяйственный способ без предварительного испытания публичных торгов допустим для дорожных работ, в том числе при укатке щебня на шоссе. Но, по заявлению представителей Государственного контроля, укладка должна была сдаваться с подряда. На одном участке иногда имелось по 10–15 вёрст россыпей, которые необходимо было делать приблизительно одновременно в одно время года. Начальник участка не мог производить все эти работы собственным распоряжением, поэтому производство кирковки (процесс разрушения слоя дорожной одежды), россыпей (процесс распределения материалов по дорожному покрытию) и укатки (процесс уплотнения дорожных материалов) поручал десятникам, которые в собственных интересах, стараясь производить работу экономно, при отсутствии надлежащего надзора могли производить работы не тщательно. С этим утверждением не согласилось Министерство путей сообщения, так как работы по укатке шоссе требовали крайне внимательного к ним отношения

[1] Инструкция о приобретении, перевозки, хранении и употреблении взрывчатых материалов при работах на внутренних водных путях и шоссейных дорогах. 12 мая 1906 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 6. Л. 42.

и установление каких-либо норм для них являлось невозможным, подрядчики же, по мнению министерства, «всё равно не будут производить их добросовестно»[1].

В 1907 г. свою работу начала новая комиссия по дорожной сети[2], председателем которой был избран гласный земства граф П. С. Шереметев. К 1908 г. состояние финансов земства улучшилось и перед правительством снова был поднят вопрос создания новой шоссейной сети. В этом году на очередной сессии земское собрание заслушало доклад комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог.

Избранная губернским земским собранием комиссия по вопросу шоссирования новой сети шоссейных дорог обсуждала этот вопрос на 4-х заседаниях совместно с губернской управой[3].

На заседании 12 декабря 1908 г. обсуждался вопрос о шоссейных обрезах (части полосы местности, отведённой под дорогу, располагавшиеся по краям шоссейных дорог за обочинами и канавами) и пользовании ими. Дорожная комиссия единогласно решила, что для проработки данного вопроса необходимо избрать из числа гласных двух юристов и представить доклад к следующей сессии.

По итогу для пользования шоссейными обрезами были разработаны специальные формы договоров, в которых указывались дата, номер постановления земства, описывались параметры сдаваемого в аренду участка, разрешённые постройки, устанавливалась арендная плата и обозначались правила пользования обрезами. Например, после соответствующего прошения[4], согласно журналу Московской губернской земской управы от 16 июня 1909 г. за № 1249, крестьянину д. Хрипани Быковской волости Бронницкого уезда Николаю Филипповичу Кузнецову было разрешено пользование участком Касимовского шоссе на 4 сотке

---

[1] Комиссия по рассмотрению вопросов об улучшении условий производства работ по водяным и шоссейным сообщениям. 8, 9 14, 16, 17 декабря 1907 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 9. Л. 102–103.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1907, чрезвычайных заседаний, 15–17 и 19 февраля, 10–12 апреля, 1-2 июня. М. 1907. С. 9.

[3] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М.: б/и, 1908. С. 1.

[4] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Определение от 16 июня 1909 г. №1249 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 10–11.

17 версты II перегона в расстоянии 40 погонных саженей от соточного знака №3 по левую сторону от Москвы, мерою 5 саженей на 2 сажени, т.е. площадью 10 квадратных саженей, под постройку сарая для сушки сена длиною 15 аршин и шириною 6 аршин. Арендная плата в данном случае составляла 2 руб. в год. При этом Н. Ф. Кузнецов был обязан выполнять следующие условия:

1. Питейной торговли в сарае, возведённом на указанном участке резерва, не производить.

2. Никаких других построек, а также ремонт существующих на этом участке без разрешения управы не производить.

3. Канавы и полотно шоссе против арендуемого участка содержать в постоянной чистоте без всякого вознаграждения со стороны управы.

4. Условленную арендную плату за пользование участком резерва вносить ежегодно в кассу губернской земской управы за каждый год вперёд.

5. Своевременно довести до сведения управы о нежелании продолжать аренду участка или о передаче возведённых на нём строений в пользование другому лицу.

6. По первому требованию управы снести с арендуемого участка строения и занимаемое ими место привести в должный порядок.

7. В случае несоблюдения Кузнецовым какого-либо из вышеперечисленных условий, он лишался права пользования означенным участком и в течение одного месяца со дня требования управы был обязан постройки с резерва шоссе снести, приведя в должный порядок участок, причём внесённая впредь арендная плата Кузнецову не возвращалась[1].

Похожий договор после соответствующего заявления[2] был заключён с крестьянкой Матроной Игнатьевной Максимовой, она арендовала обрез Нижегородского шоссе на 4 сотке 7 версты I перегона на расстоянии 30 саженей от

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 1–2.

[2] В Московскую губернскую земскую управу от Домовладелицы Матроны Игнатьевны Максимовой заявление от 30 июня 1909 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 7–8.

соточного знака №3 по правую сторону от Москвы, мерою 3 на 1,5 саженей (4,5 квадратных саженей), для устройства торговой овощной палатки из досок, с арендной платой по 25 руб. в год. Освободить участок по требованию управы необходимо было за 2 недели[1].

Земству поступали жалобы от арендаторов земли. Например, арендаторы земли по Царскому шоссе при ст. «Химки» Всехсвятской волости 3-го стана Московского уезда, которым с 1 января 1910 г. арендная плата за землю заинтересованными личностями без уведомления была возвышена в 4-5 раз, просили земство разобраться в данном вопросе, т.к. арендуемые дачи, которые многим из них служили единственным источником к существованию, вот уже столько лет оставались незанятыми вследствие сильного движения экипажей и моторов[2].

На декабрьском заседании 1908 г. обсуждался вопрос о разработке сети дорог, подлежащих улучшению в первую очередь за счёт дорожного капитала. Ещё в 1904 г. во время разработки дорожной сети был накоплен материал по планированию трактов. Комиссии необходимо было понять, подойдёт ли он для новых реалий или нет. Члены комиссии отметили, что за прошедшее с 1904 г. время новых железных дорог, кроме окружной, построено не было. Окружная железная дорога затрагивала только Московское уездное земство, которое к 1904 г. проект уездной сети не представило.

В целом, экономическое значение Московской губернии не изменилось и потребность в хороших дорогах существенно возросла. Это подтверждалось огромным количеством ходатайств уездных земских управ, сельских обществ и частных лиц. В основном отмечали конкретные плохие места дорог, которые уже были намечены в сети. Принимая во внимание данную аргументацию, комиссия постановила: «признать материалы по выработке сети в уездах, представленные к

---

[1] 3Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 3–4.

[2] Его Превосходительству Господину Председателю Московской Губернской Земской Управы. Арендаторов земли по Царскому шоссе при ст. «Химки» Всехсвятской волости 3-го стана Московского уезда Прошение // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 212. Л. 1.

1904 г. с поправками и дополнениями, сделанными последующими собраниями вполне пригодными для разработки и не устаревшими и приступить к выработке сети дорог, подлежащих улучшениям, за счёт дорожного капитала в ближайшем будущем, имея ввиду при этой выработке и те постановления уездных земских собраний, которые состоятся во время работ комиссии».

Необходимость в улучшении путей сообщения возросла и потому, что в годы Русско-японской войны и революционных событий в стране 1905–1907 гг. уездные дороги пришли в ужасное состояние, грунтовые разрывы на трактах настолько испортились, что их исправления возможно лишь с помощью шоссирования, подъездные пути к железнодорожным станциям и торговым центрам также пришли в негодность[1].

На следующем заседании комиссии по сети дорог, состоявшемся 16 декабря, гласный А. Е. Грузинов заявил, что выработка новой сети шоссейных дорог Московской губернии и получение средств, необходимых для её реализации, потребуют немало времени, но необходимость усовершенствования некоторых наиболее непроездных участков дороги по уездам настолько возросла, что откладывать их улучшение до времени составления сметы новой сети является крайне затруднительным и нежелательным. С мнением гласного комиссия согласилась и признала нужным приступить к улучшению таких участков в 1909 г. Для выяснения конкретных участков членами комиссии были просмотрены ходатайства по данному вопросу уездных земств прошедшей сессии, также комиссия учла первую очередь дорог, выбранных в 1903 г. Действовала уравнительная система улучшения участков дорог для всех уездов. Общая сумма расходов, требуемых на это, была предложена равной ежегодной сумме дорожного капитала по губернии (156 тыс. руб.)[2].

По уездам сеть представилась в следующем виде:

---

[1] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М.: б/и, 1908. С. 4–5.
[2] Там же. С. 6-9.

- Богородский уезд. Улучшение участка Стромынского тракта от моста в с. Каблуково по направлению к с. Душеново (около 1,5 вёрст).

- Бронницкий уезд. Улучшение подъездного пути к ст. Малаховка (около 1 версты). Возможное улучшение Барыбинского тракта на таком же протяжении (с необходимой консультацией с Бронницким земством).

- Верейский уезд. Замощение участка Верейско-Звенигородского тракта от с. Кубинское до границы Звенигородского уезда (около 1 версты). Замощение непроездных мест на Нарском (Ташировском) тракте: горы у д. Редькино (около 100 саженей), в лесу князя Щербатова около той же деревни (75 саженей), при д. Чешково (около 100 саженей), подъезда к этой деревне (35 саженей).

- Волоколамский уезд. Шоссирование дороги от ст. Шаховская к с. Середа (2 версты). На шоссирование данного участка граф Бобренский предлагал 5000 руб. или 300 руб. ежегодно на ремонт. Шоссирование на Лотошинском шоссе (около 1 версты).

- Дмитровский уезд. Шоссирование непроездного участка Николо-Пешношской гати рядом с д. Василево (около 400 саженей). Шоссирование дороги от ст. Софрино до д. Бардаково (около 1 версты).

- Звенигородский уезд. Замощение участка Звенигородско-Верейского тракта от с. Никольское до ст. Кубинка (около 2 вёрст).

- Клинский уезд. Замощение участка подъездного пути от Петербуржского шоссе к ст. Подсолнечная. Шоссирование грунтовых разрывов на Вороненском шоссе, улучшение Рогачевско-Подсолнечной дороги (при условии выдачи средств заинтересованными землевладельцами).

- Коломенский уезд. Замощение наиболее плохих участков на Малинском и Михневском шоссе (около 2 вёрст).

- Можайский уезд. Шоссирование участка Верейского тракта на участке Можайск – Борисово (около 2 вёрст).

- Московский уезд. Шоссирование дороги от д. Коровино Всехсвятской волости до Дмитровского шоссе (1 верста 450 саженей). Шоссирование от с.

Троицкое до Осташковской больницы (около 3,5 вёрст). Шоссирование от д. Зимино до д. Пирогово (до 2 вёрст).

- Подольский уезд. Улучшение Барыбинского тракта на участке от с. Ростуново до ст. Барыбино.

- Рузский уезд. Шоссирование грунтовых разрывов на Лужковском шоссе (около 2 вёрст).

- Серпуховской уезд. Шоссирование разрыва на Высоковском шоссе (450 саженей).

На заседании дорожная комиссия обсудила и использование дорожного капитала, которым губернская управа пользовалась в течение 4 лет для усиления своих оборотных средств, не платя за это процентов. К декабрю 1908 г. долг дорожному капиталу равнялся 472 тыс. руб. В связи с улучшением финансового положения земства необходимо было не держать дорожный капитал в обороте, а постепенно употреблять его на постройку новых путей, хотя бы в размере 156 тыс. руб. ежегодно. На эти средства и было запланировано улучшение грунтовых разрывов и подъездных путей[1].

Третье заседание комиссии по вопросу о сети дорог состоялось 20 января 1909 г. Председатель губернской управы Н. Ф. Рихтер высказал мнение, что для наиболее грамотного проектирования новой шоссейной сети, нужно поступить так, как поступали раньше: запросить уездные управы, затем присланный ими материал разработать в комиссии совместно с губернской управой и представителями уездов, составить проект сети планируемых к улучшению дорог губернии, внести его на обсуждение уездных земских собраний, по получении постановления уездов разработать окончательный вариант и представить доклад по данному вопросу губернскому земскому собранию[2].

---

[1] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М.: б/и, 1908. С. 6–9.

[2] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М.: б/и, 1908. С. 9.

По мнению председателя управы и гласного М. А. Нарожницкого, данные уездов, представленные в 1903 г. уже были неактуальны. Граф Ф. А. Уваров и князь С. Б. Мещерский считали по-другому: что за сравнительно-короткий период длиною в 5 лет их значение «едва ли могло поменяться» и поэтому следовало бы воспользоваться уже готовыми материалами, а не затягивать процесс, так как улучшение дорог в уездах из-за состояния не требовало отлагательств. Их поддержал А. Е. Грузинов, считавший, что к постройке некоторых дорог можно было бы приступить в текущем 1909 г. По мнению Ф. В. Шлиппе, заведующий дорожным отделом земства А. Е. Грузинов вёл своё дорожное дело первоклассно. Он был чрезвычайно подвижен, постоянно в разъездах по шоссейным дорогам, наблюдал и направлял работы дорожных инженеров. Сеть казённых и земских шоссейных дорог все расширялась[1].

На это заявление председатель земской управы Н. Ф. Рихтер отметил, что хоть финансовое положение земства и улучшилось, но несмотря на это земство ещё не может себе позволить немедленно приступить к постройке дорог, а ссуду у правительства можно будет получить только после погашения предыдущей ссуды в конце 1910 г.

Оппоненты посчитали, что перепутались два вопроса: основной – об улучшении новой сети дорог и частный – об улучшении в 1909 г. некоторых дорог в уездах. На второй вопрос, по мнению Ф. А. Уварова, могли бы быть израсходованы суммы дорожного капитала в размере ежегодного их поступления (156 тыс. руб.) или же хотя бы заготовлен материал[2].

После дискуссии было решено просить губернскую управу уведомить уездные управы о доставлении ими к 1 апреля сведений о необходимых к

---

[1] Шлиппе Ф. В. Автобиографические записки, 1941–1946 гг. // Российский архив: История Отечества в свидетельствах и документах: XYIII-XX вв. / Вступит. статья от редкол. - Т.17: / Редкол.: Г. И. Вздорнов, В. М. Гуминский, В. П. Казарин; Гл. ред. А. Л. Налепин; Сост. М. Н. Силаева. М.: Студия "ТРИТЭ" Н. Михалкова: Российский фонд культуры: Российский архив, 2008. С. 120.

[2] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М., 1908. С. 6–8.

улучшению дорог и очереди их улучшения, а при отсутствии таковых сведений в срок будут использоваться сведения 1903 г.[1]

Предписанием Министерства путей сообщения от 16 января 1909 г. земствам было разрешено избирать специальных наблюдателей, следивших за исполнением постановлений. Наблюдателям выдавались удостоверения и открытые листы за печатью земской управы. Такие полномочия были и у полицейских чинов, но для более точного контроля были расширены полномочия земства, в том числе и в вопросе шоссейных дорог[2].

27 января 1909 г. состоялось заседание финансовой комиссии земства, которая нашла финансовое положение земства хорошим. На следующий день состоялось четвёртое заседание дорожной комиссии, на котором было принято решение просить земское собрание уполномочить управу произвести в 1909 г. заготовку камня на участках, подлежащих улучшению в первую очередь. По мнению заведующего дорожным отделом А. Е. Грузинова, без предварительной заготовки камня шоссирование откладывалось бы и далее[3].

По итогу обсуждения всех докладов земством было принято предложение комиссии – приступить с 1 апреля сего года к выяснению участков, подлежащих улучшению в первую очередь, то есть начать подготовку к созданию новой дорожной сети.

Благодаря хорошему финансовому положению земская управа могла не только вернуть долг правительству по ссуде в срок (в 1910 г.), но и приступить к строительству новых дорог за счёт сумм дорожного капитала. Поэтому собрание постановило, не дожидаясь составления проекта новой сети дорог, начать заготовку камня и, несмотря на возражения земских гласных во главе с

---

[1] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М., 1908. С. 9.

[2] Правление Московского округа путей сообщения Инспектору судоходства от 16 января 1909 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 27. Л. 2.

[3] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М., 1908. С. 3–14.

Д. Н. Шиповым и Н. Н. Хмелевым, приступить к улучшению наиболее плохих участков дорог губернии, но не более, чем по две версты на уезд[1].

На очередной земской сессии 1909 г. был представлен доклад ревизионной комиссии с отчётом за 1908 г., одним из разделов которого являлось состояние дорожного хозяйства. Комиссия отметила проблемы дорожного дела. Одной из них являлось то, что учёт дорожной сметы делался не совсем правильно: одни работы – откладывались, другие работы, не предусмотренные сметой, – исполнялись за счёт неисполненных работ, предусмотренных сметой. Перерасходы по использованию сметы перекрывались остатками от невыполненных работ. В результате появлялось искусственное состояние сметы, которое лишало возможности иметь ясное представление о правильности составления сметы, количестве перерасходов, остатков, работ. Комиссия привела земству примеры сопоставления цифр, доказывающее, что принятая система не давала картины настоящего положения дела[2].

Комиссия обратила внимание и на процесс заготовки щебня, которая производилась двумя способами: хозяйственным и подрядным. Отчёта о заготовке представлено не было и поэтому нельзя было сказать, насколько рационально велась хозяйственная заготовка и по каким причинам производилась заготовка подрядная. Камень составлял главную статью расходной сметы дородного хозяйства, поэтому комиссия посчитала, что предоставление такого отчёта необходимо.

Комиссией были замечены ошибки в организации хозяйственной заготовки камня. Первая и самая главная – это отсутствие правильного учёта и контроля хозяйства карьеров. Все дороги были поручены 10 инженерам, проживавшим в Москве и выезжавшим на места по мере надобности. В их ведении находились и карьеры. У каждого инженера в подчинении находились жившие на местах десятники. Они контролировали этапы заготовки камня: добыча камня, его

[1] Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М., 1908. С. 1.
[2] Доклад ревизионной комиссии. М.: б/и, 1908. С. 14–15.

перевозка и разбивка камня на щебень. Каждый понедельник большая часть десятников приезжала в Москву, давала отчёты использования полученных от инженеров авансов и получала новые авансы. Были случаи, когда управа не успевала рассчитаться со всеми десятниками в один день, поэтому расчёты заканчивали во вторник. Из-за этого десятники были на своих местах по 4–5 дней в неделю. У каждого из десятников было не менее 10–12 вёрст шоссе, а также по несколько карьеров. К карьерам десятники попадали 1–2 раза в неделю. Следовательно, добыча камня, его укладка производились без надзора, что могло породить злоупотребления. Были и исключения: несколько больших карьеров имели своих специальных десятников. При посещении карьеров десятники определяли количество добытого камня и производили предварительный расчёт, удерживая незначительную сумму на случай скидки при окончательной приёмке камня. В губернской управе в это время отсутствовали точные сведения о том, сколько камня было в карьерах. Наличие камня в карьерах оперативно проверить было невозможно, управа знала только количество денег, которые должны быть выданы в счёт работ по каждому карьеру.

Ревизионная комиссия предположила, что десятники должны были записывать все данные по расходной части в книгу точно и подробно, производить точный обмер конусов камня, вести подробный счёт камню. Все эти сведения должны были поступать в управу, которая, в таком случае, могла бы проверить все данные на месте. Вопрос имел особую важность и по тому, что плата за аренду карьеров и плата за доставку камня на станцию или на шоссе производились по количеству добытого камня. На станции или на шоссе привезённый камень не обмерялся до его разбойки на щебень или шашку. Обмерялся он уже после разбойки на месте, после чего комиссия составляла акт приёмки. И бойщики, и доставщики камня получали расчёт с количества кубов разбитого и доставленного камня.

Разница между количеством кубов камня, взятых в карьере, и камнем, разбитым на месте, могла составлять до 30 % в большинстве случаев в пользу карьера. В каждом карьере количество камня измерялось разными мерами,

установленными местными обычаями, а на шоссе – «обыкновенной геометрической». Поэтому нельзя было установить – в каких случаях уменьшение количества камня после разбивки являлось нормальным.

По всем этим причинам ревизионная комиссия предложила ввести следующие требования:

1) десятники должны производить точные обмеры конусов врытого камня, подлежащего оплате; обмеры эти следует точно и немедленно заносить в установленные книги, равно как и точно заносить в книги сведения о выбывшем из карьера камне, переводя условные меры в геометрическую меру;

2) все означенные сведения при первой оказии препровождаются в управу за подписью, как документы;

3) при приёме камня на станции или на шоссе желательно установить обмер его для выяснения, то ли количество камня принято на месте, которые отправлено из карьера; сведения эти также препровождаются в управу. После бойки камня и его обмера выяснится точно прибой или пробой. Эта мера даст возможность управе знать – какой карьер у какого десятника даёт постоянный пробой и какой карьер даёт постоянно определённый % прибоя[1].

Комиссия нашла недостатки и в отчёте по ремонтному содержанию казённых шоссе, обратив внимание на данные о средних ценах, а именно: один квадратный сажень россыпи щебня с паровой укаткой стоил 13 руб. 43 коп. против 12 руб. 50 коп. сметных назначений и 13 руб. 27 коп. по цене прошлого года. Россыпь с конной укаткой обошлась в 12 руб. 92 коп. против 10 руб. 92 коп. сметных и 14 руб. 68 коп. прошлогодних. Дорожный отдел смог сэкономить, но чем были вызваны расхождения в цифрах комиссии выяснить не удалось[2].

Из сводной ведомости, составленной дорожным отделом по просьбе ревизионной комиссии, можно узнать средние цены дорожных работ (Таблица 7).

[1] Доклад ревизионной комиссии. М.: б/и, 1908. С. 16–17.
[2] Там же. С. 17.

Таблица 7. Средняя стоимость квадратной сажени материала при разных видах дорожных работ [1]

Вид работ	По казённым шоссе, руб.	По земским шоссе, руб.	Разница, %
Заготовка щебня	60,04	50,8	-18
Заготовка камня для мостовой	68,05	54,43	-25
Утолщение шоссе	13,28	15,13	+14
Перестройка	3,76	3,37	-11,5
Сплошное перемощение	1,15	1,42	+23,5
Замена шоссе мостовой	1,85	2,8	+51

Из Таблицы 7 видим, что разница в заготовке щебня и заготовке камня разная, хотя, учитывая удалённость карьеров от казённых шоссе, должна быть одинаковой. Колебания в процентном соотношении разницы на разные виды работ может говорить о неточном ведении статистики. По мнению ревизионной комиссии, такие изменения «должно приписать большему или меньшему надзору ближайшей администрации».

Комиссия обратила внимание на то, что в земских отчётах не указывались дороги, строившиеся за счёт третьих лиц, хотя такие расходы иногда производились за счёт оборотных средств земства.

Доход от сдачи в аренду обрезов казённых шоссе учитывался очень слабо, платили не все, за многими даже не числились недоимки, книги арендаторов не велось, не все просроченные аренды взыскивались и даже право взыскания признавалось сомнительным[2]. Это можно объяснить тем, что каждый арендатор мог принести бюджету незначительную сумму и на взыскании таких сборов была бы потрачена сумма значительно больше взысканной.

Все расходные документы по дорожному отделу после их оплаты поступали на контроль. Но из-за недостатка рабочих и большого количества документов их

[1] Доклад ревизионной комиссии. М.: б/и, 1908. С. 18.
[2] Там же.

контроль мог запаздывать на 2–3 месяца, что не позволяло своевременно обращаться к делам.

По итогу работы ревизионной комиссии было составлено заключение:

1. Отчёт по дорожному хозяйству утвердить.

2. Предложить управе производить и представлять земскому собранию точный учёт сметы, показывая в отдельных графах как расходы не выполненные, так и расходы, не предусмотренные сметой и выводить экономию и перерасход по каждой шоссейной дистанции отдельно.

3. Предложить управе производить точный учёт камня во всех карьерах и на шоссе на основаниях, изложенных в докладе.

4. Просить управу предоставлять отчёт по заготовкам камня, как хозяйственной, так и подрядной.

5. Просить управу предоставлять ежегодный отчёт по всем дорогам, построенным и неоконченным.

6. Просить управу вести точную регистрацию арендных статей на обрезах шоссе[1].

К экстренной земской сессии в сентябре 1909 г. были готовы ответы от уездных управ об улучшении плохих участков дорог. Обсуждения прошли в 9 из 13 уездных управах. Вопрос не обсуждался в Богородском, Коломенском, Московском и Рузском уездах. По первым трёх из них дорожная комиссия и губернская управа приняли во внимание указания уездных управ, по Рузскому уезду поступил лишь материал по уездной сети дорог. После обработки результатов в собрание были внесены предложения по постройке следующих участков дорог в 1910 г.:

- по Богородскому уезду: участок стромынского тракта (2 версты);

- по Бронницкому уезду: подъездной путь к ст. Барыбино (2 версты) или подъездной пусть к полустанку Малаховка (2 версты);

[1] Доклад ревизионной комиссии. М.: б/и, 1908. С. 19.

- по Верейскому уезду: 2 грунтовых разрыва на Ташировском шоссе (200 саженей), участка Медынского тракта (1 верста 346 саженей);

- по Волоколамскому уезду: двух грунтовых разрывов на Лотошинском шоссе (1,1 верста), участок Ивашковского тракта в д. Воскресенки (1 верста);

- по Дмитровскому уезду: участок по д. Бардаково (300 саженей), участок от Рогачево до д. Васильево (450 саженей), участок от Николо-Пешношского шоссе к Куликово и Говейново (250 саженей);

- по Звенигородскому уезду: участок Звенигородско-Верейского тракта от ст. Кубинка по направлению к с. Никольскому (2 версты);

- по Клинскому уезду: участок Клинско-Волоколамского тракта по с. Покровское (1 верста 400 саженей);

- по Коломенскому уезду: грунтовый разрыв на Малинском шоссе по с. Малино (около 1 версты);

- по Можайскому уезду: участок Верейского тракта в Ямской слободе (1 верста 400 саженей), подъезд к переправе через р. Москву у Ильинской слободы (100 саженей);

- по Московскому уезду: 3 грунтовых разрыва на Носовихинском шоссе (1 верста 300 саженей);

- по Подольскому уезду: участок Калужского тракта, являющегося продолжением Калужского шоссе (2 версты);

- по Рузскому уезду: грунтовые разрывы на Лужсковском шоссе (2 версты);

- по Серпуховскому уезду: грунтовые разрывы на Высоковском шоссе (452 сажени), грунтовые разрывы на Михневском шоссе от ст. Михнево по направлению к д. Астафьево (1 верста 350 саженей).

Эти предложения были приняты губернским собранием за исключением Бронницкого и Серпуховского уездов, по ним постановление вышло на очередной сессии того же года:

- подъездной путь к полустанку Малахова от Касимовского шоссе (2 версты);

- участок Барыбинского тракта в пределах Подольского уезда. начиная от ст. Барыбино (2 версты);

- первые грунтовые разрывы на Михневском шоссе по Серпуховскому уезду (1 верста 350 саженей)[1].

В 1909 г. земство уполномочило управу начать шоссирование новых дорог с 1910 г., выделив на это 175 тыс. руб. Данные участки протяжённостью в 25 вёрст были закончены в 1911 г.[2]

К 1909 г. в Московском губернском земстве назрел вопрос о ликвидации шоссейного сбора. Гласный В. Н. Никитин, сравнивая платный проезд по дорогам с бесплатной работой школ и больниц, считал сбор обременительным для населения. Общая сумма сбора в это время составляла более 200 тыс. руб. в год и его упразднение могло отрицательно сказаться на шоссировании новых дорог, поэтому большинство гласных выступило против предложения Никитина. Ожидаемое поступление шоссейного сбора в 1910 г. составляло 225 тыс. руб., но в то же время учитывались и расходы на его взимание, которые составляли примерно четвертую часть от прибыли (56 тыс. руб.)[3].

Гласные С. И. Анофриев и А. И. Геннерт предложили реформировать действующую систему шоссейного сбора, так находили в ней множество злоупотреблений. Последний высказал мнение об упорядовачивании шоссейного сбора путём выдачи сторожам ускоряющих процесс выдачи билетов книжек.

Князь С. Б. Мещерский считал несправедливым отмену шоссейного сбора особенно для дальних местностей. Согласно лично услышанным гласным заявлениям крестьян, «они готовы платить какой угодно сбор, лишь бы были шоссе», поэтому ни одно из предложений по изменениям не было принято[4].

В феврале 1909 года гласные утвердили отчёт по дорожному хозяйству, в котором управа должна была:

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 4–5.
[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1909, очередной сессии и 1910, 15 января — 6 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. 159.
[3] Там же. С. 129–130.
[4] Там же.

- производить и предоставлять земскому собранию учёт сметы, отдельно указывая невыполненные и непредусмотренные расходы,

- производить точный учёт камня в карьерах,

- представлять отчёт по заготовкам камня,

- представлять отчёт по оконченным дорогам и сведения о неоконченных шоссе,

- вести точную регистрацию арендных статей на обрезах шоссе[1].

К концу первого десятилетия XX в. Россия по количеству шоссейных дорог сильно отставала от западноевропейских государств. В. Ф. Мейен считал Россию «классической страной бездорожья». Он утверждал, что «колоссальный вред, приносимый хаотическим состоянием наших гужевых дорог, неисчислим и это сознаётся и признаётся всеми». Из-за железных дорог гужевые тракты потеряли функцию главных транзитных путей, но их значение не только не уменьшилось, оно даже возросло: правильная подвозка грузов к железнодорожным путям развивала промышленность, увеличивая производительность и повышая доходность[2].

Было распространено мнение о том, что «в эпоху железных дорог шоссе никогда не может иметь значения большой торговой магистрали». В статье «Наша бездорожная Россия» автор А. В. Р-в приводил в пример Московский тракт, который, по его мнению, заглох после постройки Николаевской железной дороги[3]. В опровержение данного мнения журнал «Водные пути и шоссейные дороги», издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог, утверждал, что Московский тракт «в действительности не только не заглох, а проявляет с каждым годом всё более оживлённое движение». Согласно журналу, у «Славянки» в 1904-1905 гг. движение на шоссе выражалось 470 лошадьми в сутки,

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1909, очередной сессии и 1910, 15 января — 6 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. 152–153.
[2] Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах. С. 2.
[3] Промышленность и торговля: орган Совета съездов представителей промышленности и торговли; под ред. Г. Х. Майделя. СПб., 1913. Т. 12. № 23. С. 519.

а к 1912 г. оно уже возросло в среднем до 851 лошади и доходило до 1092 лошадей[1], что доказывало, что тракт не «заглох», а продолжает пользоваться популярностью.

Только отдельные регионы Российской империи могли себе позволить содержание и строительство больших шоссейных сетей. Московская губерния, как крупный центральный торгово-промышленный регион с населением около 2,5 млн. человек и площадью 28898 квадратных вёрст, была среди них. Она в области шоссирования имела неплохие для страны показатели. Длина шоссе равнялась 1655 вёрст из 28328 вёрст по России (около 6%). Среднее протяжение шоссе в саженях на 1 квадратную версту = 27 (по стране = 7). Среднее протяжении шоссе в саженях на 100 человек = 33 (по стране = 18)[2]. Деятельность Московского губернского земства по шоссированию дорог признавалась исключительной. С 1867 г. по 1906 г. 20 земств Европейской России, заведовавших губернскими и уездными трактами, покрыли каменной одеждой не более 1320 вёрст, из которых «львиная доля», а именно 1079 вёрст устроило Московское земство (358 вёрст мостовых и 721 верста шоссе). Остальные губернские земства вели дорожное дело не так успешно (Рязанское – 30 вёрст, Ярославское – 29 вёрст, Псковское – 24 версты, другие – ещё меньше)[3].

Но несмотря на хорошие результаты земской деятельности в Московской губернии всё равно этого было недостаточно до европейских показателей (отставание в десятки раз), что не могло не тормозить развитие региона. Кроме того, ухудшал условия естественный вязкий глинистый грунт большей части губернии. Из Москвы в этот период радиусами расходились 10 железных и более 10 шоссейных дорог. Но большие пространства, особенно в отдалённых от Москвы частях губернии, были вовсе лишены улучшенных путей сообщения. Значимая

---

[1] Промышленная точка зрения в дорожном вопросе // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №1. С. 5.

[2] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. С. 5–6.

[3] Работы некоторых земств в области дорожного хозяйства за 50 лет их существования // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №2. С. 58.

доля заводов и фабрик центрального региона ещё пользовалась грунтовыми дорогами[1].

В целом, в первое десятилетие XX в. Московское губернское земство продолжало заниматься строительством шоссейных дорог. В 1903 г. была завершена дорожная сеть 1897 г., но после этого из-за произошедших в стране событий темпы дорожного строительства в середине первого десятилетия XX в. сошли на нет, только к 1908 г. земство при дотационной поддержке Министерства путей сообщения смогло вернуться к планам строительства новой очередной дорожной сети.

Подводя итог первой главе, отметим, что шоссированием дорог в Московской губернии занималась Московская губернская земская управа. Она поддерживала в исправном состоянии казённые дороги, переданные земству в 1870-е гг. и до этого находившиеся в юрисдикции Министерства путей сообщения, которое ежегодно выделяла средства на их содержание. Кроме того, земство активно строило собственные дороги, чем вывело Московский регион на одно из первых мест по количеству шоссейных дорог в стране.

К началу XX в. земство с начала деятельности шоссировало около 1000 вёрст дорог губернии и общее количество шоссе составило 1505 вёрст. Несмотря на то, что в первые годы XX в. шоссирование дорог сети, принятой в 1897 г. было продолжено и закончено, всего за первое десятилетие XX в. удалось построить только около 150 вёрст шоссейных дорог и общее число шоссе Московской губернии к 1911 г. составило 1655 вёрст. Продолжению активного шоссирования помешало резкое сокращение финансирования земских органов из-за Русско-японской войны и революционных событий 1905–1907 гг.

Кроме того, негативную роль в развитии шоссе сыграло то, что правительство было сосредоточено на строительстве железных дорог, считая их более важными, часто не учитывая того, что без удобных шоссейных подъездов к

[1] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. С. 6.

железнодорожным станциям железные дороги всё равно не будут функционировать в полную мощность.

В данный период земство занималось регулированием сдачи в аренду шоссейных обрезов, ремонтом дорог, выполнением инструкций и предписаний Министерства путей сообщения по дорожной части. Также земство, несмотря на постоянное откладывание, начало создание проекта новой шоссейной сети губернии. Из-за большого перерыва в шоссировании и остававшихся проблем на значительных участках дорог в уездах Московской губернии к 1910 г. появилась острая необходимость строительства в губернии новой сети шоссе, к реализации которой необходимо было привлечь государственные средства.

ГЛАВА 2. ОБУСТРОЙСТВО ДОРОГ МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

2.1. Разработка и реализация проекта «Дорожная сеть Московской губернии 1912 года» в довоенный период

В 1909 г. губернской управой было начато проведение подготовительных работ по составлению проекта новой сети дорог, в ходе которых:

- обследованы некоторые дороги и составлены примерные сметы расходов;

- составлена карта дорог, определённых уездами, с обозначением очереди шоссирования;

- составлены карты дорог по каждому из уездов с обозначением дорог новой сети и определены районы, тяготеющие к этим дорогам;

- произведены статистические исследования, по которым были составлены списки селений, которые будут пользоваться новыми дорогами, подсчитано количество населения и лошадей из данных селениях, а также количество торгово-промышелнных заведений каждого района;

- определены районы тяготения к базарным и ярморочным пунктам и численность населения этих районов;

- составлены таблицы станций железных дорог с указанием количества и рода грузов и определены районы тяготения к этим станциям.

После сопоставления представленных выше данных были обозначены наиболее важные пути (к таким отнесли 680 вёрст, хотя в 1904 г. в эту сеть наметили 2000 вёрст). Данная работа заняла много времени, поэтому на уездных земских сессиях 1909 г. обсудить доклад о новой сети дорог не успели[1].

Губернская управа, не ожидая окончательного составления проекта сети, решила просить у правительства о займе в размере 1 млн. 560 тыс. руб. Также губернской управе было поручено составить проект постройки новой сети дорог,

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 6.

её финансовый план, а также произвести летом 1910 г. техническое изыскание как внесённых в сеть дорог, так и дорог, утверждённых земскими собраниями. Необходимо было провести съёмку, нивелировку, составить проекты дорожных сооружений и детальные сметы. Все результаты нужно было представить к очередной сессии губернского земского собрания в 1910 г[1].

Из-за большого количества и срочности работы управа сочла невозможным передать изыскания техническому персоналу дорожного отдела, который был занят на ремонтных работах по улучшению отдельных участков дорог.

Для исследования новой сети были сформированы 2 группы (партии), состоявшие из 2 инженеров – начальников партий, 5 студентов-практикантов высших специальных учебных заведений и 2 техников.

Партиям были поручены изыскания большей части дорог, за небольшие линии были ответственны дистанционные инженеры, в помощь которым направили 2 студентов-практикантов и техника. Каждая дорога перед началом изысканий осматривалась комиссией инженеров вместе с помощником члена земской управы. В большинстве случаев проектируемое направление выбиралось на месте[2].

При каждой группе состояли 2 постоянных и от 3 до 7 временных рабочих. Количество временных зависело от условий местности (лес, переправа через реку и другие сложные участки повышали число рабочих). Каждая группа снабжалась следующим перечнем инструментов и пособий: карта Московской губернии с проектируемыми линиями шоссе в масштабе 10 вёрст в 1 дюйме, двухвёрстные карты Главного штаба Московской губернии для отдельных проектируемых направлений; 2 нивелира (один с уровнем под трубой фабрики Heyde и другой типа Эго, фабрики Герляха), теодолит с буссолью и вертикальным кругом, гониометр на палке, 2 стальные ленты с щипцами, заклёпками и стальными полосками для починки, 12 шпилек, 2 бура (малый земляной и большой с 2 штангами, 1 ложкой, 2

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 7–8.
[2] Там же. С. 8–9.

клещами и тисками), рулетка в 10 саженей, барометр, папка с компасом, шагомер для глазомерной съёмки, полевой бинокль, 10 вешек, ватерпасная рейка с уровнем, 1 доска чертёжная, папка для чертежей, транспортир, линейка, 2 треугольника, масштаб, готовальня, образцы плана и профиля в красках, кисти, коробка красок, блюдца, ручки для перьев, перья чертёжные простые, «рондо», флаконы цветной и чёрной туши, коробка кнопок, пикетажные карандаши, карандаши KoH, NooR, HB, 3H, 4H, резинка для карандаша и для туши, перочинные ножи, таблицы для разбивки кривых Моржова, нивелирные журналы, пикетажные журналы, ватманская бумага для плана и клетчатая бумага для профилей, зонт, металлический канат длиной 25 саженей для промера ширины реки, топор, пила, лом, лопата, металлические репера для постановки на места работ[1].

Между группами были распределены проектируемые линии, на каждую – около 150 вёрст. При этом для «согласованности и определённости» действий была выработана «Инструкция для производства технических изысканий проектируемой II сети шоссейных дорог Московского губернского земства». В инструкции описывался порядок работы: до начала изысканий комиссия в составе одного из помощников члена управы, дистанционного инженера и инженера, заведующего партией должна была производить осмотр дороги, наносить предварительный план проектируемой дороги и определить пожелания, которых необходимо придерживаться при изысканиях.

В инструкции были прописаны обязанности должностных лиц и представлены следующие разделы: трассировка, пикетаж, план, нивелировка, обход бассейнов и определение уклонов рек.

При трассировке было необходимо придерживаться кратчайшего направления, ось дороги должна была иметь минимальное количество изломов, следовало придерживаться пологих углов (углы < 100 градусов были нежелательны), её нужно было выбирать при соблюдении допускаемых уклонов (максимальный – 0,05% и в крайних случаях 0,07%) для того, чтобы количество

[1] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. С. 14–15.

земляных работ было как можно меньше. Группам не следовало «обесценивать выбираемых направлением крестьянских и помещичьих угодий». Переходы через реки по возможности выбирались на прямых плёсах и перпендикулярно течению во время половодья.

Отметка точек на местности рейками или кольями при пикетаже имела свои особенности: длина проектируемых линий измерялась пикетами по 50 саженей каждый, промежуточные точки назначались по наличию изломов местности и не менее 1 точки на пикете в случае ровной местности.

Начальные, конечные точки шоссе и все углы должны были иметь привязку к каким-либо постоянным сооружениям. В конце проектируемого шоссе, если оно не примыкало к железной дороге, забучивались на цемент репера так, чтобы верхняя полочка была на уровне земли. Такие репера устанавливались в стороне (если тракт примыкал к шоссе, то на обочине или на обрезе у наружной бровки канавы) с точным обозначением места заложения репера в пикетажном журнале. Вблизи железных дорог за репер принимался верх головки рельса.

Вместе с пикетажем в журнал наносился и план дорожной полосы с помощью координат (по рулетке). Общая ширина дорожной полосы на плане показывалась шириною в 100 саженей. Из них полоса шириною в 20 саженей (по 10 саженей от оси в каждую сторону) подлежала точной съёмке: на ней обозначались контуры лесов, болот, угодий, рек, речек, прудов, колодцев, строений, примыкающих шоссейных и грунтовых дорог. При прохождении линии через селения обозначалась линия домов. Также вносились на план находящиеся вблизи дороги фабрики, заводы, железнодорожные станции с обозначением примерного расстояния до них. Съёмка границ делалась с натуры в присутствии представителей сельских обществ или владельцев, которых извещали заблаговременно.

При съёмке следовало делать примерное определение грунта (песок, супесь, суглинок, глина, болото моховое, торф и др.) в местах, где перемена грунта могла быть вероятной, или находились грунтовые воды (разведку предполагалось делать на глубину 1 аршин). Собиралась информация о месте нахождения камня и песка.

Нивелирование производилось с поверкой по обратному ходу. При нивелировании рек, речек и ручьёв кроме профиля живого сечения требовался съём горизонтов воды, меженной, высокой и наивысшей весенней и горизонта ледохода. Учитывались и такие признаки как подмывы, отложение ила и песка, и рассказы старожилов. У каждого типа местности были свои особенности определения высот (например, для болот добавлялась зондировка местности для определения глубины залегания материка)[1].

Для точности исследования и определения погрешностей проводилось двойное нивелирование (Таблица 8).

Таблица 8. Результаты двойных нивелирований на некоторых шоссе[2]

№	Название проектируемого шоссе	Длина пути, вёрст	Разность двух нивелирований, саженей	Погрешность на одну версту, саженей
1	Разрыв Высоковского шоссе	1,1	0,005	0,003
2	Высокое – Стремилово	5,7	0,006	0,002
3	Лопасня – Крюково	6,4	0,034	0,009
4	Новоселки	0,5	0,002	0,002
5	Мисайлова – Казанское	15	0,008	0,002
6	Екиматово – Хотунь	14	0,013	0,002
7	Купчинино – Барыбино	3,5	0,016	0,006
8	Серьево – Авдотьино	19,8	0,06	0,009
9	Протопопово – Зиновьево	6,9	0,026	0,007
10	Коломна – Хорошово	4	0,002	0,001
11	Федосьино – Субботово	5	0,01	0,003
12	Гжель – Жирово	6,9	0,012	0,003

Из Таблицы 8 видим, что погрешности на всех выборных участках присутствуют, но являются не существенными. Ни на одной из дорог ошибки нивелирования не превышали 0,009 саженей.

[1] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. С. 16–21.
[2] Там же. С. 24.

Площади больших бассейнов почти всегда определялись по 2-х верстовой штриховой карте Генерального штаба, разбивкой на треугольники или планиметром. Маленькие бассейны определялись тахиметрической съёмкой. Уклоны пологих тальвегов (линий, соединяющих наиболее пониженные участки дна) получались нивелиром, а крутых – тахиметром. Также определённые линии (например, Кудиново – Купавна, Кудиново – Шалово) из-за сложности работ проходились тахиметром системы Гаммер-Фелеля.

Из-за того, что некоторые уезды (например, Богородский) представили по 2 варианта шоссирования, для ускорения темпов работы и экономии было решено обследовать такие участки упрощённым способом (тахиметрической съёмкой). В данном случае разбивка проектируемой линии на месте не производилась, а заснималось существующее направление, при чём его длина определялась с достаточной точностью, а количество работ и сооружений – приблизительно. Тахиметрическая съёмка выигрывала во времени – в 1,5-2 раза быстрее, чем обычная[1].

Отдельным пунктом инструкции были вынесены такие сложные составляющие дорожных изысканий как обход бассейнов и определение уклонов рек. Линия берегов рек в пределах 200 саженей наносилась на план на основании съёмки. Желательным было предоставлять сведения об особенностях мостов[2].

Всего технические изыскания были произведены на протяжении 437,8769 вёрстах[3].

Важной частью изысканий было определение технических характеристик: длины и ширины шоссе, количества и качества материалов, относительных и абсолютных высот. Должностные инструкции предлагали планируемые схемы шоссирования, формулы для расчёта технических величин, таких как параметры

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 8–9.

[2] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. С. 22.

[3] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 9.

отверстия рельсовой (каменной) трубы, расход воды, положение горизонта высоких вод, средняя скорость потока, размеры отверстия деревянного моста.

Были определены и предварительные цены некоторых дорожных сооружений. Например, стоимость 1 погонной сажени деревянного моста варьировалась от 100 до 235 руб. в зависимости от системы, материала настила и ширины. Ледорезы стоили от 185 до 459 руб., рельсовые трубы от 100 до 430 руб., круглые железобетонные трубы (1 погонная сажень) – от 32 до 73 руб., железобетонные трубы квадратного сечения (1 погонная сажень) – от 42 до 53 руб.[1]

Предварительные расчёты на постройку проектируемой сети дорог составлялись по расценкам дорожного отдела управы. Цены на материалы утверждались на основании справок на местах или же по существующим в данном районе средним ценам (Таблица 9).

Таблица 9. Примерная стоимость устройства 1 версты шоссе[2]

Статьи расходов	Вид работы	Мера	Количество	Цена, руб.	Сумма, руб.
I. Материалы	Камень	куб. саж.	55	60	3300
	Песок	куб. саж.	85	8	680
II. Работы	Земляные работы	куб. саж.	600	2,5	1500
	Планировка	Вёрст	1	200	200
	Россыпь песка	куб. саж.	85	1,5	127,5
	Россыпь щебня и укатка	куб. саж.	55	8	440
III.Мосты и дорожные сооружения	-	-	-	-	700
IV. Содержание администрации и общие расходы	-	-	-	-	586
Всего	-	-	-	-	7533,5

[1] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. С. 45–47.
[2] Там же. С. 8.

Согласно Таблице 9 стоимость 1 версты представлена при ширине полотна 4 сажени и ширине каменной одежды 4 аршина.

26 января 1910 г. в помещении губернской управы состоялось заседание межведомственной комиссии, которая ознакомилась с результатами деятельности по дорожному вопросу. Комиссия отметила, что Московское губернское земство данной дорожной сетью защищает интересы местного населения. Из рассмотрения проекта было видно, что все дороги или служат подъездами к торговым центрам, или к станциям железных дорог, или соединяют те и другие между собой.

Эти дороги должны были обслуживать 35 станций железных дорог с общим грузооборотом 103 млн. пудов, 27 крупных базарных пунктов с тяготением к ним 811532 человек. Было подсчитано и количество населения, которому впервые придётся воспользоваться выгодами шоссейного сообщения (189313 человек), число рабочих лошадей в данном районе (32367 человек), промышленных заведений (1483 человек).

Новая сеть давала возможность открыть свободный проезд к железным дорогам и торговым пунктам как промышленных, так и сельскохозяйственных районов. Особенное значение она приобрела для Рузского, Можайского и Волоколмаского уездов, которые до этого момента были обеспечены путями сообщения достаточно плохо.

Комиссия признала новую дорожную сеть общегосударственным интересом, так как она могла дать импульс развитию промышленности и торговли и появлению новых предприятий. Также сеть могла облегчить административные и почтовые сообщения, по плану она должна была обслуживать 12 городов, 44 почтовых отделения и 45 волостных правлений. Также отмечалось, что некоторые участки сети имели и военное значение: передвижение войск, подход к местам их дислокации.

Запрашиваемую у правительства ссуду в 1 млн. 560 тыс. руб. земство планировало получать в течение 5 лет (1912-1916 гг.) по 312 тыс. руб. в год, а

погашать в течение 10 лет (1917-1926 гг.) по 156 тыс. руб. в год[1]. После положительного решения межведомственной комиссии земство продолжило доработку сети.

28 апреля 1910 г. состоялось заседание дорожной комиссии под председательством графа П. С. Шереметева, касающееся новой сети шоссейных дорог. Из представленого доклада было видно, что в проект включено даже большее число вёрст, чем можно построить, даже при полном удовлетворении ходатайства правительством. Сметные значения на данном этапе были выбраны примерные, ведь точные значения могли быть выведены только после проведения технических изысканий, которые, по подсчётам А. Е. Грузинова, стоили 10000 рублей или около 14 руб. на версту[2]. Поэтому избежать сокращения числа дорог было невозможно.

Проект и ходатайство правительству были составлены для того, чтобы не затягивать начало шоссирования новой сети дорог Московской губернии, важной для экономической жизни населения всех уездов.

Гласный граф Ф. А. Уваров отметил, что в новой сети, как и в прошлой, не соблюдён баланс шоссирования дорог по уездам, приводя пример Можайского уезда, которому в обеих сетях досталось небольшое число вёрст: всего 35. По подсчётам земца «на 1 версту шоссе приходится 46,03 квадратных вёрст площади уезда и 2014 жителей. А. Е. Грузинов поддержал Ф. А. Уварова, согласившись с мнением об обделённости Можайского уезда.

Другую позицию высказал председатель Н. Ф. Рихтер. По его мнению, земская управа держалась принципа равномерности распределения шоссе по уездам, указывая на одно обстоятельство, что некоторые дороги, планируемые к шоссироваию в одном уезде, служат и интересам других соседних уездов. Например, по Рузскому уезду запланировано к шоссированию 35 вёрст, но данные

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 10–13.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1910, чрезвычайная сессия 28 апреля — 1 мая. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. 65.

тракты будут обслуживать и соседние уезды, в том числе и Можайский. Н. Ф. Рихтер отметил, что если шоссировать равное число вёрст на территории каждого уезда, то такую сеть будет осуществить очень трудно. По его мнению, «есть много важных дорог в губернии, пролегающих по нескольким уездам, и шоссирование их особенно ценно с точки зрения губернской». Этой точки зрения и придерживалась управа при составлении проекта.

В ответ на это Ф. А. Уваров возразил, что уездам на месте виднее, чего хочет население. Можайский уезд запланировал для обсутсройства одни дороги, а в губернский проект попали другие. Например, Осташовская дорога не была включена уездом в 1-ю очередь, а в проекте оказалась, хотя по Можайскому уезду она будет проходить всего 1 версту.

Н. Ф. Рихтер добавил, что есть примеры случаев, когда одни уезды просили шоссировать дороги других, соседних уездов, поэтому губернская управа не всегда считалась и считается с мнением уездных земств. Многие дороги, действительно, отвечают интересам сразу нескольких уездов. Предмет спора – Осташовский тракт отвечал интересам сразу 3-х уездов: Рузского, Волоколамского и Можайского.

Поставил точку в данном споре председатель комиссии П. С. Шереметев, согласившись с мнением Ф. А. Уварова и просьбой принять его позицию во внимание и занести в протокол[1].

Возражения по дорожной сети были по нескольким уездам:

- по Волоколамскому уезду: князь А. Д. Голицин попросил более не сокращать сеть (дорога ст. Шаховская – с. Раменье была сокращена с 15 до 8,5 вёрст),

- по Можайскому уезду: Ф. А. Уваров просил шоссировать все запланированные 29 вёрст,

- по Московскому уезду: гласный М. М. Фирсов заявил, что уезд будет настаивать на шоссировании двух участков Лигачево – Сходня и Стародальняя – Верейское,

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1910, чрезвычайная сессия 28 апреля — 1 мая. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. 75–78.

- по Подольскому уезду: было высказано мнение о большем шоссировании Калужского шоссе за счёт частного капитала.

По остальным уездам возражений не было[1].

На заседании земства 1 мая 1910 г. управа одобрила представленную новую сеть шоссейных дорог. После чего, по предложению графа Ф. А. Уварова, копии проекта новой сети, журнала заседания дорожной комиссии и стенограмму заседания губернского собрания по этому вопросу разослали по уездным земствам, которые поддержали проект, внеся при этом изменения и дополнения[2].

На экстренной земской сессии, состоявшейся 26 апреля 1911 г., Коломенским уездным земским собранием был поднят вопрос об увеличении повёрстной платы при разъездах техников по заведыванию строительной частью. По итогу обсуждения, в котором участвовали гласный А. Р. Расторов и председатель управы Н. Ф. Рихтер, было решено предоставлять управе в определённых случаях увеличивать повёрстную 10-копеечную плату за разъезды техникам в размере действительной потребности.

На той же сессии обсуждалось и постройка шоссе от Богородска до Павловского посада, в ходе которого было удовлетворено ходатайство Богородского уездного земского собрания и уполномоченных Павловского посада об устройстве постоянного моста через р. Клязьму и дамбы при пособии от Богородского земства и Павловского посада по 25 тыс. руб.[3]

После рассмотрения решений межведомственной комиссии Советом министров соответствующий законопроект был внесён в Государственную Думу и был одобрен, Московскому губернскому земству была выдана ссуда в размере 1 млн. 560 тыс. руб.[4]

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1910, чрезвычайная сессия 28 апреля — 1 мая. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. 78–79.
[2] Там же. С. 24–25.
[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1911, экстренная сессия 26 апреля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1911. С. 10–11.
[4] Важенин А. Г. Организационно-финансовые основы и хозяйственная деятельность Московского земства в начале XX века: Дис. канд. ист. наук.: 07.00.02. М., 1998. С. 223–225.

В итоге, к 1912 г. было произведено исследование 613,68 вёрст, стоимость построек которых составляло 4778354 руб. по предложению губернской управы в проект сети дорог, подлежащих шоссированию, были включены дороги общим протяжением 431,8763 версты со стоимостью их строительства в 3305821 руб. 56 коп. При выработке окончательной сети земство руководствовалось общегубернскими интересами, не соблюдая пропорциональность вёрст по количеству населения уездов и равномерности удовлетворения потребностей в дорогах каждого уезда. Для данного вопроса границы уездов «ни в бытовом, ни в топографическом, ни в экономическом отношениях» существенного значения не имели. Для объяснения своей политики земство приводило пример: «по уезду пролегает дорога: протяжением 5 вёрст, заинтересовано в ней населения в числе 2000 человек; в другом месте уезда путём в 10 вёрст заинтересованы 3000 человек; уезд намечает к улучшению второй путь, потому что он обслуживает большую часть лиц данного уезда. Продолжение первой дороги в 5 вёрст обслуживает часть смежного уезда, при чём ими пользуются 2000 человек, но уезд намечает другой план в 10 вёрст, обслуживающий население этого же уезда в 3000 человек; также поступает и 3 уезд. В результате намечаются к шоссированию в каждом уезде по 10 вёрст, всего 30 вёрст, обслуживающих в общем 9000 человек, т.е. по 400 человек на версту. Таким образом, более важный с точки зрения интересов губернии путь отвергается». Земство считало, что главным условием необходимости включения в сеть дороги является её экономическая важность и сравнительные данные по интенсивности проезда[1].

На экстренной сессии в сентябре 1912 г. произошло обсуждение докладов о сети подлежащих шоссированию дорог. Был утверждён перечень планируемых и разрешённых к строительству дорог по уездам. В большинстве случаев земцы были

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 16–18.

единогласны, но по некоторым позициям возникли вопросы и разногласия. Далее перечислим постановления земской управы по уездам[1].

По Богородскому уезду:

1. Дорога Кудиново – Шалово, 8,316 вёрст. 59400 руб.

2. Павловский посад – д. Кузнецы, 5,315 вёрст. 41700 руб.

Разрешённые уже постройки:

3. Участок Стромынского шоссе, 1,902 версты. 12000 руб.

4. Продолжение участка Стромынского шоссе, 17,436 вёрст. 132900 руб.

5. Устройство дамбы и моста через р. Клязьму в Павловском посаде. 9800 руб.

Итого: 32,969 вёрст. 255800 руб.

По Бронницкому уезду:

1. Дорога ст. Барыбино – с. Авдотьино, 7 вёрст. 66315 руб. 68 коп.

2. Продолжение Ивановского шоссе, 1,4 версты. 11700 руб.

3. Продолжение Касимовского шоссе (Гжель–Жирово), 7,35 вёрст. 50300 руб.

4. Подъездная ветка д. Речицы – ст. Гжель, 0,6 вёрст. 4350 руб.

5. Дорога ст. Жилино – д. Пехра, 1,376 вёрст. 9630 руб.

Разрешённые уже постройки:

6. Грунтовый разрыв Ивановского шоссе, 3,2 версты. 26500 руб.

7. Малаховская ветка, 2 версты. 13927 руб. 36 коп.

Итого: 22,926 вёрст. 182723 руб. 4 коп.

По Верейскому уезду:

1. Дорога с. Симбухово – с. Смоленск, 8,25 вёрст. 55140 руб.

2. Продолжение Медынского шоссе, 2,43 версты. 16652 руб. 87 коп.

3. Дорога с. Таширово – с. Крюково, 9,134 версты. 70800 руб.

4. Дорога ст. Апрелевка на д. Лукино, 7 вёрст. 50700 руб.

5. Дорога ст. Шаликово на д. Шаликово, 0,509 вёрст. 3100 руб.

6. Дорога с. Кубинское на Шарапово, 2,604 версты. 20185 руб. 87 коп.

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 10–16.

Разрешённые уже постройки:

7. Участок Ташировского шоссе, 0,7544 версты. 2349 руб.

8. Участок Медынского шоссе, 2,43 версты. 16652 руб. 17 коп.

9. Участок Можайского грунтового тракта, 0,54 версты. 3592 руб.

Итого: 32,5514 версты. 231,419 руб. 4 коп.

Не был рассмотрен и остался открытым вопрос о постройке шоссе с. Тучково – Крымское. Также земство постановило, что Боровский тракт будет продолжен не только за счёт Воскресенской мануфактуры (5000 р.), но и за часть ассигнований на продолжения Медынского тракта (5000 р.).

По Волоколамскому уезду:

1. Дорога ст. Шаховская – с. Середа, 13,1 верста. 100600 руб.

2. Дорога Волоколамск – с. Осташово, 7,5 вёрст. 59,979 руб. 17 коп.

3. Дорога Шаховская – с. Раменье, 11,792 версты. 87400 руб.

Разрешённые уже постройки:

4. 2 грунтовых разрыва Ивашковского шоссе:

- 1-й, 0,74 версты. 4500 р.

- 2-й, 0,96 вёрст. 7382 руб. 54 коп.

5. 2 грунтовых разрыва Лотошинского шоссе:

- 1-й, 0,95 вёрст. 5600 р.

- 2-й, 1,128 вёрст. 6108 руб. 99 коп.

6. Участок Серединского шоссе, 3,3 версты. 20096 руб. 48 коп.

7. Участок шоссе ст. Шаховская – с. Раменье, 2,3 версты. 16800 руб.

Итого: 41,77 вёрст. 308467 руб. 18 коп.[1]

По Дмитровскому уезду:

1. Дорога ст. Вербилки – с. Гари, 3,8 вёрст. 25900 руб.

2. Дорога г. Дмитров на с. Тимоново (через Скрыплево), 15,2 версты. 110400 руб.

3. Дорога с. Алешино на Чапчиково, 1,3 версты. 10053 руб.

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 10–12.

Разрешённые уже постройки:

4. Участки Николо-Пешношского шоссе, 2,796 вёрст. 15568 руб. 5 коп.

5. Участки Талицкого шоссе, 1,87 вёрст. 12277 руб. 68 коп.

6. Продолжение Рогачевского шоссе до с. Рогачево, 3,184 версты. 19770 руб.

7. Грунтовый разрыв Покровского шоссе, 0,81 верста. 4510 руб.

8. Первый участок шоссе ст. Вербилки – с. Гари, 3,1 верста. 23600 руб.

Итого: 32,06 вёрст. 222078 руб. 73 коп.

По Звенигородскому уезду:

1. Дорога г. Звенигород – Павловская слобода (через Чёрную грязь), 18,71 верста. 160700 руб.

2. Дорога с. Кубинское – с. Шарапово, 8,89 вёрст. 68914 руб. 13 коп.

3. Участок дороги с. Ануфриево – д. Холщевики

Разрешённые уже постройки:

4. Продолжение Крюковского шоссе, 1,95 вёрст + 0,9722 версты. 19596 руб. 99 коп.

5. Грунтовый разрыв и продолжение Солнечногорского шоссе, 1,9 вёрст. 10800 руб.

Итого: 37,4222 версты. 295894 руб. 145 коп.

По Клинскому уезду:

1. Дорога с. Подсолнечное – с. Тараканово, 9,2 версты. 69220 руб.

2. Дорога с. Воронино – на с. Борщево, 10,32 версты. 88230 руб.

3. Дорога ст. Решетниково – с. Спас-Заулок, 2,04 версты. 15400 руб.

4. Продолжение Теряевского шоссе, 0,7 вёрст. 5200 руб.

5. Продолжение Воронинского шоссе, 065 вёрст. 4940 руб.

Разрешённые уже постройки:

6. Участок Теряевского шоссе, 1,902 версты. 10044 руб. 73 коп.

7. Участок Воронинского шоссе, 1,9 вёрст. 11160 руб.

8. Участок дороги с. Подсолнечное – с. Тараканово, 2 версты. 13000 руб.

Итого: 28,712 вёрст. 217194 руб. 73 коп.

По Коломенскому уезду:

1. Участок дороги с. Барыбино – с. Авдотьино, 8,3 версты. 78609 руб. 77 коп.

2. Грунтовый разрыв в продолжение Малинского шоссе, 7,49 вёрст. 56050 руб.

3. Продолжение Протопоповского шоссе, 6,94 версты. 68450 руб.

4. 2 участка Михневского шоссе (в Серпуховской уезд), 3,98 вёрст. 33375 руб.

Разрешённые уже постройки:

5. Участки Михневского шоссе (по Серпуховскому уезду – 2,33 версты и по Коломенском уезду – 1,906 вёрст), 4,239 вёрст. 39000 руб.

Итого: 30,949 вёрст. 275484 руб. 77 коп.[1]

На собрании был поднят вопрос о нецелесообразности исключения из планируемой сети Егорьевского (Хорошовского, Бобреневского) тракта, соединяющего Коломну и Егорьевск. Гласный А. Р. Расторов заключил, что «если бы уезд мог предполагать, что Егорьевский тракт будет исключён, то уезд скорей согласился бы на исключения дороги Барыбино – Авдотьино». Земец попросил управу оставить открытым вопрос об обоих трактах ввиду постройки моста под Коломной за счёт правительства и возможном отказе финансирования Барыбинского тракта. В этом случае можно было шоссировать более важный для Коломны Бобреневский тракт. В споре столкнулись интересы уездов: если для Коломны был более привлекательным и выгодным Бобреневский тракт, то для соседних Бронницкого и Подольского уездов в выигрыше был Барыбинский тракт, затрагивавший и их территории, нежели Бобреневский, ведший из Коломны в Рязанскую губернию. Ещё в 1909 г. Бронницкая управа во главе с А. А. Пушкиным считала, что Барыбинский тракт нужно построить раньше остальных трактов уезда (Ивановского и Гжельского), ведь движение к ст. Барыбино увеличилось с 15147 человек в 1900 г. до 42859 человек в 1903 г. и до 80000 человек в 1908 г., т.е. за 8 лет количество пассажиров увеличилось более чем в 5 раз[2].

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 13–15.

[2] 1909 г. Бронницкое очередное уездное земское собрание. Доклад уездной земской управы №17 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1682. Л. 1–8.

Так как дорога Барыбино – Авдотьино находилась практически в центре Московской губернии и удовлетворяла интересы гласных большего количество уездом, собрание выбрало именно её большинством голосов (21 против 19). Перевес был минимальным, но голосование стало показательным – действительно, больше средств выделялось на шоссирование трактов центральной части губернии, чем её окраин.

Земец Расторов всё равно попросил земство выяснить, «не представляется ли какая-нибудь возможность произвести шоссирование Егорьевского тракта за счёт других дорог по уездам»[1]. Но шоссирование Егорьевского тракта всё же представлялось мало возможным, так как рельеф местности на данном участке был достаточно сложным: на протяжении 2 вёрст трасса должна была проходить по пойме р. Москвы, которая ежегодно затоплялась за исключением возвышенности, где располагалось с. Бобренево, но и это место было затоплено во время паводка 1908 г. Для шоссирования этого участка пришлось бы провести огромное количество земляных работ, построить дорогостоящие мосты, один из которых через русло р. Москвы должен был бы стоять на каменных или бетонных опорах. Также пришлось бы построить затапливаемую дамбу (в таком случае перерыв в сообщении во время паводка достиг бы 2–4 дней вместо обычной недели). Смета на постройку 4 вёрст Егорьевского тракта составила 67000 руб. или 16750 руб. на версту, поэтому в новую сеть данный участок земство включить не могло. Но, осознавая важность строительства постоянных мостов через р. Москву рядом с городами, земство решило поставить данный вопрос на первую очередь сразу после шоссирования новой сети[2].

По итогу обсуждения собрание постановило: утвердить ранее разрешённые постройки, оставить вопрос сети дорог по Коломенскому уезду до следующей экстренной сессии губернского земского собрания, просить уездное земское

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 10–16.

[2] Сметы на постройку сети шоссейных дорог по изысканиям 1911 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912.С. 53–54.

собрание пересмотреть сеть дорог, возбудить ходатайство перед правительством о выдаче Московскому губернскому земству пособия на постройку постоянных мостов под городами Коломной, Бронницами и д. Игнатьевой Звенигородского уезда.

По Можайскому уезду:

1. Грунтовые разрывы и продолжение Соколовского шоссе, 9,462 версты. 69450 руб.

2. Дорога г. Можайск на г. Верею, 8,5 вёрст. 76300 руб.

3. Участок дороги ст. Волоколамск и с. Осташево, 3,4 версты. 27190 руб. 55 коп.

4. Участок Бородинского шоссе, 1 верста. 9970 руб.

Разрешённые уже постройки:

5. Участок Ямского шоссе, 1,771 верста. 11227 руб. 8 коп.

6. Участок Глазовского шоссе (по Ильинскую слободу), 0,208 вёрст. 1554 руб.

7. Участок Можайской грунтового тракта, 0,986 вёрст. 6558 руб.

8. Разрывы и продолжение Соколовского шоссе, 4,408 вёрст. 35400 руб.

Итого: 29,735 вёрст. 237649 руб. 63 коп.

По Московскому уезду:

1. Дорога с. Чапчиково – с. Алёшино, 9 вёрст. 69597 руб.

2. Дорога Троицкое – Шеремет – Осташково, 3,3 версты. 32400 руб.

3. Дорога с. Осташково – с. Витенево, 7,468 вёрст. 63000 руб.

4. Дорога ст. Сходня – д. Лигачёво, 4,5 версты. 27770 руб.

5. Дорога д. Коровино – Дмитровское шоссе, 3,492 версты. 27500 руб.

6. Д. Копотня – Чагино – Люблино, 6,8 вёрст. 64 660 руб.

7. Грунтовые разрывы Носовихинского шоссе, 2,8904 версты. 20150 руб.

Разрешённые уже постройки:

7. Участки Носовихинского шоссе, 2,9735 вёрст. 22223 руб. 81 коп.

Итого: 40,4239 вёрст. 327250 руб. 81 коп.[1]

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 13–14.

Также дополнительно к шоссированию в Московском уезде были приняты участки Верейско – Стародальнево 4,9 вёрст и Клязьма – Хлебниково 4,5 вёрст.

По Подольскому уезду:

1. Дорога ст. Барыбино – Каширское шоссе (через село Кузьминское), 4,485 вёрст. 41000 руб.

2. Ирининское шоссе (от Каширского шоссе до дер. Орловой), 3,4 версты. 31050 руб.

3. Продолжение Калужского шоссе, 12,27 вёрст. 77760 руб.

4. Участок шоссе ст. Барыбино – с. Авдотьино, 1,602 версты. 15174 руб. 55 коп.

Разрешённые уже постройки:

5. Участок Калужского шоссе, 2,0088 вёрст. 13017 руб. 69 коп.

6. Участок Барыбинского шоссе, 2 версты. 12065 руб. 20 коп.

7. Участок Ирининского шоссе, 4,6 вёрст. 36950 руб.

Итого: 30,3658 вёрст. 227017 руб. 44 коп.

Управа расширила планируемое шоссирование Калужского шоссе до Вороновской лечебницы.

По Рузскому уезду:

1. Дорога с. Ануфриево – д. Холщевики, 10 вёрст. 71766 руб. 67 коп.

2. Дорога ст. Волоколамск – с. Осташово, 7,1 верста. 56780 руб. 28 коп.

3. Дорога ст. Петровское на с. Покровское, 16,75 вёрст. 114900 руб.

4. Дорога ст. Румянцево – д. Савельево, 5,44 версты. 39600 руб.

5. Грунтовые разрывы Лужковского шоссе, 1,504 версты. 7500 руб.

Разрешённые уже постройки:

6. Участок Лужковского шоссе, 3,698 вёрст. 19117 руб. 85 коп.

Итого: 44,492 версты. 309724 руб. 80 коп.[1]

По Серпуховскому уезду:

1. Шоссе ст. Жилево на с. Шматово, 2 версты. 15950 руб.

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 14–15.

2. Шоссе ст. Хотунь – с. Екиматово, 13,94 версты. 114660 руб.

3. Продолжение Высоковского шоссе, 5,73 версты. 36520 руб.

4. Продолжение Васькинского шоссе, 0,468 вёрст. 3150 руб.

5. Продолжение Каширского шоссе, 0,828 версты. 9000 руб.

Разрешённые уже постройки:

6. Грунтовый разрыв Жилевского шоссе (на Псарево), 2,13 вёрст. 19650 руб.

7. Грунтовый разрыв Высоковского шоссе, 2,404 вёрст. 16186 руб. 94 коп.

Итого: 27,5 вёрст. 215116 руб. 94 коп.

Сеть по Серпуховскому уезду была дополнена перестройкой подъездного пути к ст. Шарапова – Охота на протяжении 4 вёрст[1].

По итогу была составлена общая смета новой сети дорог Московской губернии по уездам (Таблица 10).

Таблица 10. Планируемые к постройке вёрсты шоссе и стоимость их шоссирования по уездам[2]

Уезд	Количество вёрст шоссе	Стоимость шоссирования, руб.
Богородский	32,969	255800
Бронницкий	22,926	182723,04
Верейский	32,5514	231419,04
Волоколамский	41,77	308467,18
Дмитровский	32,06	222078,73
Звенигородский	37,4222	295894,45
Клинский	28,712	217194,73
Коломенский	30,949	275484,77
Можайский	29,735	237649,13
Московский	40,4239	327250,81
Подольский	30,3658	227017,44
Рузский	44,492	309724,8
Серпуховской	27,5	215116,56
Итого	431,8763	3305821,56

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 15–16

[2] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 83.

Из Таблицы 10 видим, что в среднем на каждый уезд приходилось по 34 версты. На Бронницкий, Серпуховской и Клинский уезды приходились наименьшие показатели. Бронницкий уезд уже был обеспечен путями сообщения, которые проходили через центральную часть уезда. Также и Серпуховской уезд в достаточной мере обслуживался железной дорогой, казённым и земскими шоссе. В данном уезде имелось ещё много дорог частных лиц и фабрик. Клинский уезд во всех своих торговых сношениях тяготел к г. Клин, занимавшему центральное положение в уезде, от него в 4 направлениях проходили шоссе, соединяющие город с наиболее значительными населёнными пунктами уезда.

Общая длина шоссейных дорог Московской губернии после воплощения в жизнь новой сети должна была составлять 2051,3003 версты. Показатели уездов по общей протяжённости представляли неравномерную картину (Рисунок 9)[1].



Рисунок 9. Длина шоссейных дорог Московской губернии по уездам

На Рисунке 9 показано, что безоговорочным лидером по количеству шоссейных дорог являлся Московский уезд, что объяснялось близостью к Москве, как к крупнейшему торгово-промышленному центру. Самые отдалённые от Москвы уезды имели самые низкие показатели (Таблица 11).

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 84.

Таблица 11. Сравнение реального и планируемого количества квадратных вёрст на 1 версту шоссе[1]

Уезд	Количество квадратных вёрст площади на 1 версту шоссе	Планируемое количество квадратных вёрст площади на 1 версту шоссе после устройства новой сети
Богородский	29,49	22,12
Бронницкий	20,63	16,87
Верейский	16,34	12,35
Волоколамский	31,77	19,51
Дмитровский	20,47	16,3
Звенигородский	13,7	10,86
Клинский	28,22	22,38
Коломенский	32,17	22
Можайский	54,88	26,23
Московский	5,47	4,94
Подольский	13,65	11,44
Рузский	36,75	20,16
Серпуховской	21,64	15,57

Из Таблицы 11 видим, что, учитывая, что по площади уезды были примерно одинаковыми, количество вёрст шоссейных дорог обратно пропорционально количеству квадратных вёрст площади на 1 версту шоссе. Самые большие количественные значения данного показателя были у тех уездов, которые были хуже всего обеспечены шоссейными дорогами. Новая сеть вносила уравнительный характер в распределение шоссейных дорог в губернии. Число квадратных вёрст площади, приходившихся на версту шоссе, без учёта новой сети колебалось от 5,47 до 54,88, а с учётом новой сети – от 4,94 до 26,23 вёрст.

Для новой сети было выработано положение о повышенном проектируемом профиле полотна дорог, в котором были даны рекомендации по правильному отводу текучих и грунтовых вод и осушению полотна. Были пересмотрены и типы

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 85-87.

дорожных сооружений, выработаны положения для назначения ширины мостовых в 8,1 или 12 аршин. Земство решило деревянные рельсовые трубы (отверстия до 0,75–1 сажени) и мостики (меньше 3 сажень) на железобетонные трубы. Последние при постройке обходились в 1,25–2 раза дороже деревянных, но окупались при первом же очередном ремонте через 8-9 лет. Также собрание утвердило расценки на все категории работ и типы смет. Среднюю стоимость 1 версты определи в 7736 руб. 17 коп., что было дороже средней стоимость версты 1897 г. Это объяснялось увеличением цен на материалы и рабочие руки и техническими улучшениями при шоссировании[1].

На 1912 г. протяжение дорог по ремонтным сметам составляло около 1800 вёрст, которые были разделены между дистанционными инженерами. Построенные в 1909–1911 гг. вёрсты и количество участков на каждого инженера были распределены неравномерно (Таблица 12).

Таблица 12. Распределение построенных в 1909–1911 гг. вёрст по дистанциям[2]

Дистанция	Количество вёрст	Количество участков
I	10,152	6
II	2,294	2
III	5,7	4
IV	5,691	4
V	8,446	7
VI	1,106	2
VII	3,601	3
VIII	3,478	3
IX	7,902	2
X	2	1

Согласно Таблице 12 в период 1909–1911 гг. было построено или начато строительство более 50 вёрст дорог новой сети. По расчёту при благоприятных

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 85-87.
[2] Там же. С. 90-92.

условиях из сумм дорожного капитала предстояло построить ещё 325–350 вёрст в течение 5 лет, т. е. 65–70 вёрст ежегодно. Для выполнения данной задачи рассматривался вариант увеличения количества дистанционных инженеров с 10-ти до 14-ти, при этом губернию можно было бы разделить на столько же дистанций, на каждого инженера пришлось бы по 125 вёрст (1800 : 14 = 125). На содержание новых инженеров и их разъезды пришлось бы потратить 78400 руб. По этой причине, а также из-за невозможности поделить губернию на одинаковые по протяжённости шоссейных дорог дистанции и возможной неопытности новых инженеров, от этой идеи было решено отказаться[1].

Из-за этого большую нагрузку на время строительства сети получили центральные органы, а именно два помощника заведующего дорожным отделом. В их обязанности входили:

- разъезды по надзору за ходом работ по постройкам;

- приёмка материалов;

- просмотр, проверка и заключения по проектам, конструктивным расчётам, сметам, чертежам, планам, техническим расчётам, предоставляемым дистанционными инженерами при оплате за материалы и работы;

- центральная закупка материалов;

- изыскания и предварительная разработка новой сети дорог.

Ввиду усложнения всех вышеперечисленных работ было решено повысить помощникам заведующего дорожной частью оклад с 3600 руб. до 4000 руб., а также на время создания новой сети назначить им добавочное вознаграждение (рассчитывалось за построенную версту: 80 руб. шло дистанционному инженеру, 20 руб. помощнику, наблюдавшему за постройкой)[2].

Дорожное дело в рассматриваемый период было обременено огромным количеством канцелярской работы: ежегодно в дорожном отделе велось более 500 дел, более 20 книг, выписывалось большое количество ассигнований, печаталась

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 90-92.
[2] Там же. С. 93–94.

масса бумаг на машинах и множительных аппаратах, заготавливались несколько тысяч свидетельств на провоз камня по льготному тарифу, выписывались до 1500 открытых листов. К 1912 г. в дорожном отделе имелось всего 7 писцов. Поначалу управа решила увеличить штат на 1 писца, а также пригласить 2 счётчиков для определения по книгам массы денежных документов по постройке новых шоссе и 1 счётчика для контроля таких документов. Также на время постройки новых дорог было решено пригласить 1 техника и 1–2 чертёжников, а также восстановить должность 2-го помощника секретаря дорожного отдела, упразднённую в 1906 г.)[1].

По итогам собрания, состоявшегося 19–20 сентября 1912 г. земство одобрило планируемую сеть дорог, разрешило использовать средства сметных остатков по ремонту шоссе, при их отсутствии – общеземские средства.

Также управа утвердила технические характеристики новой сети: ширина предоставляемой под строительство дороги полосы земли должна была быть не менее 10 саженей для открытых местностей и не менее 15–20 саженей для лесной местности[2].

Перед шоссейными работами на новых участках губернская управа должна была получить письменные разрешения владельцев земель, через которые пройдёт дорога, о согласии на безвозмездное предоставление земству на всё время существования шоссе полосы шириной 10 саженей и на право занять во время строительства полосу в 15 саженей для установки строительных материалов и выборки земли для насыпей[3].

Отсутствие расходов на отчуждение земель являлось особенностью данной сети. Предполагалось, что заинтересованные в проведении шоссе землевладельцы будут предоставлять необходимую полосу отчуждения бесплатно.

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М.: б/и, 1912. С. 95–96.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С.П. Яковлева, 1912. С. 17.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1909, очередной сессии и 1910, 15 января - 6 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. 159.

Ожидания в большинстве случаев оправдались, но бывали случаи отрицательного ответа на такой запрос и недоброжелательного отношения к просящим.

Землевладельцы подписывали документ, по которому они соглашались уступить земству под дорогу части своих участков, отвести на время постройки шоссе дорогу для объезда и предоставить губернской управе для выборки земли, песка, камня, склада материалов и права расширить полосу до 15 саженей. В лесных участках землевладельцы разрешали земству вырубать леса, выкорчёвывать пни на ширину не более 10 саженей на каждую сторону от оси шоссе, при этом полученные при вырубке материалы поступали в пользу землевладельца. В случае перехода права собственности на землю в другие руки – все обязательства перед земской управой должны были исполнять наследники.

Также землевладельцы обязывались по указанию агентов управы очищать шоссе и канавы в пределах селений от грязи и содержать в порядке переезды и мостики к отдельным дворам. Владельцы земли не должны были косить, пахать и пасти скот на отведённой десятисаженной полосе[1].

Была установлена и заработная плата для должности секретаря дорожного отдела в 2400 руб., увеличен штат дорожного отдела на 2 писца, 3 счётчика (1 – в дорожный контроль и 2 – в счётное отделение), также на время работ требовалось пригласить 1-2 чертёжников и 1 техника, увеличен оклад помощникам заведующего дорожного отдела с 3600 до 4000 р. на время усиленных работ, восстановлена должность 2-го помощника секретаря дорожного отдела, упразднённая в 1906 г., и переименована в должность делопроизводителя с окладом в 1200 руб.

Предусматривалась и система вознаграждений работников: выдавать техническому персоналу по 100 р., дистанционным инженерам по 80 руб., помощникам заведующего дорожным отделом по 20 руб. за каждую построенную

[1] Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. С. 12–13.

версту[1]. Также шоссейные работники могли обращаться к губернской управе с просьбами о пособиях. Например, на очередной земской сессии 1913 г. А. Е. Грузинов озвучил прошение сторожа моста Варшавского шоссе Егора Лихачева, прослужившего 16,5 лет о единовременном пособии в 180 руб.[2] Дорожные работники могли претендовать на вознаграждения за долгую службу: десятникам Д. Морозову и Н. Мясникову за 25-летнюю добросовестную службу премировали суммой годового оклада жалования (по 600 руб. каждому)[3]. На сессии зимой 1914 г. земское собрание постановило: выдать смотрителям застав И. В. Шурупову, А. Ф. Тимофееву и дорожному работнику Павлу Савельеву за 25-летнюю добросовестную службу вознаграждение в размере годового оклада жалования (780, 660 и 250 руб. соответственно), десятникам И. П. Можаеву, И. Я. Юдину и С. Я. Сатину за службу более 35 лет в размере половины годового жалования (300, 330 и 330 руб. соответственно)[4].

Коррективы в планы по шоссированию были внесены на чрезвычайной земской сессии 17 октября 1912 г. В сеть было добавлено шоссе Шарапово – Кубинка. Вернулись и к обсуждению дорог Коломенского уезда. Было решено приступить к работам по шоссированию разрыва и продолжения Малинского шоссе и 2-х участков Михневского шоссе. Но остальные ходатайства Коломенского уезда (об устройстве затопляемой мостовой от р. Москвы до с. Бобренево, об исключении из сети 1,3 вёрст тракта Барыбино – Авдотьино, о принятии земством 3-й версты Протопоповского шоссе и 2,5 вёрст шоссе с. Сандыри – с. Северское) остались открытыми[5].

В связи с развитием новой сети и большими возможностями по шоссированию уездные земские управы продолжали обращаться с ходатайствами

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. 17–19.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 46.

[3] Там же. С. 69.

[4] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 67–68.

[5] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, чрезвычайная сессия 17 ноября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1912. С. 6.

к губернской о принятии в новую сеть новых трактов. Поэтому земство приняло постановление управы «просить уездные земства не возбуждать ходатайств по дорожной части, требующих затрат исключительно из средств губернского земства, до окончания постройки сети дорог или до времени, когда у губернского земства явятся новые средства на удовлетворение дорожных нужд уездов». Например, было отклонено ходатайство Верейского земства, просившего о выдаче пособия в 300 руб. крестьянам села Любаново на постройку моста. Также были отклонены ходатайства Дмитровского, Клинского, Серпуховского, Каширского и Звенигородского уездов о строительстве новых трактов и переправ. Действительно, часто средств на новые, да и на старые проекты не хватало. Приходилось занимать суммы из дорожного фонда с последующим погашением долга. Также уездные собрания просили приступить к составлению дорожных карт, проектов шоссе с подробным обоснованием необходимости дорог для жителей[1].

Мосты являлись одним из ключевых и дорогостоящих вопросов дорожной повестки. На основании закона 1912 г. об устройстве кредита для городов и земств[2] Московское губернское земство ходатайствовало у правительства о пособии на строительство постоянных мостов через р. Москву около Коломны, Бронниц и д. Игнатьево (Звенигородский уезд). В случае отказа правительства предполагалось выбрать наиболее значимые мосты и построить их за свой счёт.

Земство старалось принимать дополнительные дорожные прошения только в особо важных для населения случаях и получив при этом доказательства такой важности. Ходатайство Московского уездного земства о выделении части расходов по постройке шоссе к санаторию, устраиваемого секцией борьбы с туберкулёзом было оставлено открытым до выяснения, какие местные средства могут найтись и какое значение дорога имеет для местного населения. Вопрос о постройке моста и

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 66.

[2] Одобренный Государственным советом и Государственной думой и высочайше утвержденный Закон 26 июня 1912 г. об устройстве кредита для городов и земств: Устав Кассы городского и земского кредита. Положение о выдаче акционерными земельными банками ссуд городам и земства. СПб.: Сотрудник, 1912. [4], 236 с.: 22.

дамбы при деревне Соболево через р. Нерскую на средства губернского земства с пособием от Богородского земства в 5000 руб. тоже оставили открытым, поручив губернской управе произвести нивелировку, определить расходы и представить губернскому собранию отчёт. Ещё одно ходатайство от Московского уезда о принятии введения губернского земства мощёной дороги от ст. Царицыно к царицынским дачным участкам, осталось открытым для производства осмотра и представления отчётности.

Губернская управа охотно принимала такие ходатайства, в которых её финансовое участие или совсем не требовалось, или же было незначительно. Собрание приняло прошение Звенигородского уезда о шоссировании участка ст. Внуково – с. Изварино при условиях:

- внесение местными землевладельцами половины стоимости постройки шоссе, исчисленной сметой в 21550 руб.;

- необязательности губернского земства окончить эту постройку в течение 1913 г.;

- предоставление под шоссе земли и права постановки зимних защит.

Земством было удовлетворено и прошение общества благоустройства местности Малаховки, о шоссировании участка от станционной площадки до шоссе, построенного кн. Оболенской (0,373 версты) при условии внесения обществом на эту постройку половину всей стоимости.

Земская управа занималась и решением вопросов, связанных с ликвидацией поломок и технических неисправностей: управа уведомила Коломенское уездное земство, что в удовлетворении его ходатайства будут приняты все зависящие от неё меры к устранению застоя воды на резервном шоссе в селе Боброво[1].

Для решения межрегиональных вопросов земская управа могла обращаться к другим губернским земствам. Например, по ходатайству Коломенского уезда земство Московской губернии обратилось к Рязанскому губернского земству с просьбой, чтобы наплавной мост через Оку у села Щурово осенью не уводился в р.

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 69–72.

Москву и оставался на месте. Это происходило из-за постоянного опасного ледохода. Данный вопрос управа предлагала решить устройством дамбы или гавани на правом берегу[1].

Кроме реализации новой сети, в данный период Московское губернское земство участвовало в торжествах по случаю 100-летнего юбилея Бородинского сражения. Специально к празднованию земство построило шоссе[2] «между железнодорожной станцией Бородино, д. Семеновской и Бородинским дворцом, затем между д. Семёновской и монастырём, станцией и Утицким курганом». Кроме того, была замощена дорога от д. Горки до Масловских укреплений и дорога к Шевардинскому редуту. Несмотря на спешность проведения работ, дождливые дни 22-24 августа показали надёжность данного шоссе в непогоду[3].

На земской сессии в феврале 1913 г. был поднят вопрос о ремонтном содержании шоссейных дорог. По итогам его обсуждения земство постановило просить земскую управу: найти способы увеличения финансирования по содержанию шоссе, разработать вопрос о замене конных катков механическими, обратить внимание на необходимость замены деревянных сооружений постоянными, принять меры к увеличению запасов камня и изучить вопрос о снеговых защитах.

Представители уездов Московской губернии нередко обращали внимание на плохое состояние дорог, построенных губернским земством. Например, председатель Клинской управы А. Н. Львович-Кострица обратил внимание на неудовлетворительное состояние одного из шоссе Клинского уезда[4].

На этой же сессии председатель Коломенской земской управы А. Р. Растров внёс необычное предложение: купить у общества Московско-Казанской железной

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 66.
[2] Русский инвалид: газета военная, политическая и литературная. 1912, № 185, 23 августа. СПб., 1912. С. 3.
[3] Никольский В. П. Бородинская битва и ее 100-летний юбилей. 24-26 августа 1812 – 1912 года. М.: Моск. книгоиздател. т-во "Образование", 1913. С. 29.
[4] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 111.

дороги старый железнодорожный мост и адаптировать его под шоссейную дорогу, в связи с чем нужно было изменить направление Бобреневского тракта, но управа оставила данный вопрос открытым[1].

Также в этот период были утверждены сметы на следующие постройки:

1. Павловское шоссе, 20,7 вёрст стоимостью 177900 руб.
2. Бобреневское шоссе, 2,2 версты стоимостью 55400 руб.
3. Хлебниковское шоссе, 4,3 версты стоимостью 35600 руб.
4. Продолжение Калужского шоссе, 12,77 вёрст стоимостью 87200 руб.
5. Хатунское шоссе, 13,94 версты стоимостью 118600 руб.
6. Перестройка Шараповского шоссе, 3 версты стоимостью 12700 руб.[2]

На февральской сессии обсуждался вопрос шоссейного сбора. Гласный Н. И. Гучков высказал пожелание, чтобы заставные дома, которые себя не окупают, были закрыты, на что А. Е. Грузинов заявил, что о таких заставах управа знает и они периодически закрываются.

Так как в начале XX века широкое распространение получили автомобили, необходимо было регулировать их шоссейный сбор. Управа ещё в 1910 г. утвердила временную таксу сбора за проезд пассажирских и грузовых автомобилей по дорогам ведения Московского губернского земства. С этого периода с пассажирских и грузовых автомобилей, независимо от того, прошли ли они всё расстояние между заставами или только часть, на шоссейных заставах взималась плата, согласно принятой табели застав. В Московской губернии их насчитывалось 24, приносивших ежегодный доход в 121311 руб. 7 коп., из которых доход от шоссейного сбора – 113 тыс. руб.[3] и по расчёту:

- за 10 вёрст – за 2 лошади (с пассажирских автомобилей до 12 сил включительно);

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 113.
[2] Там же. С. 114.
[3] Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств. С. 25.

- за 10 вёрст – за 4 лошади (с пассажирских автомобилей до 12 до 30 сил включительно);

- за 10 вёрст – за 6 лошадей (с пассажирских автомобилей свыше 30 сил);

- за 10 вёрст – за 1 лошадь за каждые 40 пудов полного наибольшего веса автомобиля с нагрузкой (для грузовых автомобилей)[1] (с 1912 г. за 1 лошадь за каждые 40 пудов наибольшей грузоподъёмности автомобиля)[2];

Все автомобили при проезде по дорогам, находившимся в ведении Московского губернского земства, были обязаны иметь удостоверение губернской управы или разрешительное свидетельство Московской городской управы с обозначением в нём количества сил автомобиля. Автомобили, которые не имели соответствующего удостоверения, облагались сбором по расчёту 30 коп. за 10 вёрст[3], к 1913 г. он составлял 20 коп. за 10 вёрст[4].

Было несколько категорий, которые освобождались от уплаты шоссейного сбора:

- высочайшие особы и высшие чины местной администрации: генерал-губернатор, губернатор, митрополит и архиереи, московский градоначальник, чины инспекции шоссейных дорог, чины местной полиции, исправники, становые приставы и урядники освобождались от сбора без открытых листов;

- лица, которые ехали по казённой надобности, по делам служебным, общественным, земским, сословным при условии предъявления открытого листа управы на свободный проезд;

- казённые автомобили в сопровождении воинских чинов с провиантом и фуражом для войск;

- автомобили с материалами для шоссе и для земских построек по предоставлению открытого листа;

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы по вопросу об изменении временной таксы сбора на проезд пассажирских и грузовых автомобилей по дорогам ведения Московского Губернского Земства. М.: б/и, 1912. С. 2–3.
[2] Там же. С. 12.
[3] Там же. С. 3.
[4] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 115-116.

- все проезжающие, которых губернская управа или земское собрание посчитает возможным освободить от платежа шоссейного сбора в иных случаях[1].

В 1912 г. земской управой были введены специальные годовые абонементы при частных поездках по шоссе стоимостью, рассчитываемой по 3 руб. с силы автомобиля[2].

В связи с увеличившимся количеством автомобилей встала проблема безопасности на шоссе. Действовало постановление Министерства путей сообщения от 1896 г. «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах» - одна из первых попыток определить правила дорожного движения, также в 1903 г. «были определены обязанности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения»[3].

Контроль безопасности был важен из-за фиксировавшихся на шоссе нарушениях и даже смертельных случаях. Например, 10 октября 1911 г. на Верейском шоссе, идущем от ст. Шелковка Московско-Брестской железной дороги до г. Вереи, на 8 версте на 2 сотке по неизвестной причине «был ушиблен насмерть» крестьянин Верейского уезда Вышегородской волости д. Перемешаево. Он следовал по данному шоссе, перевозя бочки с грибами. Полиция, узнав о смерти, явилась в соседнюю д. Усатково и заставила крестьян поставить у покойного стражу до разрешения начальством похорон. Общество деревни назначило на охрану покойного 5 человек, которые дежурили на месте в течение 3 дней. После этого общество крестьян просило земскую управу уплатить за стражу 15 руб. серебром (по 1 руб. на человека в сутки), «не доводя до законного суда»[4].

---

[1] Доклад Московской губернской земской управы по вопросу об изменении временной таксы сбора на проезд пассажирских и грузовых автомобилей по дорогам ведения Московского Губернского Земства — М., 1912. С. 3.

[2] Там же. С. 12.

[3] Шевченко П. Н. Развитие системы безопасности дорожного движения в Российской империи (XIX — начало XX вв.) // Вестник Московского университета МВД России. 2013. №9. С. 148–151.

[4] В Московскую Губернскую Земскую Управу. Дорожный отдел. Прошение от 25 октября 1911 г. №14/3136 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 217. Л. 1–2.

Нередко встречались и нарушения при проезде через шоссейные заставы автомобилей. 8 октября в Московскую губернскую земскую управу поступил рапорт смотрителя Черкизовской заставы М. Андреева, в котором описывалась следующая ситуация: 7 октября 1911 г. в 10:20 подъехал автомобиль за №1215–14 сил по направлению от Москвы. К заставе подошёл шофёр и спросил, сколько платить. На что смотритель Андреев ответил, что платить согласно табели нужно 40 коп. Шофёр возмутился сумме, вышел к автомобилю и поехал, не оплатив. На просьбу смотрителя остановиться шофёр и пассажиры обернулись и засмеялись[1]. Через 10 дней после написания рапорта губернская управа обратилась к Управлению технической частью Московского градоначальства с просьбой сообщить имя и фамилию владельца автомобиль, а также того, кто состоит при нём шофёром[2]. Ещё один случай отказа от остановки на Черкизовской заставе у того же смотрителя Андреева был зафиксирован 2 июля 1916 г.[3]

Смотритель Даниловской заставы писал, что 14 октября 1911 г. автомобиль за №837, проезжавший через шлагбаум в 2 часа дня из Москвы и возвращавшийся обратно в 6 часов вечера не отреагировал на просьбу сторожа Василия Большакова остановить автомобиль для оплаты шоссейного сбора. Один из пяти военных, находившихся в автомобиле, потряс кулаком на сторожа[4].

В следующем 1912 г. был получен рапорт от смотрителя Покровской заставы Григория Филинова, который описывал, что 24 апреля в 10:15 к заставе подъехал автомобиль за №1333 из Москвы, имея пассажира в военной форме. Сторожу показалось, что едет губернатор, поэтому он пропустил данный автомобиль беспрепятственно. Смотритель объяснил сторожу, что он ошибся и что на обратной

---

[1] Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу смотрителя Черкизовской заставы Андреева Рапорт от 8 октября 1911 г. №30/3002 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 1.

[2] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. В Управление технической частью Московского Градоначальства от 17 октября 1911 г. №2/1634 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 2.

[3] В Московскую Губернскую Земскую Управу в Дорожный отдел смотрителя Черкизовской заставы М. Андреева Рапорт // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 5.

[4] Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу в Дорожный отдел Рапорт от 18 октября 1911 г. №2/3086 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 4.

дороге автомобиль нужно задержать и взять с него плату. В 11:30 автомобиль возвращался в Москву. Сторож пытался его остановить, но автомобиль не остановился и проехал мимо, поэтому шоссейный сбор взыскан не был[1].

К нарушениям на заставах в данный период относится и дело о стрельбе, произведённой председателем Озерецкого волостного суда в сторожа при шоссейном шлагбауме Сергея Бабухина. Крестьянин д. Глазовой Озерецкого уезда Московской волости Семён Николаевич Кабанов, являвшийся председателем Озерецкого волостного суда, проходивший 3 сентября 1910 г. около 7 часов вечера через шлагбаум у с. Озерецкого со словами: «почему вы останавливаете проезжающих», – взял сторожа Сергея Фёдоровича Бабухина за ворот и ударил, отчего последний побежал во двор дома шлагбаума. После чего Кабанов произвёл 2 выстрела из револьвера. По словам Кабанова, сторож стал требовать плату за проход по шоссе, хотя плата с пеших не должна была взиматься, далее Бабухин толкнул его, Кабанов упал и, думая, что его хотят убить, произвёл выстрел из револьвера в воздух. Опрошенные показания подтвердили. Суд предложил Бабухину и Кабанову дело решить миром, но такового не последовало. По итогу суд признал виновным Кабанова и взыскал с него штраф в 3 руб. в пользу мирских сумм волости[2].

Шлагбаумы на заставах представляли горизонтальные брусья, делавшиеся из толстых брёвен, при чём брусья помещались на уровне сидящих в автомобиле пассажиров. Это при столкновении автомобиля со шлагбаумом, при быстрой автомобильной езде могло привести к катастрофам, поэтому в 1914 г. губернатор Московской губернии решил изменить ситуацию, обратившись в Московскую губернскую управу с предложением опустить горизонтальные брусья на 0,75 аршин и делать их толщиной не более 2,5 вершков. Планировалось, что при таком

[1] Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу смотрителя Покровской заставы Григория Филинова Рапорт от 2 мая 1912 г. №31/1248 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 3.
[2] Решение №248. Дело №427 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 218. Л. 2–3.

устройстве столкновение машины с брусом шлагбаума будет иметь менее неприятные последствия[1].

В сентябре 1911 г. смотритель Сосенской заставы Подольского уезда подал Московской губернской земской управе рапорт о том, что крестьянин с. Соснено Десенской волости Подольского уезда, Василий Яковлевич Анисов, брат домовладельца заставного дома, с двумя своими сыновьями Петром и Валентином подстрекали проезжую публику не подчиняться земским правлениям и не платить шоссейный сбор, в то же время направляя крестьян на обходные дороги, прокладываемые ими лично. 26 сентября В. Я. Анисов совместно со своими сыновьями Петром, Валентином, посторонним крестьянином д. Летово Десенской волости Сергеем Алексеевичем Ботихиным, взяли две подводы от вверенной смотрителю заставы и проводили их на объезд мимо самой заставы. Как утверждал смотритель, «на моё замечание означенные лица осыпали меня площадной бранью и нанося угрозы таким образом ночью научить человек 10, сделать бунт у заставы и меня увести и убить». Ввиду вышеизложенного он просил губернскую земскую управу привлечь к законной ответственности Василия Яковлевича, Петра, Валентина Анисовых и Сергея Алексеевича Батихина, кроме того, войдя в его положение, защитить от их посягательств. При этом свидетелями выступали дежурный сторож крестьянин д. Ларево Десенской волости Подольского уезда Николай Ефимович Юзаков, десятник 2-го перегона Калужского шоссе Андрей Николаевич Хоботов и трое его рабочих. После рассмотрения данного дела управа постановила привлечь указанных лиц к ответственности[2].

Ещё один рапорт поступил от десятника 2-го перегона Калужского шоссе Андрея Николаевича Хоботова, который писал инженеру Николаю Николаевичу Григорьеву о том, что, согласно закону и изданному постановлению московского губернатора, он 14-18 марта 1912 г. объявил сельским старостам деревень Соснено

---

[1] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №6. С. 299.

[2] Смотрителя Шоссейной заставы В Московскую губернскую земскую управу Рапорт от 27 сентября 1911 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 220. Л. 1.

и Десна II-го стана, Ватутенки, Красная, Пахра I-го стана Подольского уезда о необходимости предложить крестьянам вышеперечисленных сёл счистить и убрать грязь с прилегающего по их деревням Калужского шоссе. Крестьяне, выслушав предложения и посовещавшись заявили, что убирать грязь не будут[1]. Аналогичная ситуация сложилась и на I-м перегоне Калужского шоссе.

В период строительства новой сети дорог Московской губернии Министерство путей сообщения разрабатывало вопрос о постройке сети государственных шоссейных дорог, планируемая схема которой была опубликована в № 4 журнала «Автомобилист» за 1913 г.[2] Ввиду того, что этот вопрос имел большое значение для Московского губернского земства, А. Е. Грузинов предложил возбудить ходатайство о приглашении к участию в совещаниях о государственных дорогах представителей земств. Но проект сети государственных шоссейных путей уже предполагал его рассылку на заключение губернских земств для того, чтобы предоставить им полную возможность высказать все свои соображения по этому вопросу[3]. По мнению заведующего дорожным отделом Московского земства, суть данной сети сводилась к тому, что «150-миллионный народ, независимо от того, чем он занимается, имеет право в поездах, на автомобилях, на своей лошади или даже пешком передвигаться по родной стране (нужно думать в целях спорта и туризма); поэтому страну нужно перерезать вдоль и поперёк государственными шоссейными путями, не заботясь о том, будут ли эти пути пригодны к услугам тех, которые перевозят товар или участвуют в промышленности, ибо такого рода пути служат всей массе населения, а не торговцам и промышленникам». По его позиции, пути только тогда важны,

---

[1] Его Высокоблагородию Господину Инженеру Николаю Николаевичу Григорьеву от десятника II-го перегона Калужского шоссе Андрея Хоботова рапорт // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 222. Л. 7.

[2] Автомобилист: ежемесячный спортивно-технический иллюстрированный журнал / официальный орган Первого русского автомобильного клуба в Москве, Московского автомобильного общества, Московского общества мотористов; редактор-издатель В. Г. Соколов. Москва. 1913, № 2. С. 48–49.

[3] Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №3. С. 117–118.

когда имеют назначение обслуживать товарообмен. Кроме того, сеть государственных дорог встретила возражения со стороны представителей промышленности и торговли. Согласно их мнению, «ни один пуд зерна, ни одно бревно, ни полфунта мяса не отправятся по таким магистральным шоссе. В эпоху железных дорог шоссе никогда не может иметь значения большой торговой магистрали — это факт, подтверждаемый на каждом шагу. Лишь только параллельно тракту возникает стальная сеть, как тракт этот умирает естественной смертью; так заглох после постройки Николаевской железной дороги знаменитый некогда Московский тракт, а после открытия железной дороги на Архангельск, потерял значение северный тракт. И вот этих-то мертвецов хотят положить в золотой гроб, стоимостью в 200 миллионов». По этим причинам сеть государственных шоссейных дорог не была реализована[1].

Перед постройкой новых шоссейных дорог было необходимо получать разрешения от владельцев земель, по которым должны были протянуться дороги. При неполучении согласия земская управа могла приступать к частичному шоссированию трактов, за исключением определённых участков. Например, 26 апреля 1913 г. после слушания доклада «По вопросу постройки шоссе Кудиново – Шалово» вышло постановление о разрешении начинать шоссирование данной дороги «за исключением участка, пролегающего по владениям гг. Карнеевых, который оставить на попечении гг. Карнеевых как просёлочную дорогу»[2].

Журнал «Водные пути и шоссейные дороги» за №4 от 1913 г. указывал на замедление темпов работ в Московском уезде из-за несговорчивости крестьян при отводе земель под новые дороги[3]. В №6 того же журнала отмечалось, что «в отдельных местах постройку дорог первой очереди пришлось отложить, так как не

---

[1] Вопрос о постройке шоссейных магистралей // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. № 2–3. С. 46–47.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, экстренная сессия 25–27 апреля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 16.

[3] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №4. С. 175.

удалось до сих пор согласовать интересы сельских обществ, которые борются из-за направления дорог; каждое селение стремиться к тому, чтобы новая дорога была проложена возможно ближе к нему». Многие сельские общества при отводе земли под дорогу выставляли это требование и не соглашались на отвод земли, если выставленное ими условие земством не принималось[1]. Поэтому к концу 1913 г. результаты строительства новой сети шоссейных дорог были неутешительными: из предполагавшихся 400 вёрст было выстроено около 100 вёрст, из-за чего к началу нового строительного сезона 1914 г. земство предполагало решить большинство из возникших недоразумений и вести постройку новой сети более спешно, так как её сооружение представлялось очень важным для селений кустарей, разбросанных в большом числе по всей губернии. Кустари получили бы возможность через своих уполномоченных сбывать свои изделия в торговые центры, а не отдавать их за бесценок местным скупщикам[2].

Бывали случаи, что заинтересованные в постройке шоссе состоятельные люди предлагали внести часть суммы на строительные работы. Например, граф Д. А. Олсуфьев ходатайствовал о постройке и принятии в ведение земства шоссе от с. Никольское до с. Ольгово при условии внесения им половины суммы. К ходатайству были прикреплены 5000 р. на начало строительства.

Братья Дмитрий и Михаил Олсуфьевы уже участвовали в строительстве дорог: ими было построено шоссе от земского Рогачёвского шоссе до их усадьбы Никольское-Горушки, данное шоссе было доведено до земской Обольяновской больницы и передано в ведение земства. Теперь же Олсуфьевы решили соединить примыкающую к их имению часть Ольговской волости с г. Дмитровым, а с. Ольгово с Рогачёвским шоссе. Братья предложили предоставить земству полосу земли и оплатить половину стоимости строительства для того, чтобы управа

---

[1] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №6. С. 264.

[2] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №9. С. 409–410.

немедленно приступила к работам и после их окончания приняла дорогу в своё ведение.

Олсуфьев пишет: «Имея в виду, что на первый участок этого шоссе нами затрачены 8500 руб., мы полагаем, что губернское земское собрание примет это во внимание и зачтёт половину его стоимости в счёт нашей уплаты».

Дмитровское уездное собрание уже обсуждало в своих рядах постройку данной дороги и даже внесло её в 1-ю очередь на шоссирование, но из-за недостатка средств земского капитала дорога не попала в итоговый список объектов.

Земство предложение Олсуфьевых поддержало ввиду вышеперечисленных факторов и важного значения шоссе для населения, предварительно оценив строительство в 37400 руб. Свою половину было решено позаимствовать из дорожного фонда, а в случае недостатка средств в фонде – из дорожного капитала с погашением в течение 10 лет ежегодным ассигнованием по ремонтной смете[1].

В 1913 г. земской управе поступило много ходатайств, касающихся дорожных вопросов. Уезды просили внести в смету дополнительные участки дорог для шоссирования. Например, Дмитровский уезд ходатайствовал:

- о проведении дороги Вербилки – Гари кратчайшим направлением на д. Васино и постройке нового участка дополнительного участка ст. Вербилки – с. Ново-Никольское при условии внесения местными жителями 10500 руб. (удовлетворено, добавлено 10000 руб.);

- о немедленной постройке шоссе Дмитров – Даниловское (удовлетворено);

- о немедленной постройке Яковлево-Подолино-Дмитровского шоссе (удовлетворено);

- о направлении шоссе Дмитров – Тимонино далее Даниловского и сокращении общей длины в связи с постройкой Яковлево-Дмитровского шоссе (вопрос остался открытым)[2].

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, экстренная сессия 25–27 апреля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 21, 27–28.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, экстренная сессия 22–23 ноября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 4.

В следующем 1914 г. тот же Дмитровский уезд ходатайствовал о соединении Апраксинского шоссе с Дмитровским с началом работ «возможно скорее». Данное прошение было связано с тем, что владельцы с. Андреевского «упорно отказывались» уступать землю под постройку шоссе так, как утвердила губернская управа. Из-за этого Дмитровская уездная управа решила изменить направление дороги: соединить Ольговское шоссе с Дмитровским через фабрику Лямина, который согласился уступить землю. Управа предложение поддержала и постановила провести техническое исследование, после чего приступить к строительству шоссе по новой ветке[1].

К другим постановлениям управы 1913 г. относятся:

- разрешение постройки шоссе Воронино – Борщево на всём протяжении за исключением участка в 105 саженей, который находился во владении сестёр Булановой, Тумасовой и Костромитиной;

- разрешения шоссирования линии Чапчиково – Алешино;

- признание подлежащим шоссированию продолжения Чапчиковско-Пушкинского шоссе до дер. Ковезина;

- разрешение строительства ветви от 31-й версты Рогачевского шоссе до дер. Ярцево с условием внесения половины суммы Н. А. Маклаковым;

- разрешение постройки Парневского участка Стромиловского шоссе при условии, если торговый дом Я. А. Зайцева примет на себя доставку песка и камня на строительство дороги;

- разрешение строительства Семеновского шоссе при условии внесения половины суммы заинтересованными лицами (обговаривался и вопрос остатка, если таковой будет – его было необходимо вернуть жертвователям);

- разрешение строительства участка Апрелевского шоссе до станции Мартемьяново на протяжении 4 вёрст, оставив остальную часть на попечении владельцев земель;

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1914, экстренная сессия 24–28 апреля. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 5–6

- разрешения строительства 1 версты Одинцовского шоссе при условии внесения Одинцовским обществом благоустройства половины суммы.

Иногда уездные собрания слишком поздно направляли прошения губернскому, поэтому управа и дорожный отдел не всегда успевали подготовить смету и переносили обсуждения таких вопросов на следующие собрания. Так произошло и с Серпуховским уездом, не успевшим заблаговременно подать ходатайство о замощении 1 версты Чудиновской горы[1].

19 февраля 1914 г. на очередной сессии земской управы в сметы была внесена информация о планируемом шоссейном сборе на 1914 г. (120 тыс. руб. – с земских шоссе и 135 тыс. руб. – с казённых шоссе) и расходах по его взиманию (31 тыс. руб. – с земских шоссе и 28 тыс. руб. – с казённых шоссе). Примечательно, что расходы по казённым шоссе были меньшими, чем по земским, а доходы, наоборот, большими. Это можно объяснить стабильным и большим трафиком главных трактов, а также количеством земских дорог и относительно небольшим потоком на некоторых из них[2].

Шоссейного сбора с казённых шоссе за 1914 г. планировалось получить немногим больше, чем за 1913 г. (131047,75 руб.). Подсчёт сбора вёлся как по шоссе, так и по отдельным заставам. Согласно Статистическому сборнику Министерства путей сообщения за 1913 г., в Московской губернии действовало 20 заставных домов на казённых шоссе: Тушинский по Ильинскому шоссе (за 1913 г. сбор составил – 7737,04 руб.), Всехсвятский по Московскому шоссе (14128,55 руб.), Химский по Московскому шоссе (6079,94 руб.), Дурыкинский по Московскому шоссе (2531,96 руб.), Подольский по Московско-Варшавскому шоссе (4565,32 руб.), Даниловский по Московско-Варшавскому шоссе (23362,82 руб.), Крестецкий по Московско-Варшавскому шоссе (4303,98 руб.), Бирюлевский по Московско-Варшавскому шоссе (4413,61 руб.), Богородский по Нижегородскому

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, экстренная сессия 22–23 ноября. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. 4–5.
[2] Хроника. Бездорожье // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №3. С. 133.

шоссе (2274,85 руб.), Доможировский по Нижегородскому шоссе (3800,29 руб.), Горенский по Нижегородскому шоссе (4820,34 руб.), Зверинцевский по Нижегородскому шоссе (4907,10 руб.), Серпуховский по Подольско-Харьковскому шоссе (2090,92 руб.), Покровский по Рязанскому шоссе, (9770,17 руб.), Панковский по Рязанскому шоссе (10726,19 руб.), Ново-Бронницкий по Рязанскому шоссе (1669,4 руб.), Ростокинский по Рязанскому шоссе (10239 руб.), Мытищенский по Рязанскому шоссе (6483,08 руб.), Рахмановский по Ярославскому шоссе (3057,55 руб.), Троице-Сергиевский (4085,47 руб.)[1].

На этой же сессии земцами были отмечены несколько проблем дорожного дела. Гласный А. А. Эйлер подчеркнул вопрос содержания шоссе, так как им был зафиксирован случай несвоевременной расчистки снега на Волоколамском шоссе. Весной 1913 г. многие уезды Московской губернии сообщали о сплошном бездорожье, образовавшемся вследствие внезапно наступившей тёплой погоды. Таяние снега почти во всех местах было настолько сильным, что дороги представляли из себя, как отмечал №3 журнала «Водные пути и шоссейные дороги», «почти непролазное жидкое месиво»[2].

А. Н. Львович-Кострица отметил факт неисправности шоссе в летний период, вызванный чрезмерно затянувшимся ремонтом отдельных дорожных участков и сооружений, что создавало неудобства для населения. А. Е. Грузинов предложил решить данные проблемы увеличением сумм на ремонт шоссе и высказал пожелание, чтобы «гласные о замеченных ими неисправностях сейчас же сообщали управе», также он предложил избрать специальную комиссию для ознакомления с состоянием шоссе на местах[3].

---

[1] Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1917. Вып. 142: Внутреннее судоходство в 1913 г. Шоссейные пути в 1913 г. Ч. 2. XLI, 210 с. разд. паг.: табл.

[2] Хроника. Бездорожье // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №3. С. 133.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 42–43.

На сессии был заслушан доклад № 23 «О ходе работ по постройке новой сети дорог». Растущие цены на работы и материалы требовали реагирования – управе было поручено пересмотреть сметы и составить доклад на предмет возбуждения ходатайства о пособии в размере половины стоимости всей проектированной сети. Также гласные приняли решение отпечатать примерный план работ по исполнению дорожной сети, разослать по уездным управам, в городскую управу и сообщать о планируемых изменениях. Особое внимание было уделено строительству Барыбинского тракта. По предложению гласного Л. Л. Катура собрание постановило «в случае замедления работ на других трактах, свободные силы и средства направлять на Барыбинский тракт».

Некоторые земцы высказывали желание присутствовать на приёмках шоссе новой сети, поэтому поступило прошение управе сообщать членам дорожной комиссии о времени приёмки трактов.

Продолжилось и рассмотрение уездных ходатайств[1]:

- утверждено ходатайство Московского уездного земства о продолжении Чапчиково-Пушкинского шоссе до дер. Ковезино на протяжении 1 версты на сумму 12400 руб.;

- разрешено проведение шоссе Таширово – Крюково в направлении через с. Литвиново к с. Любановке с устройством дамбы и моста через р. Нару на сумму 80050 руб.;

- оставлено открытым до специального обследования ходатайство Коломенского уезда об изменении направления Зарайского тракта;

- отклонено ходатайство Рузского уезда о приёме в ведение губернского земства мостовых сооружений на включённом в новую сеть тракте Ануфриево-Воскресенско-Волоколамском шоссе;

- оставлено открытым до обследования и представления плана шоссирования ходатайство Коломенского уезда о постройке продолжения Туменского шоссе;

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 60-67.

- принято ходатайство Московского удельного округа, поддержанное Московским уездным земством, о принятии в ведение губернского земства дороги, идущей от ст. Царицыно Московско-Курской железной дороги к царицынским дачным участкам протяжённостью в 540 саженей при условии внесения заинтересованными лицами требуемой суммы на шоссирование незамощённой части дороги, на исправление всего шоссе, предоставления под шоссе полосы земли и права постановки зимних защит;

- отклонено ходатайство Богородского уездного земства о шоссировании дороги от с. Анискина до Петровской слободы за счёт дорожного капитала при пособии на это дело от местного населения суммы 10 тыс. руб., но было разрешено губернской управе доассигновать к данному пособию ещё 10 тыс. руб. и приступить к шоссированию части дороги от с. Анискина до Петровской слободы, не выходя из пределов образовавшейся суммы в 20 тыс. руб.;

- удовлетворено ходатайство Серпуховского уезда о шоссировании на половинных расходах Чудиновской горы при условии принятия на себя Серпуховским земством половины общей суммы расходов по постройке, как она представлена в смете губернского земства;

- принято ходатайство Можайского уезда о дополнительном ассигновании 50 руб. к ежегодному пособию в размере 650 руб. для выдачи крестьянину Зуеву за содержание переправы через р. Москву;

- оставлено открытым ходатайство Верейского уезда о сплошном скорейшем завершении тракта от с. Таширово до с. Смоленского, при этой Верейское земство было уведомлено, что такие тракты будут шоссироваться постепенно по мере появления финансовых возможностей;

- отклонено ходатайство Верейского уезда о шоссировании части дороги от д. Чешковой в с. Нару, находящейся в черте Богородского уезда;

- оставлено открытым до осмотра, составления примерного проекта и сметы ходатайства Верейского уезда о принятии в ведение губернского земства части дороги перед мостом в городе Верея и въезда с моста в город;

- поддержано ходатайство Московского уезда о скорейшем устройстве отвода Носовихинского шоссе у ст. Перово при условии пересечения всех железнодорожных путей в разных уровнях, также по данному вопросу возбуждено специальное ходатайство перед Министерством путей сообщения;

- оставлено открытым ходатайство Коломенского уезда об исправлении дороги от Кузьминской лечебницы;

- отклонено ходатайство Коломенского уезда о замене на земских трактах мостовых из крупного камня шоссированием в виду того, что управа будет производить опыты покрытия неисправных мостов слоем щебня и при благоприятном исходе такой способ будет применён и к исправлению других участков;

- снова было оставлено открытом ходатайство Коломенского уезда о покупке старого железнодорожного моста через р. Москву (г. Коломна) и о замощении старого железнодорожного пути взамен устройства предположенной губернским земством затопляемой дамбы к д. Бобренево, по этому вопросу управе было поручено выяснить, может ли данный мост быть оставлен в настоящем виде, составить смету расходов по устройству всего сооружения и представить доклад губернскому собранию;

- удовлетворено ходатайство Бронницкого уезда о проведении подъездного пути от строящегося между г. Бронницы и с. Толмачево шоссе до усадьбы новой городской больницы длиной 70–75 саженей при условии принятия уездным земством половины расходов;

- удовлетворено ходатайство Звенигородского уезда о проведении подъездного пути к Павловской больнице от Павловско-Звенигородского шоссе при условии принятия уездным земством половины расходов;

- удовлетворено ходатайство Дмитровского уезда о замощении подъезда к Богословской лечебнице от Ярославского шоссе при условии принятия уездным земством половины расходов;

- удовлетворено ходатайство Дмитровского уезда о принятии мостовой в с. Рогачево от Рогачевского шоссе до Николо-Пешношского и моста в ведение губернского земства в случае согласия Рогачевского общества;

- удовлетворено ходатайство Богородского земства о постройке моста и дамбы через р. Нерскую при д. Соболево на средства губернского земства с пособием от Богородского уездного земств в 16150 руб.[1]

- удовлетворено ходатайство г. Волоколамска, поддержанное Волоколамским земством, об исправлении высокого с крутым поворотом подъёма дороги к ст. Волоколамск при условии принятия на себя Волоколамской управой всей суммы расходов[2].

Гласный Н. Н. Полянский, поддержав ходатайство Можайского уездного земства об устройстве удобных объездов и переездов при ремонте и постройке шоссе, отметил, что «не упрекает управу, а указывает, что управа, следуя традициям губернского земства, делает, что нам хорошо, а не что хорошо населению». На данное возражение гласные И. Б. Месснер, В. М. Духовской, Ф. В. Шлиппе и граф Ф. А. Уваров отметили, что «губернское земство всегда работало в интересах населения, в чём и состояли его традиции».

Ходатайство Можайского земство о шоссировании участка близ с. Борисово не было удовлетворено. На просьбу того же уезда об устройстве удобных объездов и переездов при ремонте и постройке дорог земство ответило уведомлением, что такое губернским земством всегда устраивается, причём хотя и принимаются все меры для поддержания их в должном порядке, но ухудшение состояния данных объездов особенно в дождливое время неизбежно.

После чего гласные Н. Н. Полянский, П. А. Тучков и Ф. В. Шлиппе внесли предложения – просить управу принимать возможные меры предосторожности при постройке и ремонте шоссе. А. Е. Грузинов уточнил, что на это потребуются

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 60–67.
[2] Там же. С. 70.

дополнительные расходы. В итоге, финансовой комиссии было предписало иметь в виду это обстоятельство при составлении сметы[1].

Земство поддержало шоссирование другого участка Можайского уезда (от г. Можайска до с. Клементьево) и ходатайствовало перед правительством о его шоссировании за счёт казны, на производстве этих работ настаивало и военное ведомство в виду того, что у с. Клементьево располагались военные лагеря[2].

На земской сессии зимой 1914 г. были рассмотрены и ходатайства от крестьян. Часто такие прошения отклонялись. Например, были отклонены прошения крестьян д. Строгино о постройке выезда от парома при р. Москве у д. Строгино до Ильинского шоссе на половинных началах с губернским земством и с ссудой от земства сроком на 10 лет, а также крестьян с. Ясенево Московского уезда об устройстве ими дороги на половинных началах с губернским земством с разрешением ссуды из сумм дорожного капитала и с ежегодным погашением в течение ряда лет. Отказывали таким ходатайствам в основном по причине слишком местного значения шоссе, не входившего в сферу интересов ни губернии, ни её уездов.

Были и положительные ответы на крестьянские ходатайства. Прошение крестьян д. Верхние Лихоборы о принятии в ведение Бескудниковского шоссе от Дмитровского шоссе к ст. Бескудниково при условии внесения крестьянами 3700 руб. на исправление шоссе, предоставления полосы земли и права установления зимних защит было удовлетворено, так как оно не предусматривало полного шоссирования новой дороги и внесения больших земских средств[3].

Крестьяне могли наниматься на работу к земству для разных мостовых работ, которые могли быть и урочными, за определённую плату. 21 апреля 1914 г. на

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 61–62.

[2] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №4. С. 208.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 65–68.

работы были приняты 6 крестьян: Фёдор Хромов[1], Григорий Церковников[2], Илья Буланкин[3], Сидор Сёмкин[4], Филат Церковников[5], Василий Антошин[6]. Все они являлись крестьянами Калужской губернии. Плата колебалась от 13 до 39 руб. в месяц.

Управа могла по своему усмотрению выдавать харчи и квартиру натурой, вычитая в таких случаях квартирные и харчевные деньги в размере 10 руб. Принятые на работу крестьяне 21 апреля не могли ранее 15 октября уйти с работы, в противном случае они подвергались судебной ответственности. В случае нарушения какого-либо из пунктов договора крестьяне должны были выплатить неустойку в 20 руб. В случае болезни вычет производился в размере суммы, которая приходилась на количество дней болезни. Перемещение с одного места работы на другое далее 25 вёрст производилось за счёт управы. Рабочий день составлял 10 часов, не включая время на завтрак и обед[7].

Кроме земских уездных управ и крестьян с ходатайствами обращались частные лица, организации, общества благоустройства, отдельные городские и сельские общества. Как правило, обращения касались или шоссирования участков дорог или принятия местных дорог в земское управление.

По итогу обращений на данной сессии земство ассигновало 63500 руб. в дополнение к пособиям уездных земств и частных лиц на постройку шоссе на половинных началах и внесло в смету 21404 руб. 30 коп. на покрытие расходов по постройке шоссе, добавленных к плану на 1914 г.

---

[1] Условие приёма на дорожные работы Фёдора Хромова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 1.
[2] Условие приёма на дорожные работы Григория Церковникова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 2.
[3] Условие приёма на дорожные работы Ильи Буланкина // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 3.
[4] Условие приёма на дорожные работы Сидора Сёмкина // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 4.
[5] Условие приёма на дорожные работы Филата Церковникова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 5.
[6] Условие приёма на дорожные работы Василия Антошина // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 6.
[7] Условие приёма на дорожные работы Фёдора Хромова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 1.

Вопросы земского шоссейного строительства было решено поднять на общеземском съезде. Для его организации земство, принимая его необходимость, поручило губернской управе приступить к созыву данного съезда, для чего нужно было предварительно собрать представителей губернских управ для детальной разработки положения и программы съезда и избрания бюро, занимавшегося подготовкой всей работы. Также необходимо было возбудить ходатайство о разрешении съезда, а по удовлетворении ходатайства созвать общеземский съезд по вопросам земского шоссейного строительства в 1915 г. На подготовительные работы были ассигнованы 500 руб.[1]

26 февраля 1914 г. земством был поднят ещё один важный вопрос – вопрос попудного сбора. Собрание признало, что несмотря на устроенную Московским губернским земством в течение многих лет сеть шоссейных дорог значительного протяжения и устраиваемую такую же новую дорожную сеть, Московская губерния, которая является торгово-промышленным центром России, испытывает особенную нужду в скорейшем улучшении обширной сети путей, неисправное состояние которых влечёт за собой «громадные ежегодные потери для населения губернии и задерживает развитие экономической жизни». На данном этапе земский бюджет был неспособен осуществить в полной мере и в надлежащий срок задачу шоссирования наиболее важных путей сообщения в губернии, тем более что до 1926 г. включительно суммы дорожного капитала были отвлечены на строительство новой сети, а затем на погашения ссуды казне. Поэтому Московское губернское земство решило ходатайствовать перед правительством о скорейшем предоставлении земским учреждениям Московской губернии права взимания попудного сбора. В обращении к правительству земство отметило, что сумм попудного сбора всё равно будет недостаточно для приведения дорог губернии в проезжее состояние, а улучшение дорог Московской губернии в желательной мере возможно только при помощи правительства в виде пособий земству в размере не

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 71–72.

менее половины расходов на постройку и ремонт шоссе, а также долгосрочных ссуд в размере остальной части стоимости предполагаемых к постройке шоссе.

Гласный И. Б. Месснер предложил возбудить перед правительством ходатайство о выдаче ссуд и пособий земствам на дорожное строительство в соответствии с действительной потребностью в устройстве дорог и финансовым состоянием земств.

Губернская управа обязалась выработать программу и план, по которым должны были быть собраны и разработаны данные об экономическом значении и состоянии всех дорог в губернии, а также представить доклад губернаторскому собранию. Управа вместе с дорожной комиссией должна была разработать вопрос о дорожных и технических советах в губернии и в уездах, передав на обсуждения уездным собраниям, которые в свою очередь должны были содействовать в деле описания дорог и выяснении их значения для населения. Планировалось разработать правила о ссудах и пособиях уездным земствам, сельским обществам и частным землевладельцам со стороны губернского земства на дорожные вопросы: постройку шоссе, мостовых и капитальных дорожных сооружений[1].

Московская губерния решила позаимствовать американский опыт в сфере дорожного строительства по устройству земляного полотна машинным способом. Была выделена 1000 руб. на совместную покупку машин вместе с другими земствами (хотя дорожная комиссия сразу обратила внимание на то, что совместная покупка может не состояться). Для пробы были выбраны Таширский, Можайский, Тайнинский грунтовые тракты, а также строящаяся дорога Румянцево – Савельево, для чего была выделена сумма в 5900 руб., полагавшаяся на ремонт грунтовых дорог. Кроме того, ассигнования на производство таких опытов составили 3000 руб.[2]. К этому времени благодаря деятельному участию Ф. Ф. Крыштофовича в России возник живой интерес к механическим приёмам и снарядам, применяемым в Америке при устройстве грунтовых дорог. После докладов Крыштофовича и

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 76–77.
[2] Там же. С. 77–78.

проф. Дубелира на шоссейном съезде было определено пожелание о производстве опытов, организовать которые взяло на себя Московское губернское земство[1]. Работы, произведённые земством при помощи выписанного из Америки трактора со вспомогательными машинами, закончились к июлю 1914 г. Весь комплект трактора состоял из дорожного плуга, копающего канавы, скребка, сравнивающего землю, дорожного утюга, прессующего землю, и самоходящей землечерпательной машины. Землечерпалка выкапывала до 100 кубов земли в день. Если бы эту работу производили при помощи рабочих, то она, по московским ценам, обошлась бы в 250 рублей. Но тем не менее, по словам А. Е. Грузинова, наблюдавшего за работами американского трактора, действовавшего, по его отзыву, превосходно, «устройство им грунтовых дорог в России является совершенно непригодным» из-за того, что «дождливые осень и весна превратят всю работу трактора в месиво, и грунтовые дороги после первой же осени сделаются снова никуда негодными» [2], от езды и сырой погоды «размокали и расстраивались»[3]. Поэтому было решено применять трактор только при устройстве шоссейных дорог, при чём весь комплект трактора стоил около 40 тыс. руб.[4]

Согласно воспоминаниям председателя Московской губернской земской управы Ф. В. Шлиппе, «одна американская фирма предложила Московскому губернскому земству целую коллекцию специальных машин для постройки дорог. Это были тракторы с разными назначениями — для рытья канав, удаления пней, распределения и утрамбовки земли, дробления камней». В совокупности машины стоили около 150 тыс. руб. Из-за отсутствия кредита земство предложило фирме

---

[1] Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №5. С. 245.

[2] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №7. С. 348.

[3] Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №8. С. 387–388.

[4] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №7. С. 348.

предоставить машины на пробу на один сезон и заплатить за их работу по тарифу ручного труда, с чем фирма была согласна. По мнению Ф. В. Шлипе, «дело шло чрезвычайно быстро и давало прекрасное шоссейное полотно. Сведения об этой новинке проникли в газеты. Для осмотра заокеанских машин приезжало много лиц, в том числе бывший министр земледелия Ермолов, член Государственной думы Грабский»[1]. К данному вопросу земство вернулось осенью – после окончания строительного сезона 1914 г., т. е. уже во время Первой мировой войны.

В ходе обсуждения сметы на 1914 г. на ремонтное содержание шоссе финансовая комиссия в лице Н. К. фон-Мекка заключила, что:

- запасы щебня на казённых шоссе уменьшались;

- много ремонтных работ оставались неисполненными;

- была желательна замена постоянных деревянных сооружений на шоссейных дорогах – железными и железобетонными;

- требовалось усиление охраны шоссе в зимнее время;

- было необходимо приобрести ещё один моторный каток;

- не было необходимости растягивать смету на несколько лет в тех случаях, когда предполагается сделать расход в течение 1 года;

- появилась необходимость разработки вопроса строительства более прочных шоссейных дорог.

К докладу добавил замечание А. Н. Львович-Кострица о том, что в приложениях к докладу ведомостях мостов и труб указывались только два измерения: длина и высота, а правильнее было бы добавить третье: ширину[2].

За 15 лет с 1898 г. (начала шоссирования сети 1897 г.) по 1913 г. расходы Московского губернского земства по дорожной части выросли с 443141 руб. до 750289 руб. 50 коп., то есть на 69,31%. Затраты включали в себя строительство

---

[1] Шлиппе Ф. В. Автобиографические записки, 1941–1946 гг. // Российский архив: История Отечества в свидетельствах и документах: XYIII-XX вв. / Вступит. статья от редкол.- Т.17: / Редкол.: Г. И. Вздорнов, В. М. Гуминский, В. П. Казарин; Гл. ред. А. Л. Налепин ; Сост. М. Н. Силаева. М.: Студия "ТРИТЭ" Н. Михалкова: Российский фонд культуры : Российский архив, 2008. С. 120.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. 103–104.

новых дорог, ремонт земских и казённых шоссе, содержание технического надзора по ремонту казённых шоссе, а также содержание канцелярии дорожного отдела[1].

В этот же период и общие земские расходы выросли с 1458651 руб. 69 коп. до 4075526 руб. 52 коп., то есть на 35,79%[2]. В 1912–1913 гг. доля дорожных расходов среди земских расходов составляла всего 18,41%, о чём свидетельствует Таблица 13.

Таблица 13. Сравнение дорожных расходов земства в 1912–1913 гг.[3]

Год	Расходы на дорожное дело (в руб.)	Общие расходы (в руб.)	Доля дорожных расходов от общих (в %)
1912	713314,50	3279413,74	21,75
1913	750289,50	4075726,52	18,41

К 1913 г. Московская губерния занимала достойное место по шоссированию и мощению дорог среди других регионов Российской империи (Таблица 14)[4].

Таблица 14. Сравнение количества дорог России (без Финляндии) и Московской губернии на 1 января 1913 г., вёрст[5].

	Шоссе	Замощённые	Грунтовые	Всего
Всего по России	28642,1	5066,8	690827,2	726193,6
Московская	1681,1	436,9	1216,0	3334,0

Из Таблицы 14 видим, что в Московской губернии было шоссировано 50% дорог, во всей стране этот показатель равнялся 4%. Шоссе губернии занимали почти 6% всех шоссе Российской империи, хотя все дороги губернии занимали

[1] Смета расходов и доходов на губернские земские повинности Московской губернии на 1913 год. 1913. – С. 4.
[2] Там же. С. 10–11.
[3] Там же. С. 10–11, 64–65.
[4] См.: приложение № 7.
[5] Россия, 1913 г.: Стат.-докум. справ. / Рос. АН, Ин-т рос. истории; [Ред.-сост. А. М. Анфимов, А. П. Корелин]. СПб.: Рус.-балт. информ. центр "Блиц", 1995. С. 119-122.

всего почти 0,5% всех дорог страны. Данные доказывают, что губерния была одним из передовых регионов страны по шоссированию.

По этой причине к Московской губернской земской управе обращались представители других губернских земств (Екатеринославского, Калужского, Тульского) с просьбами поделиться опытом технических изысканий, предоставить копии докладов[1], программы и обследования, касающиеся дорожных дел[2], практических вопросов работы камнедробилок[3]. Тверская губернская земская управа командировала своего делопроизводителя М. З. Носкова в Московскую губернию для ознакомления с делом по беспроцентному из средств казны займу губернского земства на дорожное строительство[4].

К Московскому губернскому земству обращались и уездные управы других губерний. Например, Ананьевская уездная земская управа просила рассказать о делопроизводстве получения пособий от казны и распределении их по уездам[5]. Херсонская – прислать имеющиеся печатные материалы по вопросу о необходимости принятия скорейших мер к улучшению грунтовых дорог[6]. Святокрестовская – разъяснить вопросы утверждения строительных проектов[7]. Речицкая и Пермская – выслать брошюры Грузинова «О постановке опытов по устройству грунтовых дорог»[8] и «Существующая потребность земского

---

[1] Екатеринославская Губернская Земская Управа. По дорожно-строительному отделу. В Московскую Губернскую Земскую управу от 23 января 1914 г. №164 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 21.

[2] М.В.Д. Земство. Калужская Губернская Управа. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 25 января 1914 г. №134 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 22.

[3] Земство. Тульской Губернской Земской Управы. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу от 3 февраля 1914 г. №849 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 30.

[4] Председатель Тверской Губернской Земской Управы от 3 февраля 1914 г. № 599 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 29.

[5] Ананьевская Уездная Земская Управа. Строительное отделение. В Московскую Губернскую Земскую Москвы управу от 19 февраля 1914 г. №2158 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 48.

[6] Земство. Херсонская Уездная Управа. Стол строит. В Московскую Губернскую Земскую управу от 28 февраля 1914 г. №207/4305 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 60.

[7] Земство. Святокрестовская Уездная Управа. Технический отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 6 марта 1914 г. №1175 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 65.

[8] М.В.Д. Речицкая Уездная Земская Управа. Технический отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 8 марта 1914 г. №21037 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 69.

строительства России в связи с перспективами новых в этой области предположений правительства»[1]. Полоцкая – выслать правила о разрешении частным лицам за плату[2]. Саратовская – прислать материалы, касающиеся обустройства гужевых дорог и подъездных путей к станциям железной дороги[3]. Московская губернская земская управа не отказывала в таких прошениях и высылала необходимые материалы.

Всего в Московской губернии к 1 января 1913 г. насчитывалось 1681,1 верста дорог, из которых 506,997 вёрст (506,097 шоссированных и 0,9 мощёных) казённых дорог[4]. Только в 6 регионах Российской империи количество шоссейных дорог превышало 1000 вёрст (Рисунок 10).



Рисунок 10. Сравнение протяжённости шоссейных дорог в губерниях, у которых общая длина шоссе более 1000 вёрст, 1913 г[5].

[1] Земство Пермской губернии. Пермская Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую управу от 28 марта 1914 г. №3094 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 79.
[2] Полоцкая Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую управу от 1 апреля 1914 г. №2225 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 87.
[3] Земство. Саратовская Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую управу от 2 апреля 1914 г. №7649 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 89.
[4] Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. Вып. 142: Внутреннее судоходство в 1913 г. Шоссейные пути в 1913 г. Ч. 1. С. 10-12.
[5] Россия, 1913 г.: Стат.-докум. справ. / Рос. АН, Ин-т рос. истории; [Ред.-сост. А. М. Анфимов, А. П. Корелин]. СПб.: Рус.-балт. информ. центр "Блиц", 1995. С. 119-122.

Из Рисунка 10 видим, что лидерами в данном списке были столичные города с большим населением. Все представленные выше губернии ключевые для страны – это крупнейшие торгово-промышленные центры, культурные и административные центры. Московская губерния по количеству шоссейных дорог занимала 2 место, совсем немного уступая Петербургской (на 9 вёрст). Полная реализация новой дорожной сети вполне могла исправить ситуацию в сторону Москвы.

Суммируя вышесказанное отметим, что в ходе предварителных изысканий новой сети были обследованы участки планируемых дорог, составлены карты дорог, подсчитаны статистические значения, количественными данными обоснована польза новых шоссе, а также для исследования новой сети были сформированы специальные группы.

В этот период Московская губернская земская управа рассматривала ходатайства уездных земских управ о принятии в шоссейную сеть новых трактов, занималась устранением неисправностей на шоссе, решала конфликтные вопросы на заставах, получала разрешения от землевладельцев на постройку шоссе, но не все крестьянские общины шли навстречу, многие соглашались на отвод земли только при прокладке шоссе в непосредственной близости от их населённых пунктов. Кроме того, земством предпринимались попытки совершенствования дорожных работ путём применения американского опыта проведения работ машинным способом, но данные попытки успехом не увенчались.

Несмотря на все трудности дорожных работ и непредсказуемость погодных условий, первые годы реализации новой сети дорог Московской губернии были плодотворными. За период 1911-1914 гг. было выстроено почти 200 вёрст шоссе. Московская губерния продолжала оставаться одним из передовых регионов по шоссированию дорог, о чём свидетельствовали многочисленные обращения других губернских и уездных управ с прошениями поделиться опытом в дорожных вопросах.

2.2. Шоссирование дорог в годы Первой мировой войны

25 июля 1914 г., через несколько дней после вступления Российской империи в Первую мировую войну, Московское губернское земство провело экстренную сессию, которая началась со вступительного слова председателя управы Ф. В. Шлиппе, призвавшего «напрячь все наши силы, чтобы не замедлить тот творческий труд на пользу населения, к которому мы призваны»[1]. В военный период органы самоуправления приняли на себя дополнительные функции государственных учреждений во многих сферах, где центральная власть оказалась неспособна обеспечить эффективное управление[2]. С этого момента земство активно начало заниматься помощью раненым больным, защитой прав призванных на войну служащих и снабжением армии[3]. Но и традиционные виды земской деятельности, такие как дорожное строительство, не остались в стороне. Московское губернское земство продолжало заниматься шоссированием и обустройством дорог, ведь дороги, всегда являвшиеся важнейшими путями сообщения, в военное время обеспечивали снабжение действующей армии и перевоз важных для фронта грузов.

Шоссирование дорог новой сети, которое началось ещё в 1910 г. до выделения министерской ссуды, продолжилось и в начале Первой мировой войны. Так, в 1910 г. было построено 30 вёрст, в 1911 г. – 20 вёрст, в 1912 г. – 28 вёрст, в 1913 г. – 40 вёрст, в 1914 г. – 90 вёрст. Всего к концу 1914 года было построено 200 вёрст (общая протяжённость шоссе Московской губернии составила около 1810 вёрст). Но в связи с начавшейся войной с этого же года рост темпов дорожного строительства остановился. В начале 1915 г. земская управа увеличила общую стоимость постройки новой сети, определив её в 4109301,22 руб. и ходатайствовала

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1914, экстренной сессии, 25 июля. Москва: Тип. Д. И. Иноземцева, 1866-[1917], 1914. С. 3.

[2] Галкин П. В. Деятельность земских организаций в период Первой мировой войны (по материалам Московской губернии) // Военно-исторический журнал. 2010. № 7. С. 65.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1914, экстренной сессии, 25 июля. Москва: Тип. Д. И. Иноземцева, 1866-[1917], 1914. С. 4-8.

перед правительством о пособии в сумме 2054600 руб. на покрытие расходов по постройке сети дорог[1].

В 1915 г. земство составило таблицу распределения построек новой сети[2], в ней отмечалось как общее протяжение планируемых к шоссированию дорог по каждому шоссе, так и количество шоссированных вёрст на 1915 г. и оставшихся к шоссированию вёрст. Из обозначенных в данной таблице 435,7693 вёрст, были построены 229,104 версты. Оставшимися значились 203,7182 версты, что не соответствует точной разнице между общим числом вёрст и количеством вёрст реализованных дорог (разница почти на 3 версты больше), т.к. в процессе реализации некоторые участки уменьшились, а другие, наоборот, увеличились. К шоссированию на 1915 г. предполагалось ещё 21,887 вёрст, но назначено к реализации было 18,85 вёрст. Только для части оставшихся шоссе было подготовлено земляное полотно, заготовлены камень и песок[3]. Этому же периоду соответствует и карта Московской губернии «Лечебные, ветеринарные, страховые, агрономические земские пункты и шоссейные дороги к началу 1916 года»[4], на которой отмечены казённые и земские (построенные и планируемые к постройке) шоссе.

Из-за того, что все суммы дорожного капитала надолго были отвлечены на дело постройки новой сети дорог губернии, дорожный отдел земской управы просил уездные собрания не возбуждать ходатайств о постройке дорог, требующих затрат исключительно из средств Московского губернского земства до окончания постройки сети дорог или до времени, когда появятся новые средства. Теперь

---

[1] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №3. С. 127.

[2] См.: приложение № 8.

[3] Таблица распределения построек новой сети в 1915 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1678. Л. 1–4.

[4] См.: приложение № 9.

земство удовлетворяло ходатайства только на половинных началах или если шоссе имело крупное значение для целого района[1].

Осенью 1914 г. земство вернулось к обсуждению вопроса о приобретении американских машин. После окончания работ инженеры подсчитали, что работы с помощью тракторов обходятся намного дороже, чем при ручном труде, поэтому от покупки отказались. Земская управа указала на вероятную ошибку в подсчётах и необходимость проведения повторной проверки.

Председатель управы Ф. В. Шлиппе считал, что «стоило бы приобрести машины уже потому, что они могли выручать в случае недохвата рабочих, а в страдную пору это часто бывало, а также, чтобы не быть в полной зависимости от подрядчиков в деле установления цен, которые имели тенденцию медленно, но упорно расти». Он вспоминал, что после окончания заседания по данному вопросу главный подрядчик просил его принять: «входит крепкий мужичок-самородок и делает мне следующее предложение: узнав, что инженеры советуют отклонить покупку машин, он просит открыть ему в счёт будущих работ кредит на 100 тыс. рублей, чтобы он мог купить для себя эти машины, и согласен ими производить для земства работы на 10% дешевле, чем ручным способом. Это предложение простого, почти безграмотного, но очень делового и коммерчески смышлёного человека меня окончательно убедило, что машины необходимо приобрести». Но для приобретения необходимо было убедить земское собрание выделить средства, что сделать в условиях войны было затруднительным. Но в это же время поступил запрос военного ведомства, пожелавшего эти машины иметь для копания окопов и достройки дорог. Поэтому «экстренное земское собрание, которому весь вопрос в целом был доложен, вынесло постановление приобрести машины и пожертвовать их для военных нужд армии»[2].

---

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Правление Московской Областной Опытной Станции от 10 марта 1916 г. №38/513 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 18–20.

[2] Шлиппе Ф. В. Автобиографические записки, 1941–1946 гг. // Российский архив: История Отечества в свидетельствах и документах: XYIII-XX вв. / Вступит. статья от редкол.- Т.17: / Редкол.: Г. И. Вздорнов, В. М. Гуминский, В. П. Казарин; Гл. ред. А. Л. Налепин ; Сост. М. Н.

С началом Первой мировой войны бюджет земства, который в довоенные годы являлся бездефицитным, начал испытывать серьёзный недостаток средств. К началу 1915 г. цены на рабочие руки сильно увеличились – на 40 %, на конные работы – на 20–30 %. Сметные значения на шоссирование дорог стремительно росли. Но из-за непоступления земских сборов и правительственных дотаций сметы полностью не выполнялись. Например, по казённым шоссе за 1914 г. нереализованными остались работы на 48790,83 руб., за 1915 г. – на 85486,69 руб. из планируемых 309486,49 руб. [1], т.е. 27,6%, следовательно, смета была реализована на 72,4%, хотя в довоенный период данный показатель не опускался ниже 86% (Таблица 15).

Таблица 15. Исполнение сметы по содержанию казённых шоссе Московской губернии в 1901–1913 гг.[2]

Год	Планировалось к исполнению, руб.	Израсходовано, руб.	Исполнено, %
1901	253075,5	230671,89	91,1

Силаева. М.: Студия "ТРИТЭ" Н. Михалкова: Российский фонд культуры : Российский архив, 2008. С. 120-121.

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1915 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1917. С. I.

[2] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1901 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1902. С. I.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1902 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1903. С. I.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1903 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1904. С. I.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1904 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1905. С. I.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1905 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1906. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1906 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1907. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1907 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1908. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1908 год — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1909 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1911. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1910 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1911. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1911 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1912 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. С. II.; Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1913 год. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. С. I.

1902	217760,36	209401,95	96,2
1903	237871,65	209358,19	88
1904	214248,88	197118,87	92
1905	192614,87	186344,92	96,7
1906	192234,62	189688,21	98,7
1907	197396,99	180670,18	91,5
1908	203425,16	192183,28	94,5
1909	230489,15	220273,47	95,6
1910	222589,31	192620,62	86,5
1911	222298	201215,63	90,5
1912	234750,66	201805,44	86
1913	274515,94	242753,68	88,4

Больше всего расходы в 1915 г. не выполнялись по статьям «Материалы» (36,8%) и «Мосты и дорожные сооружения» (34,3%)[1].

На ремонтное содержание 499,889 вёрст казённых шоссе земством в 1915 г. было ассигновано 238610 руб., из которых 47872 руб. 58 коп. были перечислены по счёту невыполненной сметы 1914 г. В смету 1914 г. было включено 11328 руб. 25 коп. на исправление повреждений щебёночной коры на Рязанском шоссе, произошедших при производстве средствами городской управы по устройству канализационного коллектора на обрезах шоссе. Получилось, что на ремонт шоссе в 1915 г. было выделено больше, чем в предыдущем году на 3268 руб. 25 коп.

Расход на версту шоссе, за исключением расхода на администрацию и содержание десятников, составлял 477 руб. 33 коп., а вместе с расходами на администрацию 595 руб. 81 коп., что было меньше расхода в 1914 г. на 11 руб. 16 коп. Общее количество щебня к россыпи по смете 1915 г. было назначено в 1157,75 кубических саженей для сплошных утолщений и в 225 кубических саженей для мелкого ремонта, т.е. всего 1382,75 кубических саженей, что больше назначений 1914 г. на 86,125 кубических саженей.

Кроме расходов на ремонтное содержание казённых шоссе в смету было внесено: 28 тыс. руб. на взимание шоссейного сбора, 59227 руб. 8 коп. на

[1] Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1915 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1917. С. V.

содержании администрации по расчёту 1/3 всей стоимости, 1 тыс. руб. на дополнительное вознаграждение бухгалтерии, 1 тыс. руб. на канцелярские расходы, 9950 руб. на приобретение катков, инструментов и их ремонт, 600 руб. на составление планов профилей и приобретение технических книг, 3090 руб. на ремонт казённых домов, 150 руб. на страхование моста Гау на Варшавском шоссе, 188 руб. 52 коп. на непредвиденные расходы. Всего по смете 1915 г. получилось 352455 руб. 60 коп. (больше ассигнования в 1914 г. на 1441 руб. 65 коп.).

На покрытие расходов земством было назначено 199955 руб. 60 коп. пособия от Министерства путей сообщения на содержание 499,889 вёрст шоссе, 2500 руб. на содержание наплавного моста, 135 тыс. руб. шоссейного сбора с застав с казённых шоссе и 15 тыс. руб. доходов от сдачи в аренду обрезов и покосов на них. Получившийся остаток в 10640 руб. были обращены на покрытие земских расходов по некоторым шоссе. По смете 1915 г. было не выполнено расходов в сумме 86221 руб. 69 коп., т.е. больше, чем в 1914 г. на 36379 руб. 11 коп. Крупное неиспользование сметных назначений объяснялось недоставкой камня у некоторых крупных поставщиков губернского земства.

Общее протяжение губернских земских дорог, подлежащих ремонтному содержанию в 1915 г. равнялось 1424,126 вёрст, из которых 1329 вёрст были покрыты каменной одеждой, 1,191 верста мостов с деревянным настилом и 93,32 версты грунтовых дорог (всего на 65,038 вёрст больше, чем в 1914 г.). На ремонтное содержание в 1915 г. покрытых каменной одеждой дорог губернии вместе с мостами протяжённостью в 1330,806 вёрст было назначено 481267 руб., что в среднем составляло 361 руб. 64 коп. на версту (меньше значения 1914 г. на 3 руб. 84 коп.). Кроме данных средств земством было назначено: 6 тыс. руб. на ремонт грунтовых участков, 2860 руб. на ремонт домов дистанционных инженеров и десятников, 840 руб. на ремонт мостов вне губернских трактов, 700 руб. на пособие Можайской уездной управе на содержание переправы и моста через р. Москву, 10900 руб. на приобретение катков, инструментов и их ремонт, 2500 руб. на погашение расходов по производству опытов по улучшению грунтовых дорог американским способом, 135 руб. на страхование моста через р. Клязьму близ

Павлово-Посада, 112 руб. 50 коп. на страхование моста через р. Москву на Рузском шоссе, 467 руб. 50 коп. на непредвиденные расходы, 3 тыс. руб. на погашение 1/10 части расходов из сумм дорожного капитала. Всего с присоединением всех расходов получилось 508782 руб. (больше сметы 1914 г. на 15967 руб.) или на 1 версту 382 руб. 31 коп. (меньше сметы 1914 г. на 10 руб. 84 коп.).

Шоссейного сбора в 1915 г. поступило 119508 руб. 34 коп. (по казённым шоссе) и 113664 руб. 60 коп. (по земским шоссе). Расходы по взиманию шоссейного сбора составили 26127 руб. 95 коп. (по казённым шоссе) и 36171 руб. 47 коп. (по земским шоссе). Чистый доход от шоссейного сбора составил 170873 руб. 52 коп. (меньше дохода от шоссейного сбора 1914 г. на 25655 руб. 38 коп.).

Согласно плану работы, предполагалось построить 55,846 вёрст сетевых шоссейных дорог, 11,2 версты дорог с пособиями от частных лиц и учреждений, а в общей сложности 67,046 вёрст. Из них было закончено 46,046 вёрст (30,7252 версты сетевых дорог и 15,3962 версты несетевых дорог), т.е. план был выполнен на 70%. Если говорить только о дорогах новой шоссейной сети 1912 г., то смета была выполнена лишь на 55%. В 1915 г. комиссией было принята 50,791 верста сетевых шоссе и 15,383 версты несетевых дорог, т.е. всего 66,174 версты, причём в это число вошли некоторые дороги, оконченные в 1914 г., но не принятые до 1915 г. Земство отмечало, что главной причиной нереализованного плана является недостаток и дороговизна рабочих рук и лошадей[1].

В связи с большими военными расходами выросла потребность получения дополнительного дохода.

В мае 1915 г. земство предложило эксплуатировать шоссейные обрезы под устройство на них движения электрической, паровой и конной тяги. Управе и дорожной комиссии было поручено разработать вопрос об устройстве Московским губернским земством сети дорог с механической тягой для местного сообщения, на что было разрешено израсходовать 5000 руб. из статьи «на непредвиденные

[1] Дорожный отдел от 12 мая 1916 г. №140/791 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1676. Л. 1–4.

издержки»[1]. 4 июля того же года земская управа рассмотрела доклад «О сдаче в аренду резервов шоссе»: обрезы шоссейных дорог земцы предлагали активнее использовать для аренды с целью пополнения земского бюджета[2].

Земскими органами выявлялось неправомерное использование шоссейных обрезов. В августе 1916 г. земская управа просила Московское губернское правление предписать местной полиции снести строения живущей в Москве домашней учительницы Анны Васильевны Пановой, находившиеся на резерве Рязанского шоссе на 4 сотке 8 версты I перегона по правой стороне от Москвы в районе с. Хохловки. Московское губернское земство представило в Московский окружной суд иск о сносе этих строений, который был удовлетворён ещё 8 апреля 1913 г.[3] Это решение Панова обжаловала в Московской судебной палате, которая 1 февраля 1916 г. постановила дело прекратить, так как земство, «заведуя дорогой преследует интересы общего пользования дорогой для населения, охрана же публично-правовых интересов неподведомственна судебным установлениям». Но, «согласно п. 31 ст. 438 и п. 20 ст. 681 Общего Учреждения Губернского, общее попечение о плановых дорогах, заведывание дорожной частью и надзор за исправным содержанием путей сообщения предоставлены Губернатором и Губернским Правлением» земским учреждениям, которые, «согласно определения правительствующего Сената от 14 декабря 1899 г. за №10111, Указа Правительствующего Сената от 10 июня 1901 г. №6384 и др. могут обращаться к губернскому начальству о восстановлении закрытой или застроенной дороги»[4], что и сделала земская управа. Такая же ситуация произошла и с участком Василия Алексеевича Крупенникова на Рязанском шоссе[5]. При неявке арендаторов сооружений на подписание договора принимались решения о сносе построек. Так,

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия, 7–8 мая. М., 1915. С. 10.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия 2, 3 и 4 июля. М., 1915. С. 11.

[3] Определение по делу А. В. Пановой // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 17–18.

[4] Дорожный отдел. В Московское губернское правление от 4 августа 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 16.

[5] Дорожный отдел. Господину судебному следователю 4-го участка города Москвы от 26 октября 1916 г. №144/1674 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 28.

несмотря на неоднократные приглашения, Елиснева не явилась на подписание, поэтому в январе 1916 г. было возбуждено судебное дело о сносе её построек, возведённых на обрезах Рязанского шоссе в с. Люберцы[1]. Всего за 1916 г. по дорожной части было возбуждено 31 судебное дело[2].

Также обрезы шоссе были удобным местом для прокладки электрических кабелей. На экстренной сессии Московского губернского земства 5 августа 1915 г. прозвучал доклад «О прокладке электрических кабелей по шоссе губернского земства», после которого собрание поручило управе и дорожной комиссии выработать временные условия, на которых могут выдаваться разрешения на прокладку электрических подземных кабелей и проводку электрических воздушных проводов по обрезам шоссе[3]. Работа в этом направлении возобновилась и на следующей земской сессии – через месяц[4]. Прокладкой кабелей занималось акционерное общество «Электропередача», учреждённое в 1913 г. для производства, передачи на расстояние и эксплуатации электрической энергии[5]. На сессии 20 октября 1915 г. был поднят вопрос о возможности приобретения земством данного предприятия[6]. В следующем 1916 г. Московское губернское земство признало, что акционерное общество «Электропередача» не справляется с заявленными обязанностями, «не обеспечивает интереса общественных управлений в чрезвычайно важном для населения деле снабжения его электрической энергией и, как учреждение временное, не устраняет всех тех опасений, которые имеются у губернского земства от принадлежности о-ва «Электропередача» к германскому тресту». Земцы ходатайствовали у

---

[1] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. В Юридический отдел от 9 января 1916 г. № 144/85 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 1.

[2] Дело Дорожного отдела Московской Губернской Земской Управы. Судебные дела Дорожного отдела 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. II–IV.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия 5 августа. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. С. 2.

[4] Там же. С. 6.

[5] Устав Московского Акционерного Общества «Электропередача». М.: Городская тип., 1914. С. 3.

[6] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, чрезвычайная сессия 19 октября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. С. 8.

правительства о ликвидации данной организации, создав при этом ликвидационную комиссию из двух представителей[1]. Земская управа просила о предоставлении ей права на прокладку кабелей и отводку от существующих по её усмотрению лишь в тех случаях, когда этого потребуют обстоятельства военного времени, для предприятий, работающих на нужды государственной обороны и на время производства ими предметов военного снаряжения[2].

По резервам шоссе шла и прокладка трамвайных линий. На сессиях 1915 г. шла речь о продолжении постройки трамвая по резерву Петроградского шоссе от Петровского парка до с. Всехсвятское. В следующем году земство добивалось организации передачи в своё ведение данного участка[3] с дальнейшей его передачей Московскому городскому общественному управлению. Земство дважды собирало дорожную комиссию (но на неё никто не явился)[4]. Председателем дорожной комиссии оставался граф Павел Сергеевич Шереметев, гласный от Звенигородского уезда с 1897 г. Кроме него к 1916 г. в комиссию входили: А. П. Сабуров, Х. Х. Русанов, Н. С. Кологривов, П. П. Патрикеев и все председатели уездных земских управ Московской губернии[5].

В связи с устройством в с. Всехсвятском Московского уезда Братского кладбища для погибших в Первую мировую войну солдат и был разработан проект данной трамвайной линии, который был утверждён Московской городской думой 16 июня 1915 г[6]. С тарифов, установленных городом, губернское земство при

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, экстренная сессия 7–10 июня. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 23–24.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 28–30 сентября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 18.

[3] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 2 мая 1916 г. №38/752 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 57.

[4] Доклад Московской губернской земской управы по вопросу передачи Московскому городскому общественному управлению участка Петроградского шоссе до площади в с. Всехсвятское // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 58.

[5] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, февраль-апрель. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 126–127.

[6] Московская губернская управа. Дорожный отдел. В министерство путей сообщения от 29 апреля 1916 г. №38/738 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 61.

перевозке по трамваям грузов, необходимых для нужд шоссейных дорог губернии, пользовалось скидкой в 25 процентов[1].

Переписка по вопросу передачи участка продолжалась ещё несколько месяцев, только в феврале 1917 г. Московскому городскому обществу была предоставлена полная самостоятельность в отношении как хозяйственного, так и технического заведования передаваемых ему участков[2]», но передача к середине 1917 г. так и не осуществилась из-за того, что данный вопрос так и не рассмотрела Московская городская дума[3].

Земская управа периодически отчитывалась инспектору казённых шоссе: предоставляла ему ведомости сооружений, назначенных к ремонту[4], предоставляла отчёты и сметы[5] (например, по смете 1916 г. планировался приход в 342342,68 руб., а расход 408650 руб., т.е. недоставало 67307,32 руб.[6]).

Во время Первой мировой войны число дистанционных инженеров с 10-ти сократилось до 8-ми (впоследствии призыва остальных инженеров по мобилизации) и поэтому число вёрст, которыми заведовал каждый инженер, возросло до 250. Из-за этого в 1916 г. дорожный отдел земской управы решил увеличить суточные выплаты дистанционным инженерам за разъезды с 2 руб. до 3 руб.[7]

---

[1] Проект главных оснований передачи в ведение города участка Петроградского шоссе до с. Всехсвятского // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 60.

[2] Министерство путей сообщения. Управление шоссейных дорог. Дорожно-строительный отдел от 17 февраля 1917 г. №3258 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 69.

[3] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 15 июня 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 82.

[4] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 12 декабря 1915 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 46.

[5] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 16 марта 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 51.

[6] Смета по ремонтному содержанию казённых шоссе в 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.

[7]Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Губернскую Земскую Управу от 5 февраля 1916 г. №38/336 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 9.

Действительно, в наличии дистанционных инженеров во время войны наблюдались проблемы. Например, в 1916 г. Московская губернская земская управа искала инженера с помощью специальных объявлений: «Дорожный отдел приглашает инженера для заведывания шоссейной дистанцией. Жить в г. Волоколамске. Жалование 2400 руб. с периодическими прибавками, квартирных 300 руб. На время войны прибавка на дороговизну 10%. Разъезды за счёт земства. При разъездах суточных 3 руб.»[1].

Все разъезды инженеров шоссейных дистанций фиксировались в специальные журналы, в которых отмечалась дата разъезда, место поездки, номера перегонов, «с какой и до какой версты», число вёрст в оба конца (можно было выбрать варианты «на лошади» или «по железной дороге», стоимость билетов. Журналы разъездов составлялись на месяц. Например, за декабрь 1916 г. у инженера IV шоссейной дистанции П. А. Максимова вышло 10 дней разъездов (суточные за разъезд составляли 3 руб.). Из них 5 дней до Москвы по железной дороге (по 162 версты в день, всего 810 вёрст), стоимость билетов за данные поездки составила 29 руб. 40 коп. Остальные разъезды по шоссейным дорогам составили 315 вёрст (стоимость рассчитывалась в 22 коп. за версту, т.е. за 315 вёрст 69 руб. 30 коп.). Общее число разъездов за месяц – 1125 вёрст. Счёт расходов по разъездам, состоящий из суточных, расходов на 5 извозчиков в Москве (7 руб. 50 коп.) и 1 – в Можайске (60 коп.), повёрстных и платы за проезд по железной дороге, составил 136 руб. 80 коп[2]. За тот же период у инженера VI шоссейной дистанции Ф. П. Окунина счёт расходов составил 156 руб. 47 коп[3]. Но количество разъездов инженеров дистанций и соответственно их счета расходов были нестабильными.

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 233. Л. 24.
[2] Журнал разъездов инженера IV шоссейной дистанции П. А. Максимова за декабрь месяц 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 234. Л. 339–340.
[3] Журнал разъездов инженера VI шоссейной дистанции Ф. П. Окунина за декабрь месяц 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 234. Л. 341–342.

Например, у Окунина счёт расходов за предыдущий месяц (ноябрь 1916 г.) был в 4,2 раза меньше и составлял 37 руб. 16 коп[1].

Земские гласные продолжали высказывать своё мнение о состоянии отдельных дорог, обращая внимание губернской управы на проблемные моменты. В марте 1916 г. А. А. Эйлер отметил неудовлетворительное состояние шоссейной дороги под Волоколамском. Земец указал на необходимость её своевременной очистки от снега во время весенней распутицы. Эйлер считал, что «шоссейный сбор с населения берётся, а пользоваться хорошей дорогой населению не приходится»[2].

Шоссейный сбор оставался одним из главных источников дорожных доходов, он собирался как с земских, так и с казённых шоссе. На 1916 г. земство запланировало получить 115 тыс. рублей – с земских и 126 тыс. рублей – с казённых. Расходы по взиманию шоссейного сбора управа оценила в 34 тыс. рублей. Но земцы решили выделить ещё 6870 рублей с формулировкой «на временные прибавки по случаю вздорожания жизни»[3].

Вместе с тем обсуждался вопрос целесообразности шоссейного сбора. Этот вид сбора, отменённый во многих губерниях, возмущал население. Шоссейные заставы скорее «обогащали смотрителей, чем земскую кассу». Доходность от земского шоссейного сбора падала, а издержки на его взимание росли. Газета «Русское слово» писала, что каждый день у шоссейных застав можно было наблюдать сцены пререканий прислуги этих застав с проезжающими. Согласно газете, «до крайних пределов распущенности дошла прислуга заставы у села Всехсвятского. Движение здесь большое по двум шоссе: Волоколамскому и Петроградскому. Шоссейного смотрителя на месте никогда не видно. Обиженные и оскорблённые шоссейной прислугой не имеют возможности жаловаться… Из заставы эта прислуга сделала себе средство постоянного вымогательства с проезжающих. Особым источником дохода для заставных сторожей являются

[1] Журнал разъездов инженера VI шоссейной дистанции Ф. П. Окунина за ноябрь месяц 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 234. Л. 343–344.
[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, февраль-апрель. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 29-30.
[3] Там же. С. 29-30.

автомобилисты. Не все знают, сколько с них полагается взимать за проезд заставы, и сторожа берут столько, сколько им вздумается. Циничное выпрашивание подачек – явление постоянное. Не дающие таких подачек подвергаются всевозможным утеснениям: остановке машины, задержке в выдаче квитанции или сдачи и т.п.». Газета описывает случай, когда сторож одному из проезжающих предъявил требование двойной оплаты, крича, что ему «наплевать на тех, кто едет в шляпах». Смотрителя при этой заставе не оказалось, а «квитанции выдавала какая-то женщина»[1].

В 1916 г. земство вернулось к рассмотрению вопроса о перестройке недействующего железнодорожного моста через р. Москву в Коломне. Дорожный отдел, а именно помощник члена управы инженер С. Скуднов ещё 14 декабря 1915 г. разработал предварительную смету на поднятие и приспособление под проезжую дорогу железнодорожного моста на 107 версте Московско-Казанской железной дороги[2]. Смета включала в себя забивку паровым копром на 6 вершков свай, 80 штук по 25 руб., для свайных оснований обычных устоев (2000 руб.), бутовую кладку на цементном растворе с грубой притёской лица новых обсыпных устоев (16 000 руб.), накладку бутовым камнем существующих опор и быков на высоту 2 сажени (13680 руб.), прокладку рядов в опорах и быках (13000 руб.), облицовку наложенной части опор и быков (29440 руб.), поднос материалов (4000 руб.), поднос и установку 6 железных клёпанных блоков, 7 саженей каждый, в пролётах между обсыпными и старыми устоями (1560 руб.), подъём существующих ферм моста на 2 сажени (40000 руб.), окраску ферм (4000 руб.), прокладку деревянных поперечен в проезжей части: брёвен (65056 руб.), досок (10800 руб.), плотничные работы (1339 руб.), установку перил (2640 руб.), приобретение моста с опорами и дамбами (35000 руб.), составление проекта, технический надзор в размере 4% от суммы 100000 руб. (4000 руб.), рытье котлованов, водосливов, разборка части

[1] Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №10. С. 420.

[2] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Коломенскую уездную земскую управу от 5 января 1916 г. №38/18 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 1.

существующих каменных опор, новые перемычки в 2 быках (каменные наброски могут быть убраны лишь в том случае, если это окажется возможным по исследовании русла), подмости и прочие непредвиденные расходы в размере 5% с суммы 143515 руб. (7485 руб.). Всего на данный проект планировалось израсходовать 190 тыс. руб. Сметой предполагалась полная пригодность свайных оснований в существующих опорах[1].

В апреле 1916 г. земство продолжало принимать на свой счёт сооружения. Например, в апреле были приняты два моста: один через р. Сестру в г. Клин (его строительство началось ещё в 1914 г., но оно задержалось из-за приостановления работ по созданию железных частей Коломенским заводом, сложившим с себя ответственность за выполнение заказа в срок, ссылаясь на обстоятельства военного времени и на требование Военного министерства срочно выполнить все имеющиеся оборонные заказы[2]), а другой через р. Коломенку в г. Коломна. Вместе с ними земство получило 203533 руб. ассигнований[3]. В том же месяце земской управе были выделены 250 тыс. руб. в счёт беспроцентной ссуды на сооружение сети подъездных путей[4].

В годы войны активно росли цены на дорожные работы: стоимость перестройки шоссе повысилась на 2 руб. с квадратной сажени, замены мостовой – на 1,5 руб. с квадратной сажени, мелкого ремонта – на 10-15 руб. (с 15-20 руб. до 30 руб.) с кубической сажени. Укатка шоссе обходилась в 20 руб. с кубической сажени вместо 13-15 руб. И, хотя в дорожные сметы вносились только неотложные расходы и «сделать ещё какие-либо сокращения без вреда для состояния шоссе

---

[1] Предварительная смета на поднятие и приспособления под проезжую дорогу железнодорожного моста на 107 версте Московско-Казанской железной дороги через р. Москву от 5 января 1916 г. №38/48 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 2–3.

[2] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №11. С. 542.

[3] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 21 апреля 1916 г. №8952 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 55.

[4] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 28 апреля 1916 г. №9368 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 56.

невозможно», средств всё равно не хватало. Поэтому на 1916 г. Московское губернское земство ходатайствовало у правительства о выдаче субсидии в 67000 руб.[1] Ходатайство было одобрено[2] после просьбы Министерства путей сообщения инспектору казённых шоссе Калиновского предоставить своё заключение[3], в котором инспектор согласился с управой, аргументировав свою позицию большим сосредоточением в губернии войск и лазаретов, продвижением по шоссе масс войск, движением различных грузов, которые из-за перегруженности железнодорожных станций провозились гужевым транспортом.

К 1916 г. резко поднялись цены на материалы для обустройства дорог (Таблица 16).

Таблица 16. Сравнительная характеристика цен на материалы в пятилетие 1910-1914 гг. и 1916 г.[4]

Материал	Цены в 1910-1914 гг., руб.	Цены в 1916 г., руб.
Камень булыжный без отделки, за кубический сажень	60-75	125-180
Лесной материал сосновый, 12 аршин, 6 вершков	5,8-6	14-16
Лесной материал сосновый, 12 аршин, 5,5 вершков	4,5-5	9-14
Лесной материал сосновый, 12 аршин, 5 вершков	3,5-3,75	8-10
Лесной материал сосновый, 6 аршин, 4 вершков	0,75-0,85	2-2,25

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 25 ноября 1915. №131/2077 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 3. Л. 2-3.

[2] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 31 августа 1916 г. №19181 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 3. Л. 9.

[3] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 1 декабря 1915. №24406 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 3. Л. 4.

[4] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 1 августа 1916 г. №143/208 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 3-4.

Из Таблицы 16 видим, что цена на дорожные материалы на демонстрируемый период возросли в 2-3 раза. Если до Первой мировой войны они находились в относительно стабильном состоянии, то в годы войны изменения происходили бесконтрольно и скачкообразно. Цены выросли и на рабочие руки (Таблица 17).

Таблица 17. Цена на рабочие руки (за день работы) в 1910-1914 гг. и в 1916 г.[1]

Профессия	Цены в 1910-1914 гг., руб.	Цены в 1916 г., руб.
Бойщик со своим инструментом	1,5-2	4-5
Землекоп	1,24-1,40	3-4
Мостовщик	1,25-1,5	3-3,5
Плотник	1,25-1,5	4-4,5
Рабочий	0,8-1	2-3

Из Таблицы 17 видим, что цены на рабочие руки также выросли в 2-3 раза. Меньше всего выросла плата мостовщикам (в 2,36 раза), больше всего плотникам (в 3,09 раза). Хотя цена за день у тех и у других в 1910-1914 гг. была одинаковой, а в 1916 г. разница составила целый рубль. Возможно, такой разброс связан с уменьшением спроса на устройство мостовых, не являвшихся первоочередной задачей для дорожного строительства в 1916 г. Увеличение цен на работу остальных профессий получилось в одном диапазоне (2,57-2,78 раз).

При этом земская управа отмечала, что цены находятся в постоянном повышении.

Из-за нехватки средств и стремительного роста цен в земскую управу поступали предложения о сокращении ремонта дорог, но большинство гласных были решительно против. Сэкономить смогли, по предложению гласного А. М. Чернова, на уменьшении количества разъездов (ввиду покупки

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 1 августа 1916 г. №143/208 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 3-4.

автомобилей)[1]. Но на выполнение плана по шоссированию на очередной сессии 1916 г. средств всё равно не хватало, а предложения управы по поводу изыскания недостающих средств земство постановило оставить открытыми до следующей очередной сессии 1917 г.

Московское губернское земство во время войны продолжало заниматься рассмотрением ходатайств, касающихся дорожных вопросов. Например, Дмитровское уездное земское собрание просило шоссировать весь участок Вербилковского шоссе в текущем году. Губернская управа обещала принять все меры, но работа осложнялась нехваткой рабочих рук и проблемами с подвозом камня[2].

Также уездные земские управы представляли губернской управе доклады по дорожной части, представлявшие из себя ежегодные отчёты. Например, в 1916 г. Коломенская управа, в заведывании которой находились Зарайский, Каширский, Малинский и Егорьевский тракты[3], отчиталась за проделанную в 1915 г. работу[4]. В этот период наибольшая работа была произведена по улучшению Зарайского тракта. На нём ещё в 1914 г. было устроено полотно и замощено 165 саженей близ села Большое Колычёво и выложены каменные устои трубы на овраг близ деревни Малое Колычёво. Чтобы населению дать возможность пользоваться дорогой, в 1915 г. пришлось произвести крупный расход по засыпке оврага и устройству перекрытия на трубе в 2505 руб. 78 коп. Ввиду отсутствия достаточной ассигновки по счёту замощения дороги между сёлами управой из следующих сметных ассигнований было перенесено 2500 руб.: со счёта замощения дороги Сандыри – Северское (1500 руб.), со счёта ремонта мостов при д. Шелухиной (250 руб.), со счёта ремонта мостовых после паводков (350 руб.), со счёта общих расходов по дорожной части (150 руб.) и со счёта ремонта существующих мостов (300 руб.).

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, февраль-апрель. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 53.
[2] Там же. С. 62.
[3] 1913 г. Коломенское Очередное Уездное Земское Собрание. Доклад Коломенской Уездной Земской Управы по дорожной части // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 126–131.
[4] Коломенская уездная земская управа. Строительный отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 5 февраля 1916 г. №451 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 42.

Довольно крупный расход был произведён по улучшению Верховлянского тракта замощением Городковской низины близ с. Гололобово, где была устроена каменная одежда на протяжении 38 саж. шириной замощения в 4 аршина. На Каширском тракте кроме мелкого ремонта было закуплено 2,5 кубов камня для уничтожения раскатов близ Найдинской трубы и д. Ледово. На остальных трактах в Коломенском уезде производились лишь мелкие работы[1].

Также в своём докладе Коломенская управа обратила внимание на вопрос о ремонте мостов. Отсутствие рабочих рук не позволяло отремонтировать все планируемые сооружения. Кроме того, коломенские земцы отметили, что крестьяне на землях, на которых земством устроены мосты, совершенно не принимают никаких мер к их исправлению. Весь мелкий ремонт, обошедшийся бы крестьянскому обществу в ничтожную сумму, земству обходился очень дорого, так как приходилось присылать рабочих из Коломны, местное же население назначало обычно небывало высокие цены[2].

Московская уездная земская управа выдвинула свой способ экономии земских средств, она перед губернской управой ходатайствовала об изменении требований, предъявляемых губернским земством к шоссейным дорогам, в отношении ширины полотна дороги – вместо требуемых 4 саженей уменьшить до 3,5 саженей, и ширины отчуждаемой полосы земли - вместо 10 саженей уменьшить до 8 саженей[3]. Согласно составленному бароном Г. В. Розеном Руководству по устройству и содержанию земских дорог, вышедшему в 1916 г., из-за ограниченности средств, на которые строились земские дороги, следовало «заботиться об устранении всего лишнего, ограничиваясь лишь существенно необходимым»[4].

---

[1] 1915 г. Коломенское уездное земское собрание. Доклад Коломенской земской управы по дорожной части // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 43.

[2] 1915 г. Коломенское уездное земское собрание. Доклад Коломенской земской управы по дорожной части // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 44.

[3] Московская уездная земская управа. В Московскую Губернскую Земскую Управу. Дорожный отдел от 9 января 1916 г. №340 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 29.

[4] Руководство при устройстве и содержании земских дорог // Сост. бар. Г. В. Розен, инспектор по дор. части при М-ве вн. дел. — 6-е изд., испр. и доп., 10-я - 14-я тыс. экз. СПб.: М-во вн. дел, 1916. С. 1.

Встречались случаи и совместного шоссирования пограничных участков дорог двумя губерниями. Например, Московское и Калужское губернские земства совместно содержали Дракинскую переправу, находящуюся на тракте Тарусса – Серпухов при устье р. Протвы с ежегодным ассигнованием по 600 руб. каждым[1]. Данная дорога в пределах Тарусского уезда Калужской губернии имела уездный статус, а в пределах Серпуховского уезда Московской губернии (с 1870 г.) – просёлочный, земство возложило её содержание на Дракинское сельское общество, которое с того времени сдавало переправу в аренду и получало значительный доход. До 1914 г. дело было поставлено вполне удовлетворительно, но с передачей переправы в аренду другому лицу начались беспорядки, скандалы, драки, притеснения, поборы. Из-за этого Московское губернское земство и возбудило ходатайство о совместном с Калужским земством содержании данной переправы[2].

В Московском губернском земстве, особенно в дорожном отделе, росла потребность в оперативном и быстром передвижении, поэтому в июне 1916 г. губернское собрание постановило разрешить управе приобрести второй автомобиль для нужд дорожного отдела земства с ассигнованием сумм на покупку и на разъезды[3].

Шоссейные дороги Московской губернии строились не только за счёт государственных вложений, но и за счёт частных лиц и учреждений. Например, Русско-Балтийский автомобильный завод выделил 40 тыс. рублей на постройку шоссе на протяжении полутора версты около платформы «Фили» Александровской железной дороги. А графиня М. И. Витте внесла средства на постройку шоссейной дороги от Красной Пахры по направлению к городу Подольску на протяжении полверсты. Земство планировало начать строить данный участок с весны 1917 г., а

[1] М.В.Д. Земство. Калужская Губернская Управа. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу от 10 марта 1916 г. №300 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 71.

[2] Приложение к докладу о переправе через р. Протву. Очередному Тарусскому уездному земскому собранию уездной управы доклад Об изъятии из ведения Дракинского сельского общества переправы через р. Протву у села Тишкова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 72–74.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, экстренная сессия 7–10 июня. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 26.

также после войны, «когда у губернского земства явятся свободные на дорожные потребности средства», вернуть половину потраченной графиней суммы[1].

При решении дорожных вопросов во время Первой мировой войны необходимо было ориентироваться на военные интересы. В губернскую земскую управу периодически поступали ходатайства от предприятий, работающих на оборонную промышленность. 8 октября 1916 г. поступило прошение от контрагента главного артиллерийского управления Николая Александровича Второва о разрешении устройства пересечения Богородского и Нижегородского шоссе воздушными электрическими линиями воздушного напряжения 30000 вольт[2], к которому через 2 дня присоединилось товарищество на паях «Электросталь». Данная линия предназначалась в том числе для обслуживания строившегося завода для производства высших сортов стали «Электросталь», признанного циркуляром Особого совещания по обороне от 29 мая 1916 г. за №14034, работающим исключительно на оборону[3].

А в ноябре 1916 г. прошение поступило от акционерного общества «Московский капсюльный завод», предприятия, специализировавшегося на изготовлении капсюлей детонаторов ручной гранаты образца 1914 г. Завод просил управу назначить переустройство грунтовой дороги от с. Троицкого до 13 версты Калужского шоссе в д. Тёплые станы в шоссейную в будущий строительный сезон, чтобы иметь возможность летом и осенью 1917 г. пользоваться бесперегрузочным сообщением грузовыми автомобилями с Москвой[4].

Одной из важных проблем при шоссировании дорог являлось качество материала, поэтому в декабре 1916 г. земство признало необходимость проживания

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 28–30 сентября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 16–17.

[2] Николай Александрович Второв. Контрагент Главного Артиллерийского Управления. Его превосходительству господину председателю Московской губернской управы прошение от 8 октября 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 145.

[3] Товарищество на паях «Электросталь». Правление. Его превосходительству господину председателю Московской губернской управы прошение от 10 октября 1916 г. №882 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 143.

[4] Акционерное О-во «Московский капсюльный завод». Директор завода. В Московскую уездную земскую управу от 25 ноября 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 174–175.

инженера на линии для установления лучшего надзора «за поставкой материала, производством работ и действием десятников»[1].

В том же году А. Е. Грузинов предложил уделять большее внимание своевременным мерам по расчистке дорог от грязи и борьбе со снежными заносами. Он же выступил за разработку правил пользования шоссейными дорогами. Такое решение позволило бы минимизировать конфликтные ситуации на дорогах и обеспечить их большую сохранность.

Потребность мужчин на фронте сказалась и на составе дорожных работников. Земство признало возможным предоставление должностей смотрителей шоссейных застав женщинам на одинаковых основаниях с мужчинами, кроме застав с особо сильным движением[2].

Смотрители застав несли ответственность за заставное имущество. На всех заставах находились стандартные наборы предметов. Например, согласно описи движимого имущества, составленной 24 января 1916 г., на Рузской заставе числились: конторка ясеневого дерева с двумя ящиками, табуретка к конторке, часы стенные с недельным заводом, счёты ясеневого дерева, ножницы конторские, линейка, 3 знака металлических для сторожей, 3 рамки деревянные со стёклами для объявлений, ящик из листового железа с висячим замком (для отпуска билетов), 3 металлических штемпеля с календарями и к ним 1 резиновая пластинка, печь чугунная круглая маленькая, прибитая к коромыслу цепь, вывеска, номера металлические №38, фонарь столбовой с лампой, фонарь коридорный, фонарь сигнализационный, дело с циркулярами, а также несколько книг: кассовая, ревизионная, жалобная, приход-расходная билетная[3].

На заставах продолжали возникать инциденты, как правило, связанные с неуплатой шоссейного сбора. Московская губернская земская управа 3 августа 1916 г. получила сведения по обвинению сторожа Волоколамского городского

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 8 декабря. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 7.
[2] Там же. С. 7–8
[3] Опись движимого имущества, находящегося на Рузской заставе от 24 января 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 213. Л. 40.

шлагбаума Фёдора Лихачёва в нанесении при отправлении своей должности оскорбления управляющему аптекой Бобруйского сводного полевого запасного госпиталя провизору Головни и требовании с него шоссейного сбора[1]. Оно заключалось в том, что 27 декабря 1915 г. провизор Головня ехал со знакомыми дамами из г. Волоколамска в соседнее село Ивановское. У городского шлагбаума сторож Лихачёв на требование Головни пропустить его, как военного, бесплатно, отказался это сделать, вследствие чего Головня уплатил деньги. Возвращаясь обратно ночью Головня у городского шлагбаума, постучав в окно квартиры сторожа шлагбаума Фёдора Лихачёва, попросил его пропустить через шлагбаум. На это Лихачёв, по заявлению провизора, в грубой форме потребовал уплаты денег за проезд. Головня заявил, что он как военный не обязан платить и снова подтвердил просьбу пропустить его через шлагбаум. Однако Лихачёв отказался исполнить просьбу со словами: «Много вас, молодчиков, шляется». Возмущённый таким обращением Головня, крикнув, чтобы тот так не смел с ним обращаться, толкнул Лихачёва, а когда последний стал ругаться, обнажил шашку и ударил ею плашмя Лихачёва по спине и намеревался отнять у него цепь, когда на крик Лихачёва из конторы вышел смотритель шлагбаума Суворов, заявивший протест против обнажения шашки, Головня купил в конторе билет и проехал через шлагбаум. Рапорт Головни, дошедший до штаба Минского военного округа, утверждал, что шлагбаум на Троицкой улице неправильно и незаконно берёт плату, при чём часто проходит руготня по адресу призванных на службу запасных, новобранцев, ратников, и проезжающих по службе, в числе последних бывают офицерские чины, в последнее же время взята была плата за проезд управления врача, командированного для прививки противотифозной вакцинации. Лихачёв вину не признал, и Суворов подтвердил, что оскорблений не слышал.

Московская губернская земская управа отметила, что «всем лицам, в том числе и лицам военного ведомства, имеющим надобность в проезде по служебным

[1] М.В.Д. Московского губернатора. По Губернскому, по земским и городским делам присутствию. Московской губернской земской управе от 3 августа 1916 г. №2029 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 20.

делам через шоссейные заставы, губернскою управой всегда выдавались и выдаются открытые листы». Ни Головня, ни врач такого листа смотрителю не предоставили, кроме того, Головня ехал не по служебным, а по личным делам. И в связи с тем, что факт оскорблений не был подтверждён, губернское собрание постановило дело сторожа Волоколамского земства прекратить[1].

Земская управа старалась оптимизировать и юридическую составляющую дорожного дела. Специалисты привлекались земством для выработки более оптимальных форм заключения дорожных сделок[2].

Во время Первой мировой войны земство занималось постройкой запланированной в 1912 г. сети дорог и выражало твёрдое намерение её закончить. В сеть даже добавляли новые шоссейные участки и мосты. Земство ходатайствовало у Министерства путей сообщения о выделении сумм на постройку новых шоссе, а также о разрешении использовать оставшиеся средства на постройку отдельных шоссе по выполнении сметы для покрытия расходов по другим шоссе, что позволило бы ускорить процесс принятия решений и увеличить темпы шоссирования.

Не остался в стороне и вопрос о заработной плате дорожных работников: содержание дистанционных инженеров увеличили на 1800 рублей, старших инженеров – на 2400 рублей «на время войны и до наступления нормальных условий оплаты труда». Также в помощь инженерам для постройки дорог новой сети земство пригласило 4-х человек с окладом в 1800 рублей каждому[3]. Временные прибавки к жалованью полагались и смотрителям шоссейных застав, и прочим служащим дорожного отдела[4].

---

[1] Журнал Московского Губернского по земским и городским делам присутствия. Заседание 29 июля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 21–23.

[2] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 8 декабря. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 7–8.

[3] Там же. С. 19–21.

[4] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 28–30 сентября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. С. 17.

Кроме штатных и наёмных работников к строительству дорог Московской губернии привлекались военнопленные[1]. Согласно ст. 12 «Положения о военнопленных» 1914 г., военнопленные могли привлекаться «к разным казённым и общественным работам сообразно с их чином и способностями, за исключением офицеров». Данные работы не должны были быть изнурительными, а также иметь отношение к военным действиям. Под такие работы подходили строительство и ремонт шоссейных дорог. Работа военнопленных не оплачивалась, а все расходы по их содержанию нёс военный фонд[2]. К трудностям использования труда военнопленных можно отнести возникновение случаев отказа пленных от работ или проявления ими «явная нерадивости», «дурного поведения» и ведения «вредной агитации среди других пленных»[3]. К концу 1915 г. в России было около 1 млн. военнопленных, в этот период свыше 700 тыс. военнопленных были заняты на работах первейшей для страны важности: на сельскохозяйственных (260 тыс.), на каменноугольных копях, на сооружаемых железнодорожных линиях, на лесных работах по заготовке железнодорожных шпал[4]. Общее число военнопленных к октябрю 1917 г. выросло до 2,4 млн[5].

Ввиду крайнего недостатка рабочих рук в Московской губернии Московское губернское земство испытывало чрезвычайно сильные затруднения по постройке новых и ремонтированию существующих шоссейных дорог губернии. Это обстоятельство угрожало привести существующие шоссейные дороги губернии в непригодное состояние, что негативно могло отразиться на всей экономической жизни местного населения и в частности на исправном передвижении воинских

---

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. №152/1434 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 27-32.

[2] Россия. Военные уставы и наставления. Положение о военнопленных / Россия. Военные уставы и наставления. СПб., 1914. С. 2.

[3] Галкин П. В. Деятельность земских организаций в период Первой мировой войны (по материалам Московской губернии) // Военно-исторический журнал. 2010. № 7. С. 61–65.

[4] Министерство Земледелия. Департаменты Государственных земельных имуществ и Земледелия. Губернским и Уездным Земским Управам от 4 февраля 1916 г. №11–3 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 132.

[5] Нахтигаль Р. Военнопленные в России в эпоху Первой мировой войны // Quaestio Rossica. 2014. № 1. С. 148.

частей и грузов, а также на обслуживании нужд «довольно густой в пределах Московской губернии сети госпиталей и раненых воинов» [1].

Поэтому уже в сентябре 1914 г. Московская губернская земская управа поставила перед губернатором вопрос об использовании труда военнопленных на работах по земскому хозяйству. Наиболее целесообразным, по мнению земства, являлось приспособление труда военнопленных к капитальным дорожным работам, так как это дало бы возможность сосредоточить значительное число рабочих военнопленных в одном месте, что облегчило бы как военный, так и технический за ними надзор. Но крупные дорожные работы было вести затруднительно из-за сокращения финансирования и из-за того, что глава дорожного земского хозяйства А. Е. Грузинов был призван на действительную военную службу. Поэтому управа предлагала использовать военнопленных и на мелких дорожных работах, таких как производство земляных работ, добыча камня, углубление канав, планировка обочин, чистка грязи на шоссе, установка защит от снега, ремонт деревянных мостов, корчёвка пней[2].

Московская губернская земская управа летом 1915 г. возбудила ходатайство перед штабом Московского военного округа об отпуске 600 человек военнопленных для использования их труда в области дорожного строительства, но в данном прошении было отказано, свободных от работ военнопленных не оказалось[3].

21 января 1916 г. ходатайствовала перед эвакуационным отделом Генерального штаба об отпуске в её распоряжение 1677 военнопленных, из них большинство – 1390 человек для производства дорожных работ, в т. ч. 450

---

[1] Московская Губернская Земская управа. В Главное Управление Генерального Штаба. Эвакуационный отдел от 21 января 1916 г. №27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 129.

[2] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Господину Московскому Губернатору от 22 сентября 1914 г. №86/2114 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 322–323.

[3] Клинская Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую Управу. Экономический отдел от января 1916 г. № 939 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 167.

копщиков и 200 рабочих просили отпустить в настоящее время, а с наступлением весны – остальных 630 землекопов, 40 мостовщиков, 50 бойщиков и 20 плотников[1].

13 февраля 1916 г. председатель Московской губернской земской управы обратился к Министру земледелия о назначении земским учреждениям военнопленных, предоставленных на сельскохозяйственные работы, для дорожных, гидротехнических и иных производимых земством работ[2]. Согласно наведённым в Главном управлении Генерального Штаба справкам, планировалось отклонить прошение, поэтому просьбу поддержать данное ходатайство земство 18 февраля направило губернатору[3], 22 февраля министру путей сообщения[4] и дорожному отделу Министерства внутренних дел[5]. Несмотря на это 1390 военнопленных дорожному отделу выделены не были, т.к. «они предназначались для важнейших по обстоятельствам времени сельскохозяйственных работ»[6].

В апреле 1916 г. партия военнопленных была отправлена из Пензы в Московскую губернию по отдельным уездам. В Клинский уезд были направлены 74 военнопленных земству и 50 военнопленных дорожному отделу[7]. В Звенигородский уезд – 43 человека в Голицыно, 30 человек в Новоиерусалимскую и 20 человек дорожному отделу[8]. В Подольский уезд – 30 человек земству и 4 человека дорожному отделу[9].

---

[1] Московская Губернская Земская управа. В Главное Управление Генерального Штаба. Эвакуационный отдел от 21 января 1916 г. №27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 129.

[2] Его Высокопревосходительству Господину Министру Земледелия. Председатель от 13 февраля 1916 г. №49 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 116.

[3] Господину Московскому Губернатору от 18 февраля 1916 г. №58 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 119.

[4] Его Высокопревосходительству Господину Министру Путей Сообщения. Председатель от 22 февраля 1916 г. №48 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 117.

[5] В Дорожный Отдел Министерства Внутренних Дел. Председатель от 22 февраля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 118.

[6] Директор департамента государственных земельных имуществ. Его Высокоблагородию А. Е. Грузинову // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 121.

[7] Клин. Земство. 28 апреля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 6.

[8] Звенигород. Земство. 28 апреля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 33.

[9] Подольск. Земство. 28 апреля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 34.

В мае 1916 г. «ввиду безвыходного положения» было возбуждено прошение о направлении 400 военнопленных на дорожные работы[1]. В том же месяце для дорожных работ на Ярославском шоссе от дорожного отдела прибыло 20 военнопленных из нижних чинов Австрийской армии. Работы производились в непосредственной близости от д. Мызы Раево, представляющую из себя значимый пункт хранения огнестрельных припасов артиллерийского ведомства. Согласно требованию начальника Московского артиллерийского склада по Раевскому гарнизону о выселении военнопленных в отдаление на 10 вёрст от Мызы Раево, вице-губернатор Московской губернии А. М. Устинов предписал земству военнопленных с указанных отозвать[2].

Но ответственный за данный участок инженер просил оставить всё на своих местах, т.к. военнопленные хорошо охранялись ночным сторожем и 2 стражниками, работавшими вместе с военнопленными. Кроме того, шёл процесс неотложной работы и оставление дороги в таком виде могло привести к несчастным случаям. Также инженер приводит довод о том, что другие военнопленные (300 человек на фабрике Моргунова) работают ещё ближе к артиллерийскому складу[3]. Вице-губернатор согласился с данными доводами и предписал разрешить земской управе закончить ремонтные работы на данном участке (12-я верста Ярославского шоссе) с помощью труда военнопленных. Но тем же ответом 2 стражника-охранника были отозваны и поэтому земству предписывалось обеспечить новую надёжную охрану[4]. Командующий войсками Московского военного округа также дал разрешение на использование военнопленных «при условии самого тщательного надзора»[5].

---

[1] Дорожный отдел. Петроград Каменноостровский проспект 54 Грузинову от 16 мая 1916 г. №233/814 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 21.

[2] М.В.Д. Московского губернатора. По канцелярии. Московской губернской земской управе от 13 мая 1916 г. №10253 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 22.

[3] Инженер Московской губернской управы. В Дорожный отдел от 16 мая 1916 г. №233/1258 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 25–26.

[4] М.В.Д. Московского губернатора. По канцелярии. Московской губернской земской управе от 20 мая 1916 г. №10804 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 32.

[5] Московский губернатор. Его Выс-дию А. Е. Грузинову от 29 мая 1916 г. №11494 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 71.

Но в связи с обстоятельствами военного времени с охраной возникали проблемы. Например, в с. Имерево и с. Анискино Гребневской волости Богородского уезда прибыло 30 человек военнопленных для разработки шоссе, но конвой долго не назначался и их охраной занималась конная стража, состоящая из 9 человек. Уездный исправник не мог назначить свой конвой, поэтому он просил выделить управу выделить по 1 конвойному на каждых 10 военнопленных[1]. По донесению того же исправника уже к июлю 1916 г. военнопленные в составе 52 человек находились без всякого присмотра и свободно ходили по деревням, поэтому уже вице-губернатор просил озаботиться вопросами надзора[2].

На 21 июня 1916 г. около 400 военнопленных уже были привлечены к дорожным работам в Московской губернии. Но из-за нехватки рабочих в губернии, являвшейся центром тыловой организации, управа ходатайствовала у Главного управления генерального штаба о выделении ещё 500 человек[3]. Земство в данном вопросе поддержало и Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог[4]. Но из-за отсутствия свободных рук данное прошение удовлетворено не было, о чём управлению сообщил полковник Туганов[5].

Губернская управа могла принимать переводы, присланные на имена военнопленных. Например, в мае 1916 г. земство ходатайствовало у Мервского почтового отделения, Самаркандского отделения Азовско-Донского банка, Никольско-Уссурийского почтового отделения «не отказать пересылать в Московскую губернскую управу почтовые переводы» в 30 крон на имя Михаила

---

[1] М.В.Д. Богородского уездного исправника от июня 1916 г. №526 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 72.

[2] М.В.Д. Московского губернатора. По канцелярии. Московской губернской земской управе от 11 июля 1916 г. №15199 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 118.

[3] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное Управление Генерального Штаба от 21 июня 1916 г. №233/989 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 77.

[4] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Отдел шоссейных дорог. VII делопроизводство от 20 июля 1916 г. №16191. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 125.

[5] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Отдел шоссейных дорог. VII делопроизводство от 27 июля 1916 г. №16629. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 136.

Банка[1], 30 руб. на имя Людвига Гана (Лаюша Хана)[2], 20 крон на имя Фельди Яноса[3]. За получением средств военнопленные были обязаны лично являться в отделение банка в Москве и предоставлять удостоверение военных властей о разрешении выдать им деньги[4].

Согласно фотографическим снимкам Московской губернской земской управы[5], в августе и сентябре 1916 г. военнопленные привлекались к дорожным работам на Ирининском шоссе в Подольском уезде[6], к работам по капитальному ремонту Черкизовского моста рядом с Преображенской заставой на 1-й сотке 2-ой версты Стромынского шоссе (участвовали 6 мадьяр и 4 австрийских немца из 9, 12, 13, 15, 25 и 83 австрийских пехотных полков и 5 сапёрного батальона)[7], на постройке железобетонной трубы на Боровском шоссе в Московском уезде (участвовали 7 венгров и 1 австрийский еврей из 10, 11 венгерского ландштурма, 36 австрийского ландштурма, 5, 67 венгерских полков, 5 сапёрного батальона, 6 дивизиона тяжёлой артиллерии)[8]. Для понимания военнопленными своего положения по предложению Московского губернатора земской управой были отпечатаны Правила содержания военнопленных на русском, немецком, польском и мадьярских языках[9].

---

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Мервское почтовое отделение от 27 мая 1916 г. №233/861 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 37.

[2] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Самаркандское отделение Азовско-Донского банка от 27 мая 1916 г. №233/862 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 37.

[3] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Никольско-Уссурийское почтовое отделение от 27 мая 1916 г. №233/863 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 38.

[4] Азовско-Донской коммерческий банк. Самарканд, 26 мая 1916 г. Московской Губернкой Земской Управе в Москву // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 52.

[5] См.: приложения № 10-13.

[6] Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 22 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 1.

[7] Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 1 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 2; Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 2 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 3.

[8] Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 5.

[9] Московская губернская земская управа от 8 июня 1916 г. №301 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 117.

16 ноября 1916 г. некоторые десятники получили постановление управы приехать в Воскресенск и принять на станции пленных: 30 – десятнику Белоусову в Шаховскую[1], 20 – десятнику Журочкину в Нахабино[2], 70 – десятнику Волкову в Волоколамск[3], 200 – десятнику Морозову в сам Воскресенск на Крестовскую улицу[4], 80 – десятнику Андрееву в Петровское[5].

В декабре 1916 г. поступила новая партия военнопленных. Десятники их принимали на железнодорожных станциях: на ст. Щелково Винокуров принял 25 человек[6], на ст. Бронницы: Сатин – 140 человек[7], Петров – 15 человек[8], Соловьев – 10 человек[9], Сафонов – 40 человек[10], Кузнецов – 20 человек[11], Спицын – 30 человек[12].

Московское губернское земство активно подавало прошения Министерству путей сообщения о выделении дополнительных субсидий на содержания казённых дорог в 1917 г. Земская управа в 1916 г. обратилась к начальнику Московского округа путей сообщения с ходатайством ассигновать 540 тыс. рублей вместо отпускаемых 202455 рублей «ввиду сильного вздорожания цен на материалы и

---

[1] Дорожный отдел. Шаховская Десятнику Белоусову от 16 ноября 1916 г. № 233/1836 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 364.
[2] Дорожный отдел. Нахабино Десятнику Журочкину от 16 ноября 1916 г. № 233/1837 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 365.
[3] Дорожный отдел. Волоколамск Земскому десятнику Волкову от 16 ноября 1916 г. № 233/1838 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 366.
[4] Дорожный отдел. Воскресенск Крестовская улица Десятнику Морозову от 16 ноября 1916 г. № 233/1839 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 367.
[5] Дорожный отдел. Петровское Московской губернии Земскому десятнику Андрееву от 16 ноября 1916 г. № 233/1840 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 368.
[6] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1947 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 393.
[7] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1948 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 394.
[8] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1949 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 395.
[9] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1950 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 396.
[10] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1951 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 397.
[11] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1952 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 398.
[12] Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1953 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 399.

рабочую силу, вызванного переживаемым ныне чрезвычайным временем». Земская управа считала, что поддержание в исправном состоянии существующих дорог стало более важным, чем в годы, предшествующие войне[1]. Если до войны, по мнению представителей промышленности, Московский тракт «заглох», то во время войны тракт заставил о себе вспомнить в связи с большими объёмами провоза грузов между Москвой и Петроградом в условиях загруженности железных дорог[2], из-за чего прибывающие на пригородные станции грузы и не могли быть отправлены на место назначения[3].

Позже земство привело примерные цифры своего расчёта: расходы на 1917 г. должны были составить 675 тыс. руб. (545 тыс. – на ремонт, 92 тыс. – на администрирование шоссейных дорог, 38 тыс. – на общедорожные расходы), доходы же от получения шоссейного сбора и сдачи в аренду обрезов дорог должны были составить примерно 135 тыс. руб. После вычета из расходов доходов получалось, что ассигнования должны были составить как раз 540 тыс. руб.[4]

Министерство в ответ на земскую просьбу попросило инспектора казённых шоссейных дорог Московской и других губерний действительного статского советника инженера Калиновского предоставить разъяснения и заключение[5],

---

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину начальнику Московского округа путей сообщения от 12 августа 1916 г. №106/1254 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 2.

[2] Вопрос о постройке шоссейных магистралей // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. № 2–3. С. 46.

[3] Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. №12. С. 362.

[4] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 1 августа 1916 г. №143/208 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 3-4.

[5] Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Отдел шоссейных дорог. Господину инспектору казённых шоссейных дорог Московской и других губерний действительному статскому советнику инженеру Калиновскому от 12 августа 1916 г. №17982 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 10.

который перенаправил в земскую управу прошение предоставить проект сметы на 1917 г.[1]

На это земство осенью 1916 г. и в Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (19 сентября), и инспектору шоссейных дорог губерний (12 октября) ответило, что цены по сравнению с пятилетием 1910-1914 гг. возросли в среднем в 2,5 раза и средний расход, который равнялся 217448 руб. 49 коп. теперь равен 543620 руб., при округлении получается 544000 руб.

Расход на администрацию был высчитан особо с прибавкой на увеличение числа дистанционных инженеров (казённых шоссе не касалось), на выслугу лет технического персонала, а также на увеличение ассигнования из-за вздорожания жизни всем служащим и прибавку на разъезды служащих дорожного отдела (всего по смете 275000 руб. вместо 217843 руб., для казённых шоссе: если оставшуюся сумму разделить на 3, то получится 95000 руб. на содержание администрации). Из числа общедорожных расходов, значившихся по смете на 1916 г. к сумме 18800 руб., сделана прибавка главным образом на приобретение двух камнедробилок (около 15000 руб.), на ремонт казённых домов (около 30000 руб.), а также на вознаграждение работникам бухгалтерии и канцелярии (1200 руб.). Всего прибавок получилось на 38000 руб. Следовательно, общий расход на дорожную часть составил (545000 руб. + 92000 руб. + 38000 руб.) 675000 руб. Исключая доходы в 135000 руб., и получилось 540000 руб. Более подробная смета, по мнению земцев, не составлялась ввиду того, что потребовалось бы много работы и времени и что это может оказаться бесцельным, если бы было отказано в ассигновании[2].

Переписка продолжалась и дальше: 14 октября 1916 г. заместитель начальника управления шоссейных дорог А. А. Гельфер просил ускорить разъяснения по этому вопросу[3].

---

[1] В Московскую губернскую управу от 10 сентября 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 11.

[2] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 19 сентября 1916 г. №143/1446 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 14-15; Министерство путей сообщения. Инспектору шоссейных дорог губерний от 12 октября 1916 г. №238 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 16-18.

[3] Телеграмма от 14 октября 1916 г. №93 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 19.

Более подробно была составлена смета на ремонтное содержание казённых шоссе в 1917 г. По ней приход составлял 341242 руб. 68 коп., расход – 348303 руб. 50 коп. (из этого 1/3 на содержание администрации), общий расход исчислялся в 681400 руб. Получается, что и здесь была недостача: дефицит в 340157 руб. 32 коп[1].

Московское губернское земство было намерено лишь провести неотложные капитальные работы. Земцы считали, что какие-либо сокращения запрашиваемой у министерства суммы были невозможны, ведь во время войны, когда в Московской губернии, которая являлась центром тыловой организации, «сосредоточены масса войск, лазаретов и т.п., а северо-западная часть уже входит в состав Минского военного округа – поддержание шоссейных дорог и мостов в полной исправности для движения войск, для движения непомерно возросшего числа всяких грузов к станциям и со станций железных дорог и для сообщения административных пунктов является вопросов общегосударственной важности»[2]. Но запрашиваемая сумма из-за бюрократических проволочек и отсутствия средств в казне к 1917 г. так и не была выделена.

К февралю 1917 г. хозяйственное состояние Московского губернского земства стало «исключительно угрожающим и, несмотря на осознание «трудности предстоящей работы», земские органы продолжали свою деятельность[3]. Дорожный вопрос, как и многие другие, в этот момент отошёл на второй план, земство уделяло острое внимание проблеме снабжения населения продовольствием.

Московское губернское земство продолжило функционировать и при Временном правительстве. 9 марта Министерство путей сообщения отпустило земству на дорожный вопрос 2 млн. руб., но из них было переведено 10 марта только 500 тыс. руб.[4]

---

[1] Смета на ремонтное содержание казённых шоссе в 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 5-9.

[2] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 1 августа 1916 г. №143/208 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 3.

[3] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1917, чрезвычайная сессия 14 февраля. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917. С. 4.

[4] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. №152/1434 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 27.

22 марта 1917 г. земством был рассмотрен вопрос о выделении средств на дорожное дело. Последняя расходная смета земства «старого состава» на дорожный отдел составила 1881999 руб. 33 коп. На этой же сессии финансовая комиссия доложила земскому собранию о большом сокращении сметы по дорожной части на 1917 г. (в особенности по земским шоссе) из-за тяжёлого финансового положения и невозможности проводить какие-либо работы. Данное сокращение сметы, по мнению земцев, в будущем должно было вызвать крупные ассигнования[1].

В последние годы земской деятельности сметные значения на шоссирование дорог стремительно росли. Но увеличение сметы не позволило исполнить планируемое в связи с фактическим непоступлением земских сборов. После марта 1917 г. на сессиях «нового состава» земства дорожный вопрос отошёл на дальний план.

Продолжали поступать отдельные дотации от министерства. 12 июня 1917 г. оно перевело земству 201588 руб., которые числились на содержание казённых шоссе в 1916 г.[2]

26 июня 1917 г. отчиталась о расходах. Расходы, произведённые на VIII и X дистанциях, на содержание Казанского (Рязанского) шоссе составили 864 руб., земских шоссе (Ивановского, Бронницкого, Касимовского, Крюковского, Пятницкого, Солнечногорского) – 2077,1 руб., десятников – 26,39 руб., Покровского заставного дома – 7 руб., обоза – 56,9 руб., военнопленных (харчи, одежда, обувь, квартиры, проезд, жалование) – 656,63 руб. Всего получилось 3688,02 руб.[3]

---

[1] Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1917, 52-я очередная сессия 28 февраля – 24 марта. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917. С. 6–7.

[2] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину начальнику Московского округа путей сообщения от 12 августа 1916 г. №106/1254 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 2.

[3] Московская Губернская Земская Управа. Отдел Дорожный. Отчёт №1196 о расходах, произведённых из аванса от 26 июня 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1680. Л. 1–4.

В сентябре 1917 г. земство просило Управление шоссейных дорог выделить 1 млн. руб. из-за недостачи в марте «ввиду дороговизны и почти всеобщей мобилизации». Дорожному отделу пришлось организовать свои обозы в количестве 300 лошадей и возбудить ходатайство перед Управлением шоссейных дорог об отпуске военнопленных для обслуживания этих обозов и для разработки каменных и песчаных карьеров, а также для производства дальнейших работ. Для оборудования обозов и закупки лошадей дорожном отделу пришлось командировать своих сотрудников в Черниговскую губернию, таким образом получив выгодные условия. Часть оставшегося зимнего сезона и первый строительный сезон 1917 г. был употреблён дорожным отделом на вывоз материалов на линии построек и к железнодорожным станциям, а также на заготовку камня в карьерах. Всего к 1 августа было разработано 1105 кубических саженей и заготовлено в карьере 1401 кубическая сажень камня. За первые 7 месяцев 1917 г. земство отремонтировало 41,37 вёрст дорог количеством 21 тыс. кубических саженей камня, а также полностью отстроило 4,79 вёрст новых дорог[1].

Земство отчиталось о расходах за данный период: оборудование обоза (155 тыс. руб.), вознаграждение техническому персоналу, канцелярии и счетоводу (13,4 тыс. руб.), вознаграждение десятникам за их разъезды (32 тыс. руб.), заготовка камня в карьерах и на складах (30,3 тыс. руб.), постройка и заготовка железобетонных сооружений (12,8 тыс. руб.), покупка катков и инструментов (1,5 тыс. руб.), содержание и оборудование складов для материала (2,9 тыс. руб.), содержание обозов, работающих на постройках (120,3 тыс. руб.), содержание военнопленных работающих на постройках (162,7 тыс. руб.), расходы по постройкам: оплата подрядчикам и поставщикам (294,6 тыс. руб.), содержание артелей мостовщиков (6,3 тыс. руб.), содержание автомобилей при разъездах (1,7 тыс. руб.). Общие затраты за 7 месяцев 1917 г. составили 833,5 тыс. руб. Также земство отметило в отчёте, что количество дорожных работ и соответственно

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. №152/1434 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 27–31.

затрат за август – первую половину сентября увеличилось, т.к. «осенне-зимний период обыкновенно бывает усиленным»[1].

В целом, в период Первой мировой войны продолжалось строительство сети шоссейных дорог 1912 г. и Московское губернское земство выражало твёрдое намерение её закончить. Причём, новая шоссейная сеть расширялась путём включения в неё новых участков. Земская управа подавала прошения Министерству путей сообщения о выделении средств на строительство новых шоссе и о разрешении использовать оставшиеся средства на постройку отдельных шоссе на строительство других шоссе, что позволило бы добиться ускорения принятия решений и увеличения темпов шоссирования.

Московское губернское земство во время Первой мировой войны продолжало активно заниматься строительством и ремонтом шоссейных дорог, рассмотрением ходатайств уездных земств, поиском способов получения новых дорожных доходов, таких как сдача в аренду обрезов дорог и привлечение частного капитала. Проблему нехватки рабочих земство пыталось решить разрешением женщинам наравне с мужчинами поступать на службу смотрителями шоссейных застав и использованием труда военнопленных.

Подводя итог второй главы, отметим, что в предвоенные и военные годы шла реализация новой сети шоссейных дорог Московской губернии. В 1910–1912 гг. было проведено обследование дорожной сети, составлен и согласован список планируемых к шоссированию дорог, определён порядок работы. Причём работы по шоссированию начались даже раньше, чем был составлен окончательный проект.

В этот период Московская губерния являлась одним из передовых регионов страны по вопросам шоссирования и делила 1–2 места с Петербургской по количеству вёрст шоссированных дорог. В довоенный период темпы строительства увеличивались: в год строилось от 20 до 40 вёрст. Наилучшие показатели были достигнуты в первый год Первой мировой войны – в 1914 г. было шоссировано 90

[1] Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. №152/1434 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 31–32.

вёрст, но уже в следующем году темпы резко упали: было шоссировано 46 вёрст, 31 версту из которых составляли дороги новой сети, остальные 15 вёрст несетевых дорог были реализованы благодаря частной инициативе в первую очередь в связи с военными потребностями. Падение темпов продолжилось и дальше: в 1916 г. было шоссировано менее 30 вёрст сетевых дорог, а за первые 7 месяцев 1917 г. – всего около 5 вёрст.

С началом Первой мировой войны земский бюджет оказался в дефиците. Из-за быстрого роста цен земские органы увеличивали дорожные сметы и поднимали заработную плату работникам дорожного отдела. Но серьёзный недостаток рабочих, нерегулярность подвоза камня, несговорчивость сельских общин, неуплата земских сборов и нарастающий кризис в обществе, связанный с трудностями военного времени и выявлением проблем в других сферах земской деятельности, привели к тому, что земским планам по шоссированию дорог Московской губернии не суждено было сбыться.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Шоссирование дорог, всегда игравшее важную роль в экономической и культурной сферах жизни населения, в Московской губернии началось в первой половине XIX в. и к 1860-м гг. общая протяжённость шоссейных дорог Московской губернии составила 500 вёрст. В этот период шоссе, подчинявшиеся Министерству путей сообщения, были переданы на попечение Московского губернского земства, которое сразу выдвинуло идею о том, что единственным способом улучшения путей сообщения является их постепенное шоссирование. Поэтому земство занялось обустройством вверенных ему дорог, изменением статуса главных путей сообщения с уездного на губернский, реализовало систему дорожных сборов. Благодаря земской деятельности к концу XIX в. количество шоссе увеличилось на 1000 вёрст, тем самым оно возросло в 3 раза, а также шоссейная сеть Московской губернии стала образцовой для страны. Но по сравнению со странами Западной Европы темпы строительства шоссейных дорог всё равно были относительно невысокими, так правительство было сосредоточено на создании железнодорожной сети, при этом не создав удобную сеть шоссейных подъездов к станциям железных дорог, из-за чего грузооборот на них не мог достичь максимально возможных показателей.

Активное строительство шоссейных дорог в Московской губернии развернулось с 1895 г., когда началось проектирование новой сети шоссейных дорог, произошло увеличение срока содержания шоссе с 10 до 25 лет и был принят закон о дорожном капитале, позволявший суммы земских сборов направлять на улучшение существующих путей сообщения. Но в этот же период в разы возросли обязанности губернской управы в других сферах земской деятельности, поэтому доля расходов на дорожную часть, составлявшая до 1880-х гг. 50–70% от общего бюджета, к началу XX в. сократилась до 30%.

Шоссейная сеть, задуманная в 1895 г., была завершена в 1903 г., но ещё до её окончания земство запланировало реализацию новой сети. Но Русско-японская война 1904–1905 гг. не позволила приступить к своевременному шоссированию, а

революционные события 1905–1907 гг. ещё дальше отодвинули планы развития дорожной инфраструктуры в губернии. Только после вышеперечисленных событий Московское губернское земство вернулось к данному вопросу и выхлопотало у правительства ссуду в размере более 1,5 млн. руб., которая должна была быть погашена к 1916 г.

В начале реализации проекта «Дорожная сеть Московской губернии 1912 года» длина шоссейных дорог губернии равнялась 1655 вёрстам, планируемая сеть могла бы увеличить данное количество до 2050 вёрст. В ходе предварительных изысканий новой сети были обследованы участки планируемых к шоссированию дорог, составлены сметы, карты дорог, определены районы тяготения к новым дорогам и очередь шоссирования.

Основными видами деятельности Московской губернской земской управы в дорожной сфере в начале XX в. были:

- реализация новой шоссейной сети;

- рассмотрение прошений уездных земств о принятии в сеть новых дорог;

- исполнение постановлений Министерства путей сообщения;

- регулирование правил взимания шоссейного сбора с помощью установления тарифов и введения дорожных абонементов;

- принятие на работу крестьян с целью привлечения дополнительных рабочих рук на строительный сезон;

- устранение неисправностей на шоссе;

- решение конфликтных вопросов на шоссейных заставах;

- получение разрешений на постройку шоссе от землевладельцев (помещиков и крестьянских общин);

- совершенствование работ путём автоматизации шоссирования и использования иностранных технических новинок.

К проблемам шоссирования относились:

- зависимость от финансирования правительства и прекращение поступления дополнительных дотаций в случае критических событий в стране;

- отказы крестьянских общин предоставлять землю под строительство шоссе из-за невозможности проложить дорогу в непосредственной близости от их сёл;

- непредсказуемость погодных условий, влиявших на возможность проведения шоссейных работ и подвоз строительных материалов.

Несмотря на вышеперечисленные проблемы, Московская губерния оставалась одним из ведущих регионов Российской империи в сфере шоссирования дорог. Во время реализации новой дорожной сети в Московскую губернскую управу обращалось большое количество губернских и уездных земских управ с ходатайствами прислать документацию по дорожным вопросам, поделиться опытом в сфере шоссирования, пройти стажировку в дорожном отделе Московского земства.

К началу Первой мировой войны темпы строительства шоссе возросли: в 1914 г. было шоссировано 90 вёрст, общая протяжённость шоссе в губернии составила 1810 вёрст. Но с началом войны бездефицитный в мирное время бюджет земства испытал серьёзный недостаток средств, сметные назначения по ремонту казённых шоссе исполнялись на 60-70%. К началу 1915 г. цены на рабочие руки возросли на 40 %, на конные работы – на 20-30 %, стоимость дорожных материалов увеличилась в 2-3 раза. Поэтому темпы шоссирования резко упали: в 1915 г. было шоссировано 46 вёрст, третью часть которых составили несетевые шоссе, построенные в основном за счёт частного капитала, работавшего на оборонную промышленность. Уменьшение темпов в следующие не менее трудные годы не остановилось (в 1916 г. было шоссировано менее 30 вёрст сетевых дорог, за первые 7 месяцев 1917 г. – около 5 вёрст).

К проблемам шоссирования в годы войны добавились:

- непоступление земских сборов;

- задержка или отсутствие планируемых правительственных дотаций;

- рост конфликтов на дорогах, шоссейных заставах, неправомерное использование шоссейных обрезов;

- нерегулярность и отсутствие подвоза камня;

- нехватка рабочих рук в связи с мобилизацией населения;

- появление у земства новых обязанностей, связанных с военным временем и кризисом.

Данные проблемы земская управа старалась решить с помощью сокращения числа дистанционных инженеров, увеличения заработной платы дорожным служащим, привлечения частного капитала, сдачи в аренду обрезов шоссе, разрешения женщинам работать на шоссейных заставах, использованием труда военнопленных.

В первые годы войны строительство и ремонт шоссейных дорог продолжалось с довоенными темпами, но комплекс накопленных проблем и политические события 1917 г. не дали возможности полностью реализовать новую шоссейную сеть (было шоссировано около 250 вёрст из планируемых 400 вёрст), несмотря на это общая протяжённость шоссе Московской губернии к октябрю 1917 г. составила почти 1900 вёрст, что оставило Московскую губернию на одном из первых мест в стране по количеству шоссейных дорог.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

I. ИСТОЧНИКИ

НЕОПУБЛИКОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

Архивные документы

Центральный государственный архив города Москвы

(ГБУ «ЦГА Москвы»)

Ф. 184. – Московской губернской земской управы ведомства Министерства внутренних дел

Оп. 1. Дорожный отдел:

1. 1909 г. Бронницкое очередное уездное земское собрание. Доклад уездной земской управы №17 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1682. Л. 1–8.

2. Ананьевская Уездная Земская Управа. Строительное отделение. В Московскую Губернскую Земскую Москвы управу от 19 февраля 1914 г. №2158 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 48.

3. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 1 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 2.

4. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 2 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 3.

5. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 22 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 1.

6. Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 5.

7. Дорожный отдел. Волоколамск Земскому десятнику Волкову от 16 ноября 1916 г. № 233/1838 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 366.

8. Дорожный отдел. Воскресенск Крестовская улица Десятнику Морозову от 16 ноября 1916 г. № 233/1839 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 367.

9. Дорожный отдел. Петровское Московской губернии Земскому десятнику Андрееву от 16 ноября 1916 г. № 233/1840 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 368.

10. Дорожный отдел. Петроград Каменноостровский проспект 54 Грузинову от 16 мая 1916 г. №233/814 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 21.

11. Екатеринославская Губернская Земская Управа. По дорожно-строительному отделу. В Московскую Губернскую Земскую управу от 23 января 1914 г. №164 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 21.

12. Земство Пермской губернии. Пермская Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую управу от 28 марта 1914 г. №3094 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 79.

13. Земство. Саратовская Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую управу от 2 апреля 1914 г. №7649 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 89.

14. Земство. Святокрестовская Уездная Управа. Технический отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 6 марта 1914 г. №1175 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 65.

15. Земство. Тульской Губернской Земской Управы. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу от 3 февраля 1914 г. №849 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 30.

16. Земство. Херсонская Уездная Управа. Стол строит. В Московскую Губернскую Земскую управу от 28 февраля 1914 г. №207/4305 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 60.

17. М.В.Д. Земство. Калужская Губернская Управа. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 25 января 1914 г. №134 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 22.

18. М.В.Д. Московского губернатора. По канцелярии. Московской губернской земской управе от 13 мая 1916 г. №10253 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 22.

19. М.В.Д. Московского губернатора. По канцелярии. Московской губернской земской управе от 20 мая 1916 г. №10804 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 32.

20. М.В.Д. Московского губернатора. По канцелярии. Московской губернской земской управе от 11 июля 1916 г. №15199 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 118.

21. М.В.Д. Речицкая Уездная Земская Управа. Технический отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 8 марта 1914 г. №21037 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 69.

22. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Отдел шоссейных дорог. VII делопроизводство от 20 июля 1916 г. №16191. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 125.

23. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Отдел шоссейных дорог. VII делопроизводство от 27 июля 1916 г. №16629. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 136.

24. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное Управление Генерального Штаба от 21 июня 1916 г. №233/989 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 77.

25. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Мервское почтовое отделение от 27 мая 1916 г. №233/861 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 37.

26. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Никольско-Уссурийское почтовое отделение от 27 мая 1916 г. №233/863 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 38.

27. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Самаркандское отделение Азовско-Донского банка от 27 мая 1916 г. №233/862 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 37.

28. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Господину Московскому Губернатору от 22 сентября 1914 г. №86/2114 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 322–323.

29. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1947 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 393.

30. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1948 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 394.

31. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1949 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 395.

32. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1950 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 396.

33. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1951 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 397.

34. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1952 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 398.

35. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. Удостоверение от 2 декабря 1916 г. № 233/1953 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 399.

36. Московская Губернская Земская Управа. Отдел Дорожный. Отчёт №1196 о расходах, произведённых из аванса от 26 июня 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1680. Л. 1–4.

37. Полоцкая Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую управу от 1 апреля 1914 г. №2225 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 87.

38. Таблица распределения построек новой сети в 1915 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1678. Л. 1–4.

39. Председатель Тверской Губернской Земской Управы от 3 февраля 1914 г. № 599 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1515. Л. 29.

40. Дорожный отдел от 12 мая 1916 г. №140/791 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1676. Л. 1–4.

41. Азовско-Донской коммерческий банк. Самарканд, 26 мая 1916 г. Московской Губерснкой Земской Управе в Москву // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 52.

42. Московский губернатор. Его Выс-дию А. Е. Грузинову от 29 мая 1916 г. №11494 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 71.

43. М.В.Д. Богородского уездного исправника от июня 1916 г. №526 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 72.

44. Московская губернская земская управа от 8 июня 1916 г. №301 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 117.

45. Дорожный отдел. Нахабино Десятнику Журочкину от 16 ноября 1916 г. № 233/1837 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 365.

46. Дорожный отдел. Шаховская Десятнику Белоусову от 16 ноября 1916 г. № 233/1836 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 364.

47. Инженер Московской губернской управы. В Дорожный отдел от 16 мая 1916 г. №233/1258 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1519. Л. 25–26.

Оп. 4. Экономический отдел:

48. В Дорожный Отдел Министерства Внутренних Дел. Председатель от 22 февраля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 118.

49. Господину Московскому Губернатору от 18 февраля 1916 г. №58 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 119.

50. Директор департамента государственных земельных имуществ. Его Высокоблагородию А. Е. Грузинову // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 121.

51. Его Высокопревосходительству Господину Министру Земледелия. Председатель от 13 февраля 1916 г. №49 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 116.

52. Его Высокопревосходительству Господину Министру Путей Сообщения. Председатель от 22 февраля 1916 г. №48 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 117.

53. Звенигород. Земство. 28 апреля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 33.

54. Клин. Земство. 28 апреля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 6.

55. Клинская Уездная Земская Управа. В Московскую Губернскую Земскую Управу. Экономический отдел от января 1916 г. № 939 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 167.

56. Министерство Земледелия. Департаменты Государственных земельных имуществ и Земледелия. Губернским и Уездным Земским Управам от 4 февраля 1916 г. №11–3 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 132.

57. Московская Губернская Земская управа. В Главное Управление Генерального Штаба. Эвакуационный отдел от 21 января 1916 г. №27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 129.

58. Подольск. Земство. 28 апреля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 4. Д. 32. Л. 34.

Оп. 11. Канцелярия. бухгалтерия. отделы: дорожный, юридический, статистический, экономический, страховой, санитарное бюро, эмиритальная касса, ветеринарное бюро:

59. 1913 г. Коломенское Очередное Уездное Земское Собрание. Доклад Коломенской Уездной Земской Управы по дорожной части // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 126–131.

60. 1915 г. Коломенское уездное земское собрание. Доклад Коломенской земской управы по дорожной части // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 43–45.

61. Акционерное О-во «Московский капсюльный завод». Директор завода. В Московскую уездную земскую управу от 25 ноября 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 174–175.

62. В Московскую Губернскую Земскую Управу в Дорожный отдел смотрителя Черкизовской заставы М. Андреева Рапорт // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 5.

63. В Московскую губернскую земскую управу от Домовладелицы Матроны Игнатьевны Максимовой заявление от 30 июня 1909 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 7–8.

64. В Московскую Губернскую Земскую Управу. Дорожный отдел. Прошение от 25 октября 1911 г. №14/3136 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 217. Л. 1–2.

65. Дело Дорожного отдела Московской Губернской Земской Управы. Судебные дела Дорожного отдела 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. II–IV.

66. Доклад Губернской Земской Управы о принятии в ведения земства шоссейных дорог, находящихся в заведывании IV округа путей сообщения // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 1–5.

67. Дорожный отдел Московской губернской земской управы. Предварительная смета на поднятие и приспособления под проезжую дорогу железнодорожного моста на 107 версте Московско-Казанской железной дороги через р. Москву от 5 января 1916 г. №38/48 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 2–3.

68. Дорожный отдел. В Московское губернское правление от 4 августа 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 16.

69. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу в Дорожный отдел Рапорт от 18 октября 1911 г. №2/3086 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 4.

70. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу смотрителя Черкизовской заставы Андреева Рапорт от 8 октября 1911 г. №30/3002 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 1.

71. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу смотрителя Покровской заставы Григория Филинова Рапорт от 2 мая 1912 г. №31/1248 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 3.

72. Дорожный отдел. Господину судебному следователю 4-го участка города Москвы от 26 октября 1916 г. №144/1674 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 28.

73. Его Высокоблагородию Господину Инженеру Николаю Николаевичу Григорьеву от десятника II-го перегона Калужского шоссе Андрея Хоботова рапорт // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 222. Л. 7.

74. Его Превосходительству Господину Председателю Московской Губернской Земской Управы. Арендаторов земли по Царскому шоссе при ст. «Химки» Всехсвятской волости 3-го стана Московского уезда Прошение // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 212. Л. 1.

75. Журнал Московского Губернского по земским и городским делам присутствия. Заседание 29 июля 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 21–23.

76. Журнал разъездов инженера IV шоссейной дистанции П. А. Максимова за декабрь месяц 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 234. Л. 339–340.

77. Журнал разъездов инженера VI шоссейной дистанции Ф. П. Окунина за декабрь месяц 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 234. Л. 341–342.

78. Журнал разъездов инженера VI шоссейной дистанции Ф. П. Окунина за ноябрь месяц 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 234. Л. 343–344.

79. Коломенская уездная земская управа. Строительный отдел. В Московскую Губернскую Земскую управу от 5 февраля 1916 г. №451 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 42.

80. М.В.Д. Земство. Калужская Губернская Управа. Дорожный отдел. В Московскую Губернскую Земскую Управу от 10 марта 1916 г. №300 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 71.

81. М.В.Д. Московского губернатора. По Губернскому, по земским и городским делам присутствию. Московской губернской земской управе от 3 августа 1916 г. №2029 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 20.

82. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Губернскую Земскую Управу от 5 февраля 1916 г. №38/336 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 9.

83. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Коломенскую уездную земскую управу от 5 января 1916 г. №38/18 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 1.

84. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Правление Московской Областной Опытной Станции от 10 марта 1916 г. №38/513 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 18–20.

85. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. В Управление технической частью Московского Градоначальства от 17 октября 1911 г. №2/1634 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 221. Л. 2.

86. Московская Губернская Земская Управа. Дорожный отдел. В Юридический отдел от 9 января 1916 г. № 144/85 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 1.

87. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Определение от 16 июня 1909 г. №1249 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 10–11.

88. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 1–2.

89. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. Л. 3–4.

90. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка по делу о растрате денег бывшим заведующим 1-ой шоссейной заставой М. Ф. Рокоша // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 187. Л. 1–2.

91. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 233. Л. 24.

92. Московская уездная земская управа. В Московскую Губернскую Земскую Управу. Дорожный отдел от 9 января 1916 г. №340 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 29.

93. Николай Александрович Второв. Контрагент Главного Артиллерийского Управления. Его превосходительству господину председателю Московской губернской управы прошение от 8 октября 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 145.

94. Опись движимого имущества, находящегося на Рузской заставе от 24 января 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 213. Л. 40.

95. Определение по делу А. В. Пановой // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 232. Л. 17–18.

96. Приложение к докладу о переправе через р. Протву. Очередному Тарусскому уездному земскому собранию уездной управы доклад Об изъятии из ведения Дракинского сельского общества переправы через р. Протву у села Тишкова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 72–74.

97. Решение №248. Дело №427 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 218. Л. 2–3.

98. Смотрителя Шоссейной заставы В Московскую губернскую земскую управу Рапорт от 27 сентября 1911 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 220. Л. 1.

99. Товарищество на паях «Электросталь». Правление. Его превосходительству господину председателю Московской губернской управы прошение от 10 октября 1916 г. №882 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 231. Л. 143.

100. Условие приёма на дорожные работы Василия Антошина // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 6.

101. Условие приёма на дорожные работы Григория Церковникова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 2.

102. Условие приёма на дорожные работы Ильи Буланкина // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 3.

103. Условие приёма на дорожные работы Сидора Сёмкина // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 4.

104. Условие приёма на дорожные работы Фёдора Хромова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 1.

105. Условие приёма на дорожные работы Филата Церковникова // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 227. Л. 5.

106. Чрезвычайное Верейское уездное собрание. 10 апреля 1909 г. Доклад по выработке новой сети дорог, подлежащих шоссированию в Верейском уезде // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 11. Д. 186. Л. 74–78.

Ф. 440. – Инспектора казенных шоссе Московской и других губерний

Оп. 1:

107. В Московскую губернскую управу от 10 сентября 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 11.

108. Доклад Московской губернской земской управы по вопросу передачи Московскому городскому общественному управлению участка Петроградского шоссе до площади в с. Всехсвятское // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 58.

109. Министерство путей сообщения. Инспектору шоссейных дорог губерний от 12 октября 1916 г. №238 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 16-18.

110. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Отдел шоссейных дорог. Господину инспектору казённых шоссейных дорог Московской и других губерний действительному

статскому советнику инженеру Калиновскому от 12 августа 1916 г. №17982 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 10.

111. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 21 апреля 1916 г. №8952 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 55.

112. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 28 апреля 1916 г. №9368 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 56.

113. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 31 августа 1916 г. №19181 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 3. Л. 9.

114. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Инспектору казённых шоссе Московской и других губерний д.с.с. инж. Калиновскому от 1 декабря 1915. №24406 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 3. Л. 4.

115. Министерство путей сообщения. Управление шоссейными дорогами. В инспекцию казённых шоссе Московской губернии от 12 июня 1917. №3743 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 21.

116. Министерство путей сообщения. Управление шоссейных дорог. Дорожно-строительный отдел от 17 февраля 1917 г. №3258 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 69.

117. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 1 августа 1916 г. №143/208 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 3-4.

118. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 19 сентября 1916 г. №143/1446 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 14-15.

119. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 25 ноября 1915. №131/2077 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 3. Л. 2-3.

120. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. №152/1434 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 27-32.

121. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 12 декабря 1915 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 46.

122. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 16 марта 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 51.

123. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 2 мая 1916 г. №38/752 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 57.

124. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину начальнику Московского округа путей сообщения от 12 августа 1916 г. №106/1254 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 2.

125. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Инспектору казённых шоссе, состоящих в ведении Московского губернского земства от 15 июня 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 82.

126. Московская губернская управа. Дорожный отдел. В министерство путей сообщения от 29 апреля 1916 г. №38/738 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 61.

127. Проект главных оснований передачи в ведение города участка Петроградского шоссе до с. Всехсвятского // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 60.

128. Смета по ремонтному содержанию казённых шоссе в 1916 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.

129. Смета на ремонтное содержание казённых шоссе в 1917 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 5-9.

130. Телеграмма от 14 октября 1916 г. №93 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. Л. 19.

Ф. 1995. – 1-го технического участка Московского округа управления водных и шоссейных дорог Министерства путей сообщения.

Оп. 1:

131. Инструкция о приобретении, перевозки, хранении и употреблении взрывчатых материалов при работах на внутренних водных путях и шоссейных дорогах. 12 мая 1906 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 6. Л. 42.

132. Всеподданнейший доклад председателя департамента государственной экономии государственного контролёра и министерства финансов от 12 июля 1904 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 4. Л. 108–110.

133. Комиссия по рассмотрению вопросов об улучшении условий производства работ по водяным и шоссейным сообщениям. 8, 9 14, 16, 17 декабря 1907 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 9. Л. 102–103.

134. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Циркуляр правлениям округов путей сообщения от 26 июля 1904 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 9. Л. 97.

135. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Циркуляр заведующему 1-м техническим участком от 1903 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 2. Л. 30.

136. Правление Московского округа путей сообщения Инспектору судоходства от 16 января 1909 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 27. Л. 2.

137. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорогам. Правлению и управлениям округов путей сообщения от 26 января 1904 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 4. Л. 13.

ОПУБЛИКОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

Нормативно-правовые акты

138. Высочайше утверждённое 1 января 1864 г. Положение о губернских и уездных земских учреждениях // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. Т. XXXIX. Отделение 1-е. — СПб.: тип. 2 Отд-ния Собств. е. и. в. Канцелярии, 1864. № 40457. — С. 1-14.

139. Высочайше утверждённое мнение Государственного совета от 5 апреля 1883 г. «О порядке передачи шоссейных дорог во временное заведывание земских учреждений» // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. Т. III. — СПб.: Гос. тип., 1885. № 1487. — С. 312-314.

140. Одобренный Государственным советом и Государственной думой и высочайше утвержденный Закон 26 июня 1912 г. об устройстве кредита для городов и земств: Устав Кассы городского и земского кредита. Положение о выдаче акционерными земельными банками ссуд городам и земства. — СПб.: Сотрудник, 1912. — 236 с.

141. Положение о местных дорогах. — Рязань: Типография М. С. Орловой, 1903. — 147 с.

142. Россия. Военные уставы и наставления. Положение о военнопленных / Россия. Военные уставы и наставления. — СПб.: б/и, 1914. — 9 с.

143. Руководство при устройстве и содержании земских дорог // Сост. бар. Г. В. Розен, инспектор по дор. части при М-ве вн. дел. — 6-е изд., испр. и доп., 10-я - 14-я тыс. экз. — СПб.: М-во вн. дел, 1916. — XVI, 149, 60 с.: ил., карт.: 27.

144. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 1. — М.: Моск. губ. земство, 1899. — 397 с. разд. паг., 5 л. ил. : ил.

145. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. — М.: Моск. губ. земство, 1901. — [3], 531, III с., 1 карта.

146. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 3. — М.: Моск. губ. земство, 1901. — [5], 340 с.

147. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 4. — М.: Моск. губ. земство, 1902. — [3], 443 с.

148. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 5. — М.: Моск. губ. земство, 1905. — [1], IV, 834 с., 2 л. табл.

149. Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств // Сост. А. Гельфер, инж. пут. сообщ., делопроизводитель Отд. вод. и шос. сообщ. Упр. вн. вод. пут. и шос. дорог М-ва п. с. — СПб.: К.Л. Риккер, 1903. — [8], 115 с., 40 ил., табл.; 23.

150. Устав Московского Акционерного Общества «Электропередача». — М.: Городская тип., 1914. — 21 с.

151. Устав путей сообщения (т. XII, ч. 1 Свода зак.) с разъяснениями Правительствующего сената, касающимися водяных и шоссейных сообщений: [Текст по изд. 1857 г., испр. по Сводному продолж. 1906 г.] // Сост. А.А. Якушев, ст. пом. делопроизводителя; Упр. внутр. водных путей и шос. дорог М-ва пут. сообщ. 2-е изд. — СПб.: тип. Усмановой, 1908. — VIII, 200 с.; 25.

Делопроизводственные документы

152. Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. — М.: б/и, 1908. — 14 с.; 23.

153. Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. — М.: б/и, 1912. — 372 с.

154. Доклад Московской губернской земской управы по вопросу об изменении временной таксы сбора на проезд пассажирских и грузовых автомобилей по дорогам ведения Московского Губернского Земства. — М.: б/и, 1912. — 12 с.

155. Доклад ревизионной комиссии. — М.: б/и, 1908. — 19 с.

156. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1867, сентябрь. — М.: Университетская тип., 1868. — X, 183 с.

157. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1868, декабрь. — М.: Университетская тип., 1869. — [2], 487, 34, X с.

158. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1870, экстренное собрание, сентябрь. — М.: Университетская тип., 1871. — [2], 143 с.

159. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1870, очередное собрание, декабрь. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1871. — [2], 323, VII с.

160. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1871, декабрь. — М.: Университетская тип., 1872. — [2], 323, VII с.

161. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1914, экстренной сессии, 25 июля. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1914. — 11 с.

162. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия, 7–8 мая. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. — [1], II, 12 с.

163. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия 2, 3 и 4 июля. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. — [1], 14 с.

164. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, экстренная сессия 5 августа. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. — [3], 3 с.

165. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, чрезвычайная сессия 5 сентября. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. — 3 с.

166. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1915, чрезвычайная сессия 19 октября. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915. — [3], 15 с.

167. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, экстренная сессия 7-10 июня. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. — IV, 36 с.

168. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 28-30 сентября. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. — 26 с.

169. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, февраль-апрель. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1866-[1917], 1916. — VIII, 134 с.

170. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1916, чрезвычайная сессия 8 декабря. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916. — 26 с.

171. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1917, чрезвычайная сессия 14 февраля. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917. — 9 с.

172. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1917, 52-я очередная сессия 28 февраля – 24 марта. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917. — I, III, 52 с.

173. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1873, декабрь. — М.: Университетская тип., 1874. — [1], VI, 457 с., 1 табл.

174. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1880, декабрь. — М.: Тип. С. В. Гурьянова, 1882. — 225, IV с.

175. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1907, чрезвычайных заседаний, 15–17 и 19 февраля, 10–12 апреля, 1-2 июня. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1907. — 19, 23, 13 с.

176. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1909, очередной сессии и 1910, 15 января — 6 февраля. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. — 267с.

177. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, экстренная сессия 25–27 апреля. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. — [1], III, 32 с.

178. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1914, экстренная сессия 24–28 апреля. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. — [1], II, 8, 23 с. [1], III, 32 с.

179. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1911, экстренная сессия 26 апреля. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1911. — [1], II, 17, 4 с.

180. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. — 19 с.

181. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, экстренная сессия 22–23 ноября. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. — [3], 12 с.

182. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, чрезвычайная сессия 17 ноября. — М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1912. — 8 с.

183. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1910, чрезвычайная сессия 28 апреля – 1 мая. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. — [1], III, 82 с.

184. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 24 января – 16 февраля. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. — XI, 162 с.

185. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. — [1], VII, 120, 87 с.

186. Орлов П. М., Смиренкин П. П. Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. — М.: Типо-литогр. Вернера, 1911. — 55 с.

187. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию земских шоссе за 1905 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1906. — VI, 253 с.

188. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1895 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1897. — 11, 37, 125, 17 с.

189. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1896 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1897. — 234 с.

190. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1897 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1898. — 234 с. разд. паг.

191. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1898 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1899. — 195 с.

192. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1899 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1900. — 247 с.

193. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1900 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1901. — 666 с.

194. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1901 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1902. — 65 с.

195. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1902 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1903. — 59 с.

196. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1903 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1904. — VII, 69 с.

197. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1904 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1905. — IX, 69 с.

198. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1905 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1906. — IV, 59 с.

199. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1906 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1907. — VI, 57 с.

200. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1907 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1908. — VII, 65 с.

201. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1908 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1910. — V, 63 с.

202. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1909 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1911. — VIII, 63 с.: табл.

203. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1910 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1911. — X, 61 с.

204. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1911 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. — XI, 65 с.

205. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1912 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1913. — XII, 69 с.

206. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1913 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1914. — IX, 79 с.

207. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1915 год. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1917. — V, 57, 7 с.

208. Смета расходов и доходов на губернские земские повинности Московской губернии на 1913 год. — М.: б/и, 1913. — 131 с.

209. Сметы на постройку сети шоссейных дорог по изысканиям 1911 г. — М.: Печ. С. П. Яковлева, 1912. — 92 с.

Статистические данные

210. Россия, 1913 г.: Стат.-докум. справ. / Рос. АН, Ин-т рос. истории; [Ред.-сост. А. М. Анфимов, А. П. Корелин]. — СПб.: Рус.-балт. информ. центр "Блиц", 1995. — 415, [1] с.

211. Статистический сборник Министерства путей сообщения. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1897. Вып. 47: Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения в 1895 г. — XXVIII, [445] с., разд. паг. : табл.

212. Статистический сборник Министерства путей сообщения. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. Вып. 142: Внутреннее судоходство в 1913 г. Шоссейные пути в 1913 г. Ч. 1. — 169, 247 с. : табл.

213. Статистический сборник Министерства путей. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1917. Вып. 142: Внутреннее судоходство в 1913 г. Шоссейные пути в 1913 г. Ч. 2. — XLI, 210 с. разд. паг. : табл.

Периодические издания

214. Автомобилист: ежемесячный спортивно-технический иллюстрированный журнал / официальный орган Первого русского автомобильного клуба в Москве, Московского автомобильного общества, Московского общества мотористов; редактор-издатель В. Г. Соколов. — М.: Тип. журнала «Автомобилист», 1913, № 2. — 66 с.

215. Вопрос о постройке шоссейных магистралей // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. № 2–3. — С. 45–49.

216. Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №5. — С. 245-248.

217. Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №8. — С. 387–391.

218. Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №10. — С. 417-421.

219. Обзор печати // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред.

В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №3. — С. 117–120.

220. Промышленная точка зрения в дорожном вопросе // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №1. — С. 4-7.

221. Промышленность и торговля: орган Совета съездов представителей промышленности и торговли; под ред. Г. Х. Майделя. — СПб.: б/и, 1913. Т. 12. № 23. — С. 505–563.

222. Работы некоторых земств в области дорожного хозяйства за 50 лет их существования // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №2. — С. 57-60.

223. Русский инвалид: газета военная, политическая и литературная. 1912, № 185, 23 августа. — СПб.: Тип. Главного Управления Уделов, 1912. — 6 с.

224. Современное состояние обыкновенных дорог России // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №1. — С. 7-10.

225. Хроника. Бездорожье // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №3. — С. 132-133.

226. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №4. — С. 207-209.

227. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред.

В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №6. — С. 295-300.

228. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №7. — С. 347-353.

229. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1914. №11. — С. 542-547.

230. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1915. №3. — С. 125-130.

231. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги / журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. №12. — С. 362-364.

232. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №4. — С. 174-178.

233. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №6. — С. 263-266.

234. Хроника. Дорожное дело // Водные пути и шоссейные дороги [журнал] / сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. — СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1913. №9. — С. 409–414.

Источники личного происхождения

235. Джунковский В. Ф. Воспоминания : В 2 т. / под общ. ред. А. Л. Паниной. — М.: Изд-во им. Сабашниковых, 1997. Т. 1. — 736 с.: ил.

236. Мельников Н. А. 19 лет на земской службе: (Автобиографический очерк и воспоминания) // Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII—XX вв.: Альманах. — М.: Студия ТРИТЭ: Рос. Архив, 2008. [Т. XVII]. — С. 198—431.

237. Шипов Д. Н. Воспоминания и думы о пережитом. — М.: Изд-во М. и С. Сабашниковых, 1918. — 592 с.

238. Шлиппе Ф. В. Автобиографические записки, 1941–1946 гг. // Российский архив: История Отечества в свидетельствах и документах: XVIII-XX вв.: Альманах. / Вступит. статья от редкол.- Т.17: / Редкол.: Г. И. Вздорнов, В. М. Гуминский, В. П. Казарин; Гл. ред. А. Л. Налепин ; Сост. М. Н. Силаева. — М.: Студия "ТРИТЭ" Н. Михалкова: Российский фонд культуры : Российский архив, 2008. — 197 с.

Картографические издания

239. Архив старых карт, карт ген. Штаба и старинных карт [Электронный ресурс]. — 2025. — URL: http://clubklad.ru/maps/RU/old/4312/ (дата обращения: 10.04.2025).

240. Карта казённых шоссе, переданных во временное хозяйственное ведение земств: Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губерний, 1907 г. // Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. — СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. — Карта VI.

II. ЛИТЕРАТУРА

Монографии, брошюры, статьи

1. Акишина В. В. Роль земств в решении социально-экономических проблем в годы Первой мировой войны (по материалам еженедельного издания "Оренбургское Земское Дело" за 1916 г.) / В. В. Акишина // Двенадцатые Большаковские чтения. Оренбургский край как историко-культурный феномен : В двух томах К 450-летию старшинства оренбургского казачества (1574 г.), 280-летию основания Оренбургской губернии (1744 г.) и 90-летию учреждения Оренбургской области (1934 г.), 250-летию принятия «Учреждения для управления губерний Всероссийской империи» (1775 г.), 100-летию со дня рождения выдающегося оренбуржца, почетного гражданина города Оренбурга Л. Н. Большакова (1924 г.), 70-летию начала освоения оренбургской целины (1954 г.), Оренбург, 17–20 апреля 2024 года. — Оренбург: Оренбургский государственный педагогический университет, 2024. — С. 29–33.

2. Александров Н.А. Обыкновенные дороги Европейской и Азиатской России. — Саратов: тип. Техн. о-ва, 1913. — 11 с.

3. Алешин П. Н. Организация дорожных работ в России органами земского самоуправления во второй половине XIX столетия (на примере Курской губернии) // Региональная история: междисциплинарные подходы, научные и ценностные ориентиры : сборник научных трудов IV Международных Усмановских чтений, посвящённых 100-летию со дня рождения видного российского историка Хамзы Фатыховича Усманова, Стерлитамак, 17 ноября 2023 года. — Уфа: Уфимский университет науки и технологий, ИИЯЛ УФИЦ РАН, 2023. — 356 с.

4. Анашкина В. В. Правовое регулирование дорожно- транспортного движения земствами материковых уездов Таврической губернии в начале XX века // История Таврической губернии в контексте общей истории Новороссии : сборник

материалов Межрегиональной научно-просветительской конференции, Мелитополь, 19 декабря 2024 года. — Мелитополь: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Мелитопольский государственный университет", 2025. — С. 34–38.

5. Дорожное дело [Текст] / А. И. Анохин, И. К. Шкадов, И. Е. Бугаев, Л. В. Пашков, П. Г. Сидоренко; Под общ. ред. проф. А. И. Анохина. —Москва; Ленинград : Гострансиздат, 1933. — 747 с.

6. Асташов А. Б. Союзы земств и городов и помощь раненым в первую мировую войну // Отечественная история. №6. — М.: Издательство «Наука», 1992. — С. 169–172.

7. Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. — М.: Издательство «Транспорт», 1988. — 272 с.

8. Балдин К. Е. Деятельность земства по созданию системы современных коммуникаций в провинции в конце XIX - начале XX в. (на примере Владимирской и Костромской губерний) // Вестник Ивановского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. — 2014. — № 4(14). — С. 30-41.

9. Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения / Гос. образовательное учреждение высш. проф. образования "Томский гос. архитектурно-строительный ун-т". — Томск: Изд-во ТГАСУ, 2010. — 135 с., [28] л. ил., портр., цв. ил., портр., факс.: табл.; 29 см.

10. Важенин А. Г., Галкин П. В. Московское земство в начале XX века: из опыта регионального самоуправления. — М.: Московский государственный областной университет, 2004. — 175 с.

11. Веселовский Б. Б. История земства за сорок лет. Т. 4. — СПб.: изд-во О. Н. Поповой, 1911. — VIII, 696, 104, XXIX, XXVI с.

12. Войтенков Е. А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. — 2010. — №3 (30). — С. 17–29.

13. Галкин П. В. Деятельность земских организаций в период Первой мировой войны (по материалам Московской губернии) // Военно-исторический журнал. — 2010. — № 7. — С. 61–65.

14. Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. — СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. — VIII, 130 с.

15. Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах: Т. 2. — СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. — [2], II, [2], 131–413 с., 131 л. ил. : табл..

16. Горская Н. И. Транспортные коммуникации российской провинции во второй половине XIX — начале XX в. (на материалах Смоленской губернии) / Н. И. Горская // Столица и провинции: взаимоотношения центра и регионов в истории России: Материалы XVI Всероссийской научной конференции, Санкт-Петербург, 14 марта 2025 года. — СПб.: Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина, 2025. — С. 68–72.

17. Деркач Т. В. Проблемы развития инфраструктуры в Санкт-Петербургской губернии в годы деятельности III Государственной Думы (1907 – 1912 гг.) // Вестник Череповецкого государственного университета. — 2013. — №2 (48). — С. 33-35.

18. Долуев И. Ю. Транспортная политика московского губернского земства во второй половине XIX в. // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. — 2016. — № 3. — С. 53–59.

19. Долуев И. Ю. Управленческая политика Д. А. Наумова на посту председателя Московской губернской земской управы // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. — 2017. — № 3. — С. 50–55.

20. Дубелир Г. Д. Грунтовые дороги, их постройка и уход за ними. — СПб.: журн. «Зем. дело», 1912. — 34 с.

21. Истомина Н. А. Планирование расходов на содержание и строительство дорог в пермской губернии: исторические примеры // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. — 2012. — Т. 8, № 33(174). — С. 43-46.

22. Квитчук А. С. Формирование в России системы государственно-правового регулирования дорожного движения: историко-правовые аспекты // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. — 2018. — №2 (78). — С. 31–35.

23. Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР: дооктябрьский период. М., 1951. 332 с. с ил. и карт., 1 л. карт.

24. Куликова С. Г. Проекты земцев-консерваторов второй половины XIX - начала XX века в сфере технологии дорожного строительства // Преподавание истории в школе. — 2016. — № 6. — С. 66-69.

25. Куликова С. Г. Проекты земцев-консерваторов по финансированию дорожной отрасли земского хозяйства (на материалах Тверского и Московского губернских земских собраний) // Вестник Тверского государственного университета. Серия: История. — 2016. — № 2. — С. 41-56.

26. Курошева М. С. Деятельность Смоленского земства в области дорожного строительства (1864-1889 гг.) // Евразийский Союз Ученых. 2015. — №3-8 (12).

27. Лихорадова И. Н., Бочарова И. М., Шевченко В. Н. Развитие дорожного строительства в России во второй половине XIX – начале XX вв. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. — 2021. — № 2. — С. 136–139.

28. Ляхницкий М. А. Обыкновенные дороги. Устройство и ремонт шоссейных, мощеных и грунтовых дорог. — СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1901. — 300 с

29. Мансурова А. Н. Дороги и их роль в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во второй половине XIX - начале XX в.

Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т истории, археологии и этнографии Дагестанского науч. центра РАН. — Махачкала : АЛЕФ, 2015. — 182 с.: цв. ил.

30. Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах. — СПб.: тип. В.Ф. Киршбаума, 1909. — [2], 14 с.

31. Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении: В 3 т., с прил. 5 картограмм и карт. губерний. Т. 1. — СПб.: Хоз. деп. М-ва внутр. дел, 1902. — [4], VIII,[2],144,[2],467 с., 17 л. карт.

32. Нахтигаль Р. Военнопленные в России в эпоху Первой мировой войны // Quaestio Rossica. — 2014. — № 1. — С. 142–156.

33. Некрасов К. П. Обыкновенные дороги: Ч. 2. Шоссейные дороги: Устройство их и ремонт. — М.: 1915. — VIII, 269 с.

34. Николаев А. С., Житков С. М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России: [В 3-х ч.]. — СПб.: Тип. М-ва путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и К°), 1900. — [2], V, [5], 102, [2], 103. 372 с.

35. Никольский В. П. Бородинская битва и ее 100-летний юбилей. 24-26 августа 1812 – 1912 года. — М.: Моск. книгоиздател. т-во "Образование", 1913. — 35 с.,12 л. ил. черт.; 29.

36. Оппенгейм К. А. Россия в дорожном отношении: опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). — М.: б/и, 1920. — 157 с.

37. Петровичева Е. М. Забота земств Центрально-промышленных губерний о снабжении армии в период Первой мировой войны // Смутные времена начала XVII - XX столетий и опыт их преодоления в исторической судьбе России : Сборник материалов по итогам всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Владимир, 02–03 ноября 2020 года. — Владимир: Издательско-полиграфическая компания "Транзит-ИКС", 2020. — С. 125-129.

38. Петровичева Е. М. Земства Центральной России в период Первой мировой войны. — М.: МПГУ, 2001. — 126 с.

39. Родионов С. К. Московское губернское земство в полувековую годовщину основания земских учреждений. 1864-1914. — М.: б/и, 1917. — 84 с., 7 л. ил., табл., карт. : 35.

40. Рывкина Г. В. Содержание и состояние проезжих дорог карельских уездов Олонецкой губернии // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. — 2021. — Т. 43. № 4. — С. 110-117.

41. Сизинцева Л. И. Земские дороги Костромской губернии // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. — 2015. — №3. — С. 39-43.

42. Сроковский К.И. Дороги тележные обыкновенные, грунтовые, мостовые и шоссе. Для дорожных десятников, техников, инженеров и земств. Киев, 1913. 327 с.

43. Судавцов Н. Д. Земское и городское самоуправление России в годы Первой мировой войны. — М.; Ставрополь: Изд-во СГУ, 2001. — 718 с.

44. Судавцов Н. Д. Ставропольское земство в годы первой мировой войны // Гуманитарные и юридические исследования. — 2014. — № 4. — С. 68–73.

45. Судавцов Н. Д., Печалова Л. В. Земства и кооперация Ставропольской губернии в годы Первой мировой войны // Гуманитарные и юридические исследования. — 2024. — Т. 11. № 2. — С. 303–308.

46. Томина Е. Ф. Основные направления деятельности оренбургского земства в 1913-1915 гг // Известия Волгоградского государственного педагогического университета. — 2018. № 5(128). — С. 193-197.

47. Шевченко П. Н. Развитие системы безопасности дорожного движения в Российской империи (XIX — начало XX вв.) // Вестник Московского университета МВД России. — 2013. №9. — С. 148–151.

48. Важенин А. Г. Организационно-финансовые основы и хозяйственная деятельность Московского земства в начале XX века: дисс. … канд. ист. наук: 07.00.02. — М. 1998. — 284 с.

49. Галкин П. В. Московское земство (1905 -1916 гг.) : автореферат дисс. ... канд. ист. наук : 07.00.02. — М., 1998. — 19 с. : ил.

50. Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири (30-е гг. XVIII - 90-е XIX вв.): автореферат дисс. … д-ра ист. наук: 07.00.02. — Омск, 2006. — 34 с.

51. Куликова С. Г. Консерваторы и земство: социально-экономическая деятельность (1864–1914 гг.): на материалах Тверской и Московской губерний: дисс. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. — М., 2020. — 730 с.

52. Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX-XX веках: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. — Воронеж, 2004. — 25 с.

53. Львова Т. Н. Московское земство в 1865–1890 гг. Социальный состав и практическая деятельность: дисс. … канд. ист. наук: 07.00.00. — М., 1968. — 374 с. : ил.

54. Подрезов М. В. История Чуйского тракта: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. — Томск, 2018. — 20 с.

55. Полянская Е. С. Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. - 1914 г.: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. — Ялта, 2016. — 29 с.

56. Прокофьева Т. П. Московское земство на рубеже X1X-XX веков: дисс. … канд. ист. наук: 07.00.02. — М., 1981. — 230 с.

Справочная литература

57. Плужников В. И. Термины российского архитектурного наследия: Архитектурный словарь. — М.: Искусство-XXI век, 2011. — 424 с.: ил.

58. Толковый словарь русского языка. Т. 4: С — Ящурный. / Гл. ред. Б. М. Волин, Д. Н. Ушаков; Сост. В. В. Виноградов, Г. О. Винокур, Б. А. Ларин, С. И. Ожегов, Б. В. Томашевский, Д. Н. Ушаков; Под ред. Д. Н. Ушакова. — М.: Гос. изд-во иностр. и нац. слов., 1940. — 1502 стб.

59. Финансовая энциклопедия / под ред. И. А. Блинова и А. И. Буковецкого. — М.: Гос. изд-во, 1924. — VI с., 973 с.: ил., табл.

60. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XI: Домиции — Евреинова. — СПб.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон, 1893. — 466 с.

61. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XXXIX: Шенье — Шуйский монастырь. — СПб.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон, 1903. — С. 481-960.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1

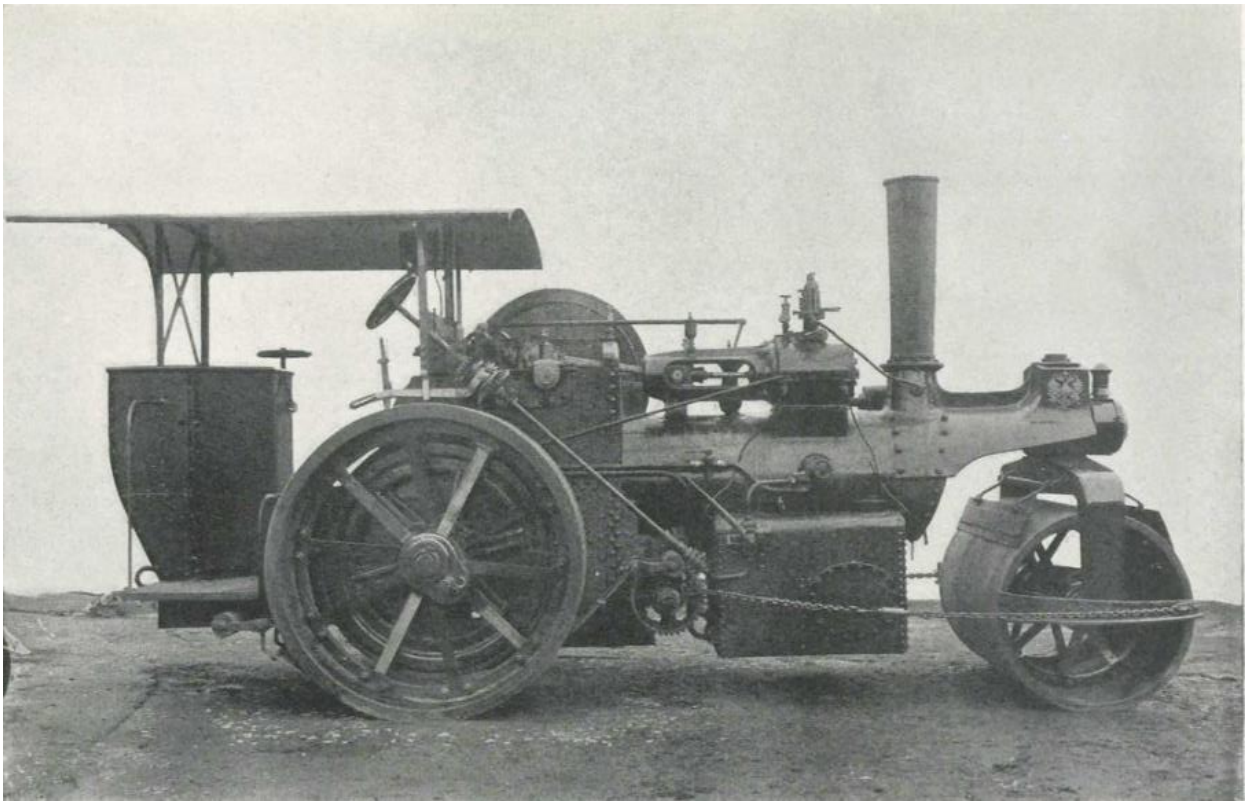
Конный каток*



* Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств // Сост. А. Гельфер, инж. пут. сообщ., делопроизводитель Отд. вод. и шос. сообщ. Упр. вн. вод. пут. и шос. дорог М-ва п. с. СПб.: К.Л. Риккер, 1903. С. 5.

Приложение № 2

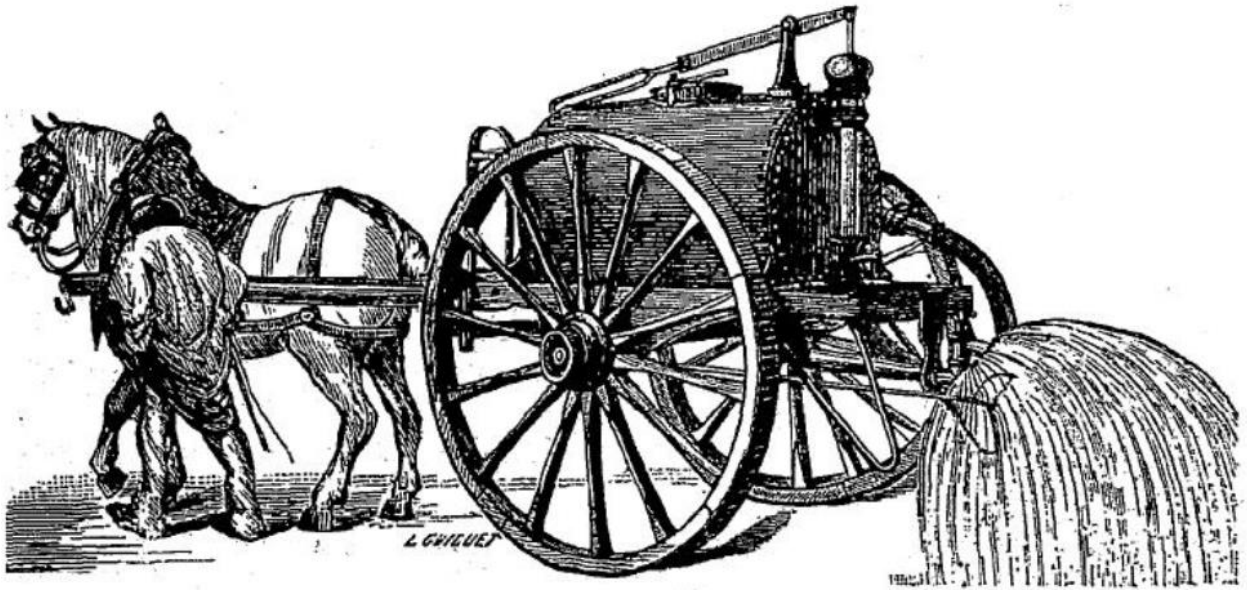
Паровой каток Коломенского завода*



* Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 2. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. Рис. 118.

Приложение № 3

Поливочный снаряд для укладки шоссе в сухую погоду*



* Укатка шоссейных дорог: Руководство для округов пут. сообщ. и для земств // Сост. А. Гельфер, инж. пут. сообщ., делопроизводитель Отд. вод. и шос. сообщ. Упр. вн. вод. пут. и шос. дорог М-ва п. с. СПб.: К.Л. Риккер, 1903. С. 69.

Приложение № 4

Дорожные расходы Московского губернского земства в 1869–1898 гг.*

Год	Расходы на дорожное дело (в руб.)	Общие расходы (в руб.)	Доля дорожных расходов в общей смете (в %)
1866	53869,435	110137,74	48,91
1867	197751,335	282482,1425	70
1868	204637,275	374657,875	54,62
1869	204637,27	363547,2775	56,29
1870	193728,545	346012,98	55,99
1871	225900,7175	393514,9075	57,41
1872	212357,81	395371,9275	53,71
1873	225003,32	398775,8725	56,42
1874	215725,32	430139,0925	50,15
1875	242727,8	428539,9775	56,64
1876	274104,4	464366,835	59,03
1877	430904,31	646895,805	66,61
1878	398545,5	701953,65	56,78
1879	365624,95	611781,82	59,76
1880	327179,3	589864,4425	55,47
1881	300206,72	608216,7275	49,36
1882	267636,75	594084,7025	45,05
1883	290088	626242,79	46,32
1884	251991	613193,35	41,09
1885	290365	650168,925	44,66
1886	296125	686418,79	43,14
1887	274920	677024,73	40,61
1888	215800	628626,04	34,33
1889	282506	687100,815	41,12
1890	301972	742044,6	40,69
1891	266814	910468,92	29,31
1892	292265	1008164,88	28,99
1893	266135	993626,82	26,78
1894	265054	1021589,32	25,95
1895	287022	1157181,38	24,8
1896	447390,5	1319093,39	33,92
1897	454204,5	1373087,91	33,08
1898	443141	1458651,69	30,38

* Составлено автором по: Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвящённый памяти Дмитрия Алексеевича Наумова: Т. 2. М.: Моск. губ. земство, 1901.

Приложение № 5

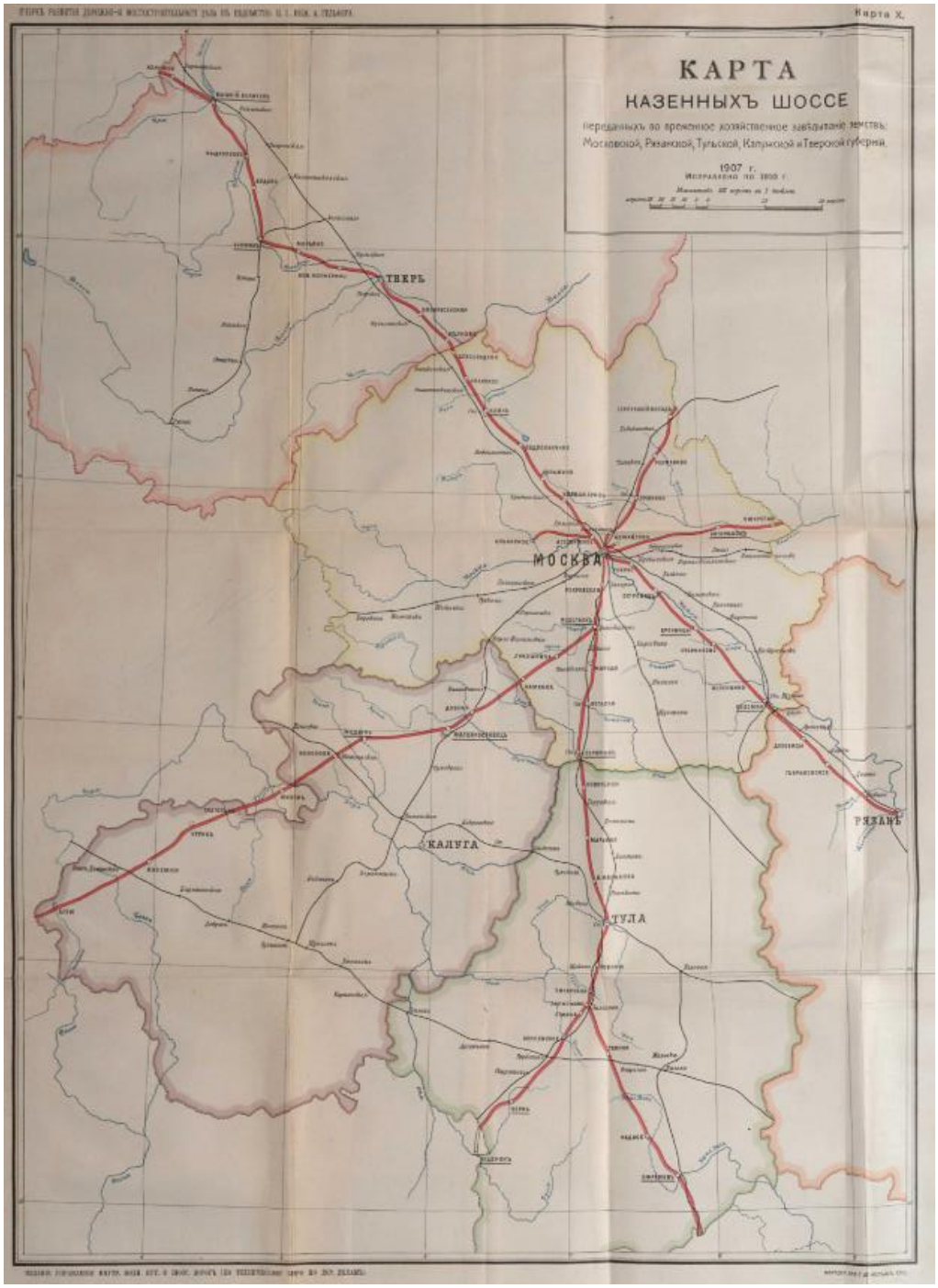
Шоссейные сети ряда стран, 1900-е гг.*

Государства	Пространство, тыс. вёрст^2	Численность населения, млн. человек	Плотность населения, человек на 1 версту^2	Протяжённость шоссе, тыс. вёрст
Германия	478,9	56	102,8	248,4
(Пруссия)	306,7	35	100,3	90
Франция	471,9	39	72,6	527,7
Англия	276,8	42	133,3	240
Австрия	263,6	26	86,7	93,7
Венгрия	285,6	19	58,5	38,4
Дания	35,1 (без внутренних вод)	2,5	62,5	6,6
Швеция	395,4	5	11,1	54,4
Норвегия	285,6	2	6,2	24,8
Бельгия	25,9	7	237,3	21,6
Италия	251,3	32,5	113,6	76,9
Европейская Россия (с Царством Польским и Северным Кавказом)	4654,7	107,5	20,3	28,1
Соединённые Штаты Северной Америки	8440,2	76,5	8	–

* Составлено автором по: Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911.

Приложение № 6

Карта казённых шоссе, переданных во временное хозяйственное ведение земств: Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губерний, 1907 г.*



* Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: В 5-ти томах : Т. 1. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог (Товарищества И.Н. Кушнерев и К), 1911. Карта VI.

Приложение № 7

Общая протяжённость шоссейных, замощённых и грунтовых дорог России (без Финляндии) на 1 января 1913 г.*

Губернии и области	Шоссе	Замощённые	Грунтовые	Всего
1	2	3	4	5
1. Архангельская	-	-	2763,0	2763,0
2. Астраханская	5,3	-	5067,5	5072,8
3. Бессарабская	135,2	215,0	4649,0	4999,2
4. Виленская	340,8	14,9	24521,7	24877,4
5. Витебская	388,9	17,4	4620,3	5026,6
6. Владимирская	419,0	315,0	2401,0	3135,0
7. Вологодская	32,0	7,0	5980,8	6019,8
8. Волынская	731,5	412,2	4225,0	5368,7
9. Воронежская	132,7	7,2	6806,3	6946,2
10. Вятская	174,0	-	3981,6	4155,6
11. Гродненская	1430,1	74,5	22057,4	23562,0
12. Донская	6,5	4,0	89361,5	89372,0
13. Екатеринославская	1285,0	75,0	3323,0	4683,0
14. Казанская	58,0	41,4	2281,3	2380,7
15. Калужская	285,6	199,0	1898,9	2383,5
16. Киевская	158,4	335,4	7135,9	7629,7
17. Ковенская	343,7	28,3	6402,5	6774,5
18. Костромская	2,5	-	3625,9	3628,4
19. Курляндская	168,9	0,3	16918,3	17087,5
20. Курская	225,3	18,7	1888,2	2132,2
21. Лифлянская	305,9	16,1	11006,9	11328,9
22. Минская	329,1	64,4	5656,1	6049,6
22. Могилевская	780,3	68,2	18890,0	19738,5
24. Московская	1681,1	436,9	1216,0	3334,0
25. Нижегородская.	54,8	264,5	3266,4	3585,7
26. Новгородская	538,8	12,0	3965,3	4516,1
27. Олонецкая	-	-	10406,0	10406,0
28. Оренбургская	19,0	49,5	2266,9	2335,4
29. Орловская	394,9	181,9	4561,3	5138,1
30. Пензенская	-	117,4	2216,3	2333,7
31. Пермская	-	-	5542,3	5542,3
32. Петербургская	1690,4	83,2	2291,3	4064,9
33. Подольская	284,1	225,6	2266,4	2776,1

* Россия, 1913 г.: Стат.-докум. справ. / Рос. АН, Ин-т рос. истории; [Ред.-сост. А. М. Анфимов, А. П. Корелин]. СПб.: Рус.-балт. информ. центр "Блиц", 1995. С. 119-122.

34. Полтавская	189,9		11369,4	11559,3
35. Псковская	450,1	56,7	28234,2	28741,0
36. Рязанская	67,9	3,1	3681,9	3752,9
37. Самарская	24,0	51,5	7723,5	7799,0
38. Саратовская	22,0	121,0	1932,5	2075,5
39. Симбирская	40,5	24,7	7246,5	7311,7
40. Смоленская	337,3	21,0	2628,4	2986,7
41. Таврическая	945,9	2,7	10677,9	11626,5
42. Тамбовская	10,9	91,0	3266,1	3368,0
43. Тверская	196,6	311,8	2526,8	3035,2
44. Тульская	641,3	8,8	17241,0	17891,1
45. Уфимская	-	343,9	4002,0	4345,9
46. Харьковская	134,3	10,4	4114,2	4258,9
47. Херсонская	25,0	117,0	40835,0	40977,0
48. Черниговская	375,8	185,6	3156,0	3717,4
49. Эстляндская	-	-	4530,0	4530,0
50. Ярославская	171,2	8,9	1469,9	1649,0
Итого по 50 губ. Европейской России	**16034,5**	**4643,1**	**448094,7**	**468772,3**
51. Варшавская	1408,9	104,0	496,9	2009,8
52. Калишская	769,3	18,5	1966,4	2754,2
53. Келецкая	554,0	5,9	947,0	1506,9
54. Ломжинская	784,2	34,3	16502,8	17321,3
55. Люблинская	624,1	74,2	9211,5	9909,8
56. Петраковская	960,6	28,5	1114,1	2103,2
57. Плоцкая	508,5	52,6	12450,9	13012,0
58. Радомская	777,6	14,4	7391,0	8183,0
60. Седлецкая	747,8	51,0	8771,1	9569,9
по 10 Привислянским губ.	**7786,3**	**404,3**	**60511,0**	**68701,6**
61. Бакинская	155,9	-	1446,0	1606,9
62. Батумская	261,9	-	73,6	335,5
63. Дагестанская	106,3	-	663,5	769,8
64. Елисаветпольская	94,5	-	-	94,5
65. Карская	581,5	1,2	734,8	1317,8
66. Кубанская	105,4	-	141,5	246,9
67. Кутаисская	384,4	-	156,2	540,6
68. Сухумский окр.	127,5	-	93,8	221,3
69. Ставропольская	46,8	12,4	3279,4	3338,6
70. Терская	38,3	3,2	9817,7	9859,2
71. Тифлисская	1541,9	0,2	470,3	2012,4
72. Черноморская	600,8	0,5	-	601,3
73. Эриванская	644,8	0,6	878,6	1524,0

Итого по Кавказу	**4690,3**	**18,1**	**17755,4**	**22468,8**
74. Амурская	-	-	3059,0	3059,0
75. Енисейская	-	-	27328,0	28107,0
76. Забайкальская	-	-	17665,0	17665,0
77. Иркутская	-	-	42820	4282,0
78. Камчатская	-	-	-	-
79. Приморская	-	-	-	-
80. Тобольская	-	-	4620,0	4620,0
81. Томская	-	-	44740,5	44740,5
82. Якутская	-	-	6217,0	6217,0
83. Сахалинская	-	-	241,0	241,0
Итого по Сибири	-	-	**108152,5**	**108931,5**
84. Акмолинская	-	-	-	-
85. Закаспийская	3,0		2164,5	2210,0
86. Самаркандская	-	-	-	107,0
87. Семипалатинская	-	-	25731,2	25731,2
88. Семиреченская	1,0	-	8848,4	8849,4
89. Сыр-Дарьинская	118,0	-	112883	11406,3
90. Тургайская	-	-	1489,0	1489,0
91. Уральская	-	-	1301,0	2025,0
92. Ферганская	9,0	1,3	5491,2	5501,5
Итого по Средней Азии	**131,0**	**1,3**	**56313,6**	**57319,4**
Всего но России	**1642,1**	**5066,8**	**690827,2**	**726193,6**

Приложение № 8

Распределение построек новой шоссейной сети Московской губернии в 1915 г.*

Наименование дистанций и шоссе	Общее протяжение вёрст	Окончено вёрст	Остаётся вёрст	Предполагалось к постройке в 1915 г.		Примечание
				Остаётся	Назначено на 1915 г.	
I дистанция						
Ирининское шоссе	8	6,3	1,7	0,1		+ 3000 руб. на вывозку камне из земских карьеров
Барыбинское шоссе	18,902	10,376	8,526	1,8	1,8	Заготовлен весь камень, больше ½ песка и сделан ½ земляных работ
Барыбинское шоссе Купч.	4,485	4,485				
Хатунское шоссе	13,94	4,581	9,359	0,419		Необходимо докончить дамбу в д. Ольховке
Разрыв Михневского шоссе	8,219	8,193				
Прололжение Каширского шоссе	0,828	0,856				
Жилевское шоссе	4,13	2,49	1,64	1,64		Заготовлен камень, песок, земляное полотно, вовсе нет объезда
Семеновское шоссе	8,72	8,72		3		(с пособием)
II дистанция						
Васькинское шоссе	0,468	0,6634				
Высоковское шоссе	8,134	4,368	3,766			
Калужское шоссе	14,778	4,7888	9,9892		1	Сделана часть земляного полотна, заготовлена часть камня в карьерах, который необходимо вывезти
Шараповское шоссе						
III дистанция						
Мауринское шоссе	9,134	0,675	8,477	3,3	2,2	На 3-х вер. камен и песок заготовлен, везде

* Таблица распределения построек новой сети в 1915 г. // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1678. Л. 1–4.

						сделано земляное полотно. Необходимо сделать мост через р. Плесенеку и пустить по нему проезд, в некоторых частях нет объезда и езда по земляному полотну в лесу затруднительна
Апрелевское шоссе						
Кубинское шоссе	11,378	1,944	9,443	0,15	1	Сделана часть земляного полотна, заготовлена часть песка и камня
Павловское шоссе	19,8	4,9394	14,8606	0,4		Есть камень
Наро-Фоминское шоссе	1,45	0,8	0,64	0,64		Остаётся докатать
Любановская ветка	0,254				0,25	Необходимо утроить сопряжение полотна в дамбе и построить мост
Валуевское шоссе	6,5	5	1,5		1,5	(с пособием, см. постройки 1915 г.)
Ташировское шоссе	0,7544	0,7544				
Раменское шоссе						
Внуковское шоссе						
IV дистанция						
Смолинское шоссе	8,25	3,3	4,95	0,2		Для удобного сопряжения шоссе с грунтовой дорогой
Медынское шоссе	3,23	2,58				Остаток 0,65 перенесён на Наро-Фоминское
Шаликовское шоссе	0,509	0,509				
Разрыв и продолжение Соколовского шоссе	13,87	5,0252	8,8448	1,6		Камень, песок, устроены земляные работы
Ямское шоссе	10,271	3,7246	6,5464		0,5	Есть камень и сделаны земляные работы (необходимо закончить дамбочку)
Разрыв Лужковского шоссе	5,202	4,9097	0,3	0,3		Есть часть камня
Можайский грунтовый тракт	1,526	1,5564				
Глазовское шоссе	0,208	0,208				

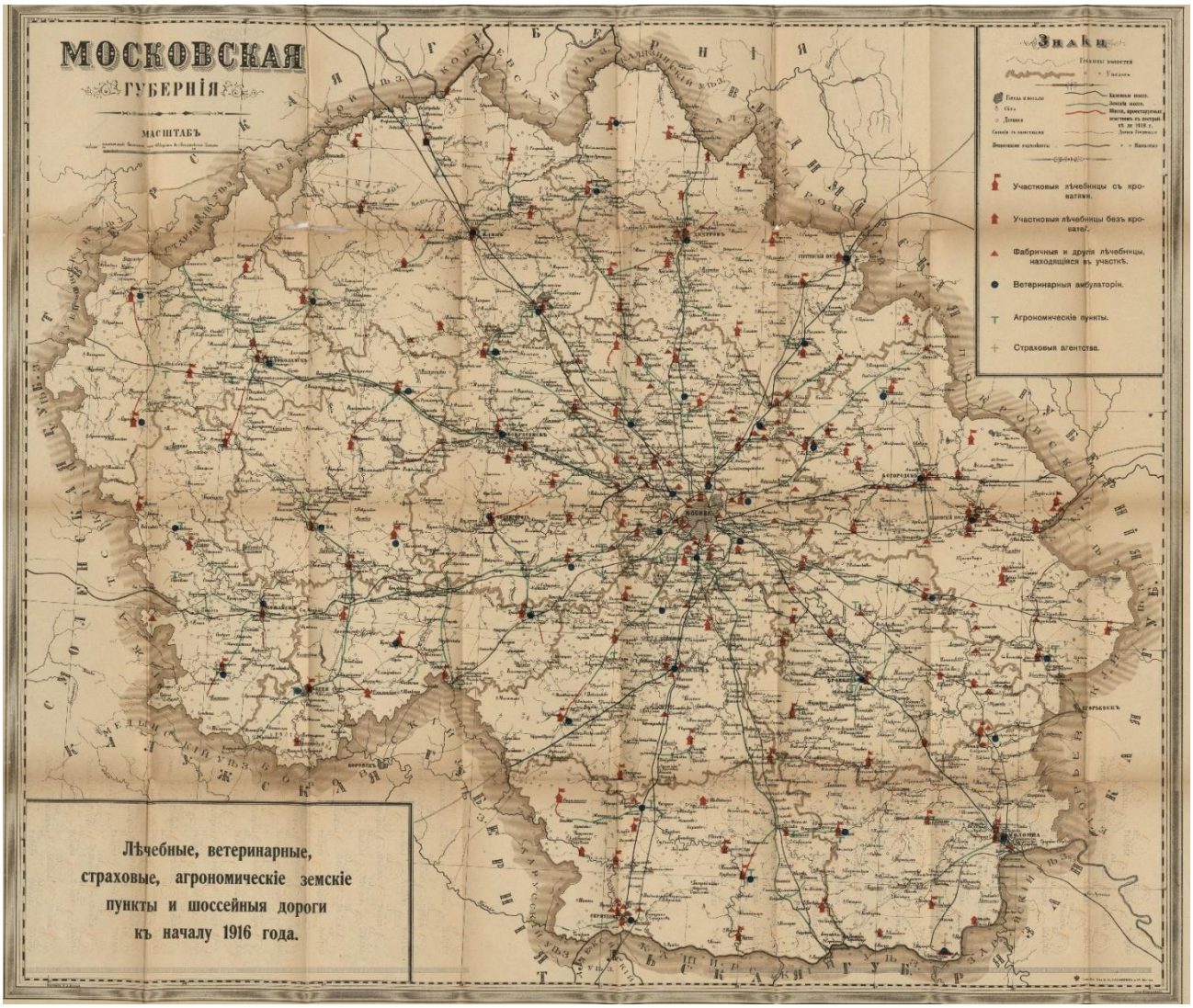
Бородинское шоссе	1	1				
V дистанция						
Серединское шоссе	16,4	8,396	8,004			
Осташовское шоссе	18	1	17	3	1	Сделано земляное полотно, заготовлен камень (часть в карьерах), плохой объезд
Шаховское шоссе	14,091	5,689	8,402	1,25		Подготовлено земляное полотно, заготовлен песок
Ивашковское шоссе	1,7	1,68				
Лотошинское шоссе	2,078	2,072				
Рождественское шоссе	16,75	1,6	15,15	2,4		Заготовлено земляное полотно, часть песка и камня
Теряевское шоссе	2,602	2,602				
VI дистанция						
Таракановское шоссе	11,2	10,07	1,13		1,3	Заготовлены каменные материалы и земляные работы, при чём на последнем шоссе земляное полотно идёт большими насыпями каковые не представляется возможным оставить в незаконченном виде
Воронинское / Борщевское шоссе	12,52	1,847	19,673		3,1	
Решетниковское шоссе	2,04	1,102	0,938			
Воронинское шоссе /ветка/	0,65	0,664				
Лигачевское шоссе	3,44					
Черногряжское шоссе	4,92	2,293	2,627			
Новинский участок	1,23	1,354				
VII дистанция						
Вербилковское шоссе	6,9	6,9				
Тимоновское шоссе	10,2	10,2				
Хлебниковское шоссе	3,3	1,46	1,84			

Дегунинское шоссе	3,492	1,01	2,482		1,4	Заготовлен песок камень, земляное полотно необходимо закончить, большое движение (под Москвой), по деревне не успели покрыть каменной одеждой
Хлебниковское шоссе	4,3	4,3				
Обольяновское шоссе	3,87	3,87			2	(с пособием гр. Олезден)
Николо-Пешношское шоссе	2,796	2,8098				
Талицкое шоссе	1,87	1,87				
Рогачевское шоссе	3,184	3,198				
Покровское шоссе	0,81	0,813				
Ярцевское шоссе						
VIII дистанция						
Алешинское шоссе	10,3	1,576	8,724		0,6	Устроить замощение по селению
Простенское шоссе	18,5	0,72	17,78			
Румянцевское шоссе	5,44	5,44				
Чапчиковское шоссе	1	1,04				
Крюковское шоссе	2,922	2,9122				
Солнечногорское шоссе	1,9					
IX дистанция						
Кудиновское шоссе	8,316	8,344		0,158		Остаётся докатка щебёночной одежды
Павлово-Посадское	6,89					
Разрыв Носовихинское шоссе	5,8639	5,8653				
Стромынское шоссе	19,338	20,662				
Ямкинское шоссе						
Аниськинское шоссе	1,6	1				
X дистанция						
Продолжение Ивановского шоссе	4,6	3,261	1,339			

Продолжение Касимовского шоссе	7,35	4,1578	3,1922	1,29		Подготовительные земляные работы, заготовлен камен песок
Гжельское шоссе	0,6	0,608				
Жилинское шоссе	1,376	1,376				
Разрыв и продолжение Малинского шоссе	7,49	2,595	4,895	0,24	1,2	Подготовлено земляное полотно, камень, песок, крайне неудовлетворительные объезды
Протопоповское шоссе						
Бобреневское шоссе						

Приложение № 9

Карта Московской губернии «Лечебные, ветеринарные, страховые, агрономические земские пункты и шоссейные дороги к началу 1916 года»*



* Архив старых карт, карт ген. штаба и старинных карт [Электронный ресурс]. 2025. Режим доступа: http://clubklad.ru/maps/RU/old/4312/ (дата обращения: 10.04.2025)

Приложение № 10

Военнопленные на дорожных работах на Ининском шоссе (Подольский уезд), 1916 г.*



* Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 22 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 1.

Приложение № 11

Военнопленные на работах по капитальному ремонту Черкизовского моста на Стромынском шоссе, 1916 г.*



* Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 1 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 2.

Приложение № 12

Военнопленные рядом с Черкизовским мостом на Стромынском шоссе, 1916 г.*



* Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 2 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 3.

Приложение № 13

Военнопленные на постройке железобетонной трубы на Боровском шоссе (Московский уезд), 1916 г.*



* Дорожный Отдел Москов. Губер. Земск. Управы. № 27 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 184. Оп. 1. Д. 1689. Л. 5.