

УДК 94:656 (470.311) «19»

DOI: 10.18384/2310-676X-2016-3-53-59

## ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА МОСКОВСКОГО ГУБЕРНСКОГО ЗЕМСТВА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

**Долуев И.Ю.**

*Московский государственный областной университет  
105005, г. Москва, ул. Радио, д. 10А, Российская Федерация*

**Аннотация.** Данная статья посвящена важной составляющей деятельности Московского губернского земства – дорожной сфере. Новые органы местного самоуправления, введенные Александром II, столкнулись с множеством сложных проблем, одной из которых было строительство дорог. В данной статье автор рассмотрит основные этапы и вехи развития дорожного дела в Московском регионе, проследит темпы развития и статистику строительства дорог, пути решения дорожных вопросов земскими органами. Проведя комплексный анализ дорожной сферы за 1864–1893 гг. автор пришел к выводу, что новые земские органы Московской губернии в целом успешно справлялись со своей задачей дорожного строительства и обеспечения путей сообщения в Московском регионе.

**Ключевые слова:** земство, реформа, дорожное дело, губернская управа, динамика и статистика строительства.

## TRANSPORT POLICY OF THE MOSCOW PROVINCE ZEMSTVO IN THE SECOND HALF OF THE XIX CENTURY

**I. Doluev**

*Moscow State Regional University  
10A, Radio Street, Moscow, 105005, the Russian Federation*

**Abstract.** This article is devoted to an important component of the Moscow provincial Zemstvo's activities – the road sphere. The new local governments introduced by Alexander II faced a set of complex problems, the most important of which was constructing the roads. In this article the author considers the main stages and milestones of a road management development in Moscow region. The pace of development and the statistics of roads construction is also discussed. The way Zemstvo's territorial bodies solved the problems connected with roads constructing. Having carried out the complex analysis of the road sphere within the period of 1864 - 1893 the author concludes that new territorial bodies of Moscow province successfully coped with the problem of road construction and providing means of communication in Moscow region.

**Key words:** Zemstvo, reform, road management, provincial council, dynamics and statistics of construction.

---

© Долуев И.Ю., 2016.

Дороги и пути сообщения с древности имеют большое значение для человеческого общества и государства. В Московской губернии второй половины XIX в., как одной из самых густонаселенных губерний России, сеть дорог была широко распространена. Именно дорожное дело стало самым дорогим, по сравнению с остальными сферами земской деятельности. Затраты, осуществляемые земством на ремонт и строительство новых дорог, превосходил в разы траты на медицину и образование. Объясняются эти затраты тем, что строительство и содержание шоссированных дорог было хоть и дорогостоящим, но необходимым.

Московское земство было одним из передовых органов местного самоуправления в России. Историк земств Б.Б. Веселовский в своем фундаментальном труде «История земства за сорок лет», отмечал: «богатство Московского земства идейными силами, интеллигентными работниками, умевшими ставить и посильно разрешать назревавшие задачи в области местного благоустройства» [2, с. 548].

Известный спор между Валуевым и Милютиным о степени самостоятельности местных органов характеризует неоднозначность позиций высшего руководства по фундаментальным вопросам местной реформы. В частности, о передаче дорог земству в «Соображениях Комиссии об устройстве земско-хозяйственного управления» (не датированный документ, примерно начала 1860-х гг. – *Прим. авт.*), в которых Валуев отмечал, что все дороги имеют общегосударственное значение и поэтому нельзя лишать власть права «принудительных распоряжений к не-

обходимому исправлению их»<sup>1</sup>.

С открытия земских учреждений в ведение земства поступили в основном дороги с грунтовым покрытием, которые составляли определенные неудобства и трудности как в использовании, так и в содержании. В 1867 г. Московскому губернскому земству были переданы дороги, бывшие в ведении строительного отделения губернского правления. О состоянии дорог, в котором они были переданы земству, было сказано в докладе Московской губернской управы: «дороги, несмотря на то, что на них отпускалась ежегодно довольно значительная сумма, были приняты управой в самом неудовлетворительном состоянии» [8, с. 2]. Шоссированные дороги, за небольшим исключением, остались при Министерстве путей сообщения.

На первоначальном этапе земство, располагавшее незначительными средствами, решило выделять небольшие суммы на содержание уже имеющихся грунтовых дорог. О строительстве новых дорог тогда было трудно предположить. Также были проведены статистические исследования дорожной части Московской губернии.

Одним из видных деятелей Московского земства был Д.А. Наумов, служивший председателем Московской губернской земской управы. Именно «его инициативе обязаны многие начинания земства, – выработка сети дорог, учреждение кустарного склада, организация собирания статистических сведений и т.д.» [2, с. 521]. Улучшение существующих дорог стало первой задачей, которой занялось Московское земство во второй половине 1860-х гг.

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив. Ф. 908. Оп. Д. 175. Л. 126.

Лично Д.А. Наумову «принадлежит идея разработки дорожной сети Московской губернии, что было чрезвычайно важно для ее хозяйственного и социального развития» [7, с. 22].

Решающую роль в местных делах продолжало играть государство, которое не всегда выносило положительные решения. «Стеснения деятельности земства со стороны правительства, изъятие из его ведения целого ряда дел» [1, с. 66] тормозило развитие органов местного самоуправления.

Обсуждения на губернских земских собраниях по дорожному делу привели гласных к мысли о крупном займе на улучшение московских губернских дорог. Часть собрания выразила опасения по поводу займа и предложила ходатайствовать перед Правительством о передаче Московскому земству 32-копеечного сбора на улучшение дорог в губернии, который был установлен еще до открытия земских учреждений. Однако это ходатайство не было удовлетворено. Этот пример указывает на ограничения со стороны государства, которые применялись к земству и, казалось бы, совсем не к политическим решениям.

