

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Ирина Николаевна Лихорадова¹, Ирина Михайловна Бочарова²,
Вера Николаевна Шевченко³

*Воронежский государственный технический университет^{1, 2, 3}
Воронеж, Россия*

¹Кандидат исторических наук, доцент кафедры философии, социологии и истории,
e-mail: lihoradova@list.ru

²Кандидат исторических наук, доцент кафедры философии, социологии и истории,
e-mail: lihoradova@list.ru

³Кандидат исторических наук, доцент кафедры философии, социологии и истории,
e-mail: vera_pryadko@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы организации, управления и содержания дорог в условиях системных и структурных изменений Российской империи в конце XIX – начале XX вв.

Ключевые слова: дорожное строительство, железнодорожный транспорт, шоссейные дороги, Воронежская губернская земская управа, подъездные дороги.

Для цитирования: 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. DOI 10.47438/2309-7078_2021_2_136.

Введение

Одной из слабоизученных проблем в российской исторической науке является история дорожного строительства, эволюции структуры его управления и расширения материально-технической базы. Развитие сухопутных путей сообщения, как одной из областей производства, выступает определенным критерием общественного, технического и политического развития страны. Во второй половине XIX – начале XX вв. в этой сфере происходили крупные системные и структурные изменения. Всесторонний анализ данной проблемы может оказать помощь историкам-исследователям в понимании не только общегосударственных, но и региональных явлений исследуемого периода. Данные о протяженности дорог, финансировании их строительства и содержания служат важным показателем уровня развития Российской империи в этой области материального производства.

Результаты

После отмены в 1861 г. крепостного права Россия вступила в пореформенный период развития. Несмотря на остатки крепостничества, в стране наблюдались более высокие темпы экономического роста, происходило бурное развитие торговли внутри страны и с Западной Европой. Развитие торгово-промышленного капитализма в городе и в деревне вызвало необходимость перестройки транспорта на новой основе.

Как известно, одной из причин поражения России в Крымской войне (1853–1856 гг.) была ее крайняя отсталость в транспортном отношении, особенно в области железнодорожного сообщения. Пореформенный период в России ознаменовался развитием железнодорожного транспорта и шоссе, другие типы дорог теряют свое исключительное значение и постепенно превращаются в пути подъ-

ездные. В 1860-х и в начале 1870-х гг. одновременно с необходимостью развития в России железнодорожного транспорта общественность выступала за широкое развитие и второстепенных путей (шоссейных и других дорог), необходимых как для развития сельского хозяйства и промышленности, так и для улучшения обслуживания железных дорог. Исходя из этого, Министерство путей сообщения считало в 1870–1880-х гг. своей основной задачей не строительство транзитных шоссейных дорог, а лишь устройство шоссе подъездного значения и содействие устройству их частными предпринимателями. К участию в содержании шоссейных дорог привлекали земства и городские учреждения. Лишь в конце XIX в. строительство стратегических шоссе приобретает преимущество в общем строительстве дорог.

До 1861 г. в Европейской России существовало 8880 верст шоссейных дорог, а железных дорог – 1488 верст. К 1881 г. протяженность железных дорог составила 21906 верст, шоссе – 10470 верст, т.е. длина шоссейных дорог увеличилась на 1590 верст, а железных дорог – на 20418 верст. Особенно значительный прирост дорог наблюдался в 80–90 гг. XIX в.: протяженность шоссе с 1881 г. по 1901 г. выросла на 4092 версты, железных дорог – на 29840 верст [1, с. 2]. По данным статистического атласа, пик спада строительства шоссейных дорог пришелся на период с 1881 по 1885 гг., когда было построено лишь 125 верст. Однако в рассматриваемый период строительство шоссейных дорог осуществляли, кроме Министерства путей сообщения, земские учреждения, образованные в 1864 г. По некоторым данным, земства построили к концу XIX в. около 11 тыс. верст шоссе [2, с. 358].

В 1873 г. был утвержден план строительства сети стратегических шоссе в трех западных пограничных военных округах. Принятый план неоднократно подвергался различным изменениям и сокращениям, и только в начале 1881 г. его окончательно утвердили. К строительству стратегических

шоссе вместо 1881 г., по плану, приступили лишь в 1885 г. [3, с. 41]. Вся эта сеть дорог протяженностью 2502,8 версты строилась поэтапно. Первый участок в 40 верст от Дубно до Ровно был завершен лишь в 1888 г. В начале 1889 г. состоялась передача постройки дороги казарменной комиссии военного ведомства [3, с. 47]. Кроме западных губерний шоссе строились на Кавказе и в Крыму. Что

касается строительства шоссежных дорог в других губерниях России, то в пореформенный период оно носило местный характер и по протяженности было незначительным (от 3 до 15 верст). Перечень наиболее важных шоссежных дорог, построенных в Европейской части России к 1900 г., представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Шоссежные дороги Европейской России (по состоянию на 1900 г.)

№ п/п	Наименование шоссе	Год окончания постройки	Протяжение в верстах (округленно)	Примечание
1	Воронежское шоссе (от Воронежа до ст. Лопаткова)	1861	262,0	Первые участки в 1856 г.
2	Киево-Брестское шоссе (от Киева до Брест-Литовска)	1864	554,0	
3	Военно-Зекарская дорога (от Кутаиса до с. Бенары)	1871	100,0	
4	Военно-Грузинская дорога (от Тифлиса до Владикавказа)	1885	212,0	Первые участки в 1859 г.
5	Тифлисо-Телавинская	1886	178,0	
6	Акстафа-Дилижан-Карск (от Акстафы до Карска)	1888	254,0	
7	Дрогочин-Высоколитовск-Пружан-Ружан (от Дрогочин до Ружан)	1891	174,0	
8	Проскурово-Исаковецкое шоссе (от Проскурова до Исаковецкой таможни)	1892	114,0	Первые участки в 1889 г.
9	Клухорская тропа (от Сухума до Баталпашинска)	1894	274,0	Шоссировано частью в 1900 г. Первые участки в 1885 г.
10	Карс-Караурган с веткой на Каракут (от Карса до Караургана)	1895	161,0	Первые участки в 1886 г.
11	Военно-Осетинская дорога (от Кутаиса до ст. Дарг-Кох)	1897	258,0	Первые участки в 1858 г.
12	Дилижан-Игдырь (от Дилижана до Игдыря)	1897	155,0	
13	Майкопо-Туапсинская дорога (от Майкопа до Туапсе)	1898	138,0	
14	Ротница-Румнишки (от Ротницы до Румнишки)	1900	107,0	
15	Яланус-Чамский перевал-Мелик-Кей	1900	121,0	

Начиная с 1880-х гг., строятся дороги на Кавказе и в Крыму: Аваро-Кахетинская (121 верста), Ахалцых-Ольшинская (283 версты), Батумо-Ардаганская (157 верст), Игдырь-Бегли-Ахмат (156 верст), Новороссийско-Сухумское шоссе (500 верст), Симферопольско-Феодосийское шоссе (109 верст). Эти дороги были достроены в период между 1902–1906 гг. К 1905 г. завершилось строительство Южно-Бережского шоссе от Севастополя до Алушты.

Схема размещения важнейших шоссежных дорог в пореформенный период мало отличалась от схемы, намеченной в первой половине XIX в., однако этого нельзя сказать обо всей сети дорог России. В пореформенный период значительное количество построенных шоссежных дорог, как правило, имело местное значение и отличалось небольшой протяженностью.

В этот период на западе Европейской части России и на Кавказе закладывались основы елочной системы размещения дорог, ствол которой являлись железные дороги. Постепенно шоссежные дороги или магистральные шоссежные дороги теряют государственное значение. Их передают в ведение земских учреждений. Следует отметить, что с развитием железнодорожного транспорта падает значение шоссе лишь магистрального значения, т.е. дороги главных и больших сообщений по классификации, принятой в 1833 г., и, наоборот, возрастает значение шоссежных дорог местного значения, осо-

бенно подъездных. Инженер Е. Головачев опубликовал ряд работ, в которых убедительно показал значение местных дорог, в частности, шоссежных, и подсчитал ущерб, которые несет страна из-за бездорожья [4, с. 129-262; 5, с. 37-61; 6, с. 17-18]. По его подсчетам, этот ущерб для Европейской России исчислялся для того времени в сумме 353–401 млн рублей серебром ежегодно [6, с. 17-18].

В 1864 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий передало губернские и уездные строительные и дорожные комиссии в ведение земских учреждений, а там, где их не было, с 1874 г. – губернским распорядительным комитетам или другим замещающим их органам [7, с. 378-394]. В этот период целесообразным считалось дальнейшее строительство шоссежных дорог под руководством местных учреждений и на местные средства. В 1870 г. Министерство путей сообщения решило передать местным земским учреждениям все хозяйственное заведывание шоссежными дорогами при условии, если земства согласятся ремонтировать и содержать их в исправности, а казна будет выплачивать им соответствующее пособие. В 1871 г. состоялся первый опыт передачи Министерством Московской земской управе во временное хозяйственное заведывание шоссежных дорог Московской губернии (518 верст) сроком на 10 лет с условием получения от казны пособия на ремонт шоссе в размере 400 рублей на версту (всего 207200 рублей в год). Кроме

этого, земству разрешалось взимать установленный шоссейный сбор, а за счет остатков или сбережений от указанных денежных источников осуществлять строительство новых шоссе. В 1872 г. состоялось передача земству шоссе Тульской губернии (около 295 верст) сроком на 25 лет. В 1877 г. были переданы казенные шоссе Ярославскому (83 версты) и Калужскому (222 верст) земствам сроком на 10 лет. Ярославскому земству полагалось ежегодное пособие от казны в размере 395 руб. за версту, Калужскому – 300 руб. за версту. В 1875 г. на содержание шоссе Петербургское уездное земство получило ежегодное пособие в сумме 8000 рублей [3, с. 31]. Однако дальнейшие переговоры с другими губернскими земствами были приостановлены в связи с разработкой общих правил по вопросу передачи казенных шоссе земствам.

Еще в 1853 г. по представлению Министерства путей сообщения Государственный совет вынес решение разделить шоссейные дороги, находящиеся в ведении Министерства путей сообщения, на два разряда. К первому разряду были отнесены шоссе общегосударственного значения: 1) все шоссейные дороги, расположенные к западу от рек Западной Двины и Днепра, 2) Псково-Рижское шоссе, 3) окрестные шоссе около Санкт-Петербурга, 4) шоссе на побережье Крыма, 5) Московско-Брестское шоссе, 6) Киевское шоссе от Острова до Киева. Ко второму разряду отнесли шоссе местного значения, к которым причислили все остальные шоссейные дороги, не отнесенные к первому разряду. Теперь шоссейные дороги этих двух разрядов Государственный совет разрешил передавать в ведение земств на срок не более, чем на 25 лет на условиях, утвержденных Министерством путей сообщения и согласованных с Министерствами внутренних дел и финансов. Обязательным условием передачи шоссе общегосударственного значения было согласие земств поддерживать и содержать эти дороги в том виде, в каком они были сооружены и содержались Министерством путей сообщения. Шоссейные дороги местного значения земства обязаны были содержать в безопасном и удобном для проезда состоянии. В годовую смету МПС были заложены средства на кредиты земствам в размере 300 тыс. рублей в год для дорожного строительства, которые регулярно выделялись с 1890 г. При этом нужно отметить, что часть шоссе местного значения были переданы земствам без их финансирования от государства. Все грунтовые дороги в земских и неземских губерниях поддерживались за счет натуральной или денежной дорожной повинности населения. В результате их ремонт прекратился, и они пришли в негодность.

17 февраля 1889 г. был принят закон, по которому передача дорог в ведение земств без финансирования не разрешалась. Для обеспечения денежными средствами земских учреждений на строительство, ремонт и содержание грунтовых и шоссейных дорог законом от 1 июня 1895 г. они были освобождены от обязательных выплат в казну пособий на содержание мировых судебных и по крестьянским делам учреждений и статистических комитетов, а все эти средства шли на строительство и содержание дорог.

Деятельность земств по развитию дорог тормозило частное землепользование, так как гужевые дороги, проходившие по территории тех или иных землевладельцев, являлись их собственностью. При

необходимости строительства дороги, проходившей по территории помещика или крестьянской общины, земство обязано было выкупать участок земли, который отходил под дорогу. У земств, как правило, таких денег не было. Поэтому часто даже при большой необходимости земства не могли построить дорогу и связать населенные пункты наиболее коротким и удобным путем. Например, с. Виногробли Курской губернии, в котором проживали 6500 человек, находилось от губернского г. Курска в 18 верстах, но, чтобы проехать к нему, необходимо было сделать объезд в 42 версты, так как напрямую дорогу земство проложить не могло из-за частновладельческих земель [8, с. 146].

В Государственном архиве Воронежской области хранится дело об изменении направления почтовой дороги, документы которого дают представление, с какими трудностями сталкивались земства при дорожном строительстве. В октябре 1899 г. в губернскую земскую управу обратилась Павловская земская управа с ходатайством о разрешении изменить направление дороги Павловск-Белогорье на тракте Подгорное-Павловск, так как «губернская почтовая дорога из Павловска в сл. Белогорье проходит в очень неудобном месте и требует частых исправлений натуральной повинностью крестьянских обществ, особенно после полои воды. На месте трудно добыть песок, у берегов Дона полотно очень сужается» [9, л. 14]. Воронежское губернское земское собрание поручило 15 января 1900 г. техническому отделу губернской земской управы провести технические изыскания, которые поручили технику Шифрину. Эти работы продолжались до 1904 г. Началась долгая переписка между крестьянскими обществами и земством, которая продолжалась до 7 февраля 1912 г., когда было решено приобрести у крестьян Александровско-Донского общества необходимую под дорогу 1 десятину 989 саженьей земли ценою по 375 рублей за десятину [9, л. 157], сама же сделка была утверждена 24 мая 1912 г. [9, л. 159]. Как видим, из-за небольшого участка земли переговоры и переписка длились около 13 лет, поскольку земля находилась в частной собственности, а земство было ограничено в средствах.

Несмотря на текущие сложности, земства проводили огромную работу по устройству, содержанию сухопутных дорог. Так, например, в Бирюченском уезде в 1899 г. было израсходовано на ремонт насыпей и мостов, постройку деревянных мостов, дамб, гатей 11969 рублей 83 копейки. Все работы были проведены под руководством членов земской управы [10, л. 14-15].

Выводы

Таким образом, во второй половине XIX – начале XX вв. в стране развернулось интенсивное дорожное строительство, что оказывало стимулирующее воздействие на развитие и других отраслей экономики. Государство в первую очередь стремилось к созданию системы железных дорог, но и шоссейные дороги не оставались без внимания. С течением времени, несмотря на имевшиеся финансово-экономические проблемы, возрастала роль земств в организации, управлении и содержании российских дорог.

Конфликт интересов

Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Библиографический список

1. Статистический атлас путей сообщения России к началу XX века. СПб., 1902. Табл. 1.
2. Краткий очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов России. СПб., 1900.
3. Гельфер А. Очерк развития дорожного и мостового дела в ведомстве путей сообщения. СПб., 1911.
4. Головачев Е. Об устройстве земских дорог и отношении их к железным путям для развития производительности России // Журнал министерства путей сообщения. 1869. Т. XII.
5. О современном значении существующей в России сети шоссейных дорог // Журнал министерства путей сообщения. 1873. Т. 2.
6. Головачев Е. Дорожное дело в России // Отечественные записки. 1871. № 7.
7. Майен В. Обзор России в дорожном отношении. М., 1900.
8. А се урок мостникам. М., 2002.
9. Государственный архив Воронежской области (далее – ГАВО). Ф. И-20. Оп. 1. Д. 2960а.
10. ГАВО. Ф. И-20. Оп.1. Д. 2932.

References

1. *Statisticheskii atlas putei soobshcheniya Rossii k nachalu XX veka* [Statistical atlas of railways in Russia by the beginning of XX century]. St. Petersburg, 1902. Tabl. 1.
2. *Kratkii ocherk razvitiya vodyanykh i sukhoputnykh soobshchenii i torgovykh portov Rossii* [A short study of water and land communications, and trade ports development in Russia]. St. Petersburg, 1900.
3. Gel'fer A. *Ocherk razvitiya dorozhnogo i mostovogo dela v vedomstve putei soobshcheniya* [A short study of civil engineering in a transport department]. St. Petersburg, 1911.
4. Golovachev E. *Ob ustroistve zemskikh dorog i otnoshenii ikh k zheleznym putyam dlya razvitiya proizvoditel'nosti Rossii* [On the nationwide roads and their bonds with railways for productivity development of Russia]. *Zhurnal ministerstva putei soobshcheniya*, 1869, vol. XII.
5. *O sovremennom znachenii sushchestvuyushchei v Rossii seti shosseinykh dorog* [On modern importance of highways in Russia]. *Zhurnal ministerstva putei soobshcheniya*, 1873, vol. 2.
6. Golovachev E. *Dorozhnoe delo v Rossii* [Road industry in Russia]. *Otechestvennye zapiski*, 1871, no. 7.
7. Maien V. *Obzor Rossii v dorozhnom otnoshenii* [A review of Russia in terms of roads]. Moscow, 1900.
8. *A se urok mostnikam* [A lesson for bridgemakers]. Moscow, 2002.
9. Gosudarstvennyi arkhiv Voronezhskoi oblasti (dalee – GAVO) [Voronezh oblast state archive]. F. I-20. Op. 1. D. 2960a.
10. GAVO. F. I-20. Op. 1. D. 2932.

Поступила в редакцию 08.04.2021
Подписана в печать 25.05.2021

DEVELOPMENT OF ROAD CONSTRUCTION IN RUSSIA IN THE SECOND HALF
OF THE XIXTH – EARLY XXTH CENTURIES

Irina N. Lihoradova¹, Irina M. Bocharova²,
Vera N. Shevchenko³

Voronezh State Technical University^{1, 2, 3}
Voronezh, Russia

¹*Cand. Histor. Sci., Docent of the Department of Philosophy, Sociology and History,
e-mail: lihoradova@list.ru*

²*Cand. Histor. Sci., Docent of the Philosophy, Sociology and History,
e-mail: lihoradova@list.ru*

³*Cand. Histor. Sci., Docent of the Department of Philosophy, Sociology and History,
e-mail: vera_pryadko@mail.ru*

Abstract. The article discusses the problems of organization, management and maintenance of roads in the conditions of systemic and structural changes in the Russian Empire in the late XIXth – early XXth centuries.

Key words: road construction, railway transport, highways, Voronezh provincial council, access roads.

Cite as: Lihoradova I. N., Bocharova I. M., Shevchenko V.N. Development of road construction in Russia in the second half of the XIXth – early XXth centuries. *Izvestiya Voronezhskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta* [Izvestia Voronezh State Pedagogical University], 2021, no. 2, pp. 136–139. (in Russian). DOI 10.47438/2309-7078_2021_2_136.

Received 08.04.2021
Accepted 25.05.2021