Московское земство не останавливалось в поисках средств на дорожное дело. Вскоре был представлен новый проект получения средств на улучшение земских дорог, решение было найдено. Суть проекта состояла в следующем: «земство могло бы найти нужные ему средства, если бы приняло в свое заведывание казенные шоссе в губернии для ремонтного их содержания на счет казны с таким условием, чтобы все сбережения в средствах, расходовемых казною на содержание этих шоссе и шоссейный сбор, взимаемый

с проезжающих по этим шоссе, земство могло употреблять на улучшение своих собственных дорог» [4, с. 23]. По данному проекту было сделано ходатайство высшему руководству. Вскоре этот вопрос был разрешен в пользу земства и действия по поиску займа были прекращены. Данному примеру последовали и земства других губерний, например Тульской и Калужской губерний.

Проверка состояния дорог в 1866 г. земством выявила тяжелое состояние дорог к западу от Москвы. По предложению Московской губернской управы собранием было решено улучшить положение дорог на западном направлении. Также по инициативе губернской управы был проведен сбор сведений от уездов о грузоперевозках и использовании дорог для местных нужд.

Началось шоссирование Можайского и Дмитровского трактов. В 1869 г. в соответствии с планами земства было построено 20 верст (1 верста – 1066,8 м. – прим. авт.) от села Павшина к Воскресенску. А к 1870 г. дороги до Воскресенска и до деревни Ростиславово Дмитровского шоссе были закончены.

Московской губернской управой к 1870-м гг. выработывается новый план строительства и улучшения дорог в Московской губернии. Весь план описывает следующий принцип: «постепенно шоссировать существующие большие дороги, идущие от центра к окраинам, выставляя на первую очередь те из них, по которым совершается наибольшее грузовое движение; поясные дороги, которые имеют значение лишь в качестве питательных ветвей от уездных городов и торго-

промышленных пунктов в губернии к главным шоссированным трактам или к станциям железных дорог» [8, с. 24]. Как показала дальнейшая практика в земском дорожном деле, этот «план был выбран в большой степени удачно» [4, с. 26]. Данного принципа придерживались и после смены председателя Московской губернской земской управы в 1893 г.

Дорожное дело находилось в ведении специальной комиссии. Заведовал дорожным делом член Московской губернской управы Н.Ф. Рихтер.

1870-е гг. были обусловлены становлением дорожного дела и накоплением опыта в этой области. За этот период Московским губернским земством были построены Дмитровское шоссе, Волоколамское шоссе, Можайское шоссе доведено до Больших Вязем, были соединены шоссейными дорогами железнодорожные станции Звенигород и Руза, также шли работы по завершению Старо-Калужского, Каширского и Наро-Фоминского шоссе. В том числе было построено множество «поясных» дорог, проездов и трактов. В 1879 г. были начаты работы на Лопасненском шоссе (сейчас Симферопольское – *прим. авт.*).

Ярким моментом стало обсуждение строительства Наро-Фоминского шоссе в заседании собрания 14 декабря 1877 г. Часть гласных в собрании не соглашалась с предложением дорожной комиссии выделить 125 тыс. руб. на постройку Наро-Фоминского шоссе, другая часть гласных высказалась за выделение этой суммы. Для земского бюджета это были ощутимые средства, поэтому вопрос об их рациональном и результативном использовании стоял очень остро. Гласные предложили

составить подробную смету и только затем приступить к строительству данного участка дороги. В 1879 г. постройка шоссе была передана подрядчику. Общая сумма в период с 1870 по 1879 гг. затраченных земских губернских средств на дорожное дело составила 2 млн 784 тыс. 707 руб. [5; с. 122].

Важным направлением в этот период было не только строительство дорог, но и возведение и ремонт мостов, а так же особое внимание Московская губернская земская управа уделяла шоссированию участков подъездов к железнодорожным станциям.

Особую роль земства в дорожном деле отмечал А.Д. Градовский: «по мере того как возрастают общественные силы, руководство правительства оказывается недостаточным и наконец бессильным. Вместе с тем, вследствие технических улучшений в путях сообщения, направление их становится уже вопросом первостепенной важности, а не безразличным как прежде [3, с. 88].

В 1880-х гг. эффективная работа земства в дорожном деле продолжалась. В это время земством были построены Бронницкое, Наро-Фоминское, Лопасненское, Стромьинское, Перервинское, Каширское (вторая часть шоссе), Калужское, Котловское (сейчас Варшавское – *прим. авт.*) шоссе. Были построены соединительные дороги между Ярославским шоссе и железнодорожной станцией Пушкино и др. Начато строительство Болшевского и Рогачевского шоссе.

Одним из спорных вопросов в собрании 1882 г. стало выделение земских средств на содержание дорог Военного министерства. В этом вопросе проявилось бережное отношение к

бюджету земских гласных. Дорога из деревни Шелковки Рузского уезда до деревни Клементьево Можайского уезда требовала средств на содержание. Обследование данной дороги привело гласных к выводу, что данная дорога не оправдывает тех средств, которые на нее расходуются. Земство предложило Военному министерству самому оплачивать содержание дороги, что и было удовлетворено.

В декабрьскую сессию 1888 г. комиссия из 5 членов совместно с губернской управой и председателями уездных управ представили доклад о сети дорог соединяющих Московскую губернию с приграничными губерниями – Владимирской, Рязанской, Тульской, Калужской, Смоленской и Тверской. Этому докладу предшествовала трудоемкая работа, связанная с накоплением сведений о местонахождении, состоянии дорог, о количестве и характере перевозимых по ним грузов, о качестве грунта и значении дорог для уездов и т.д. Таким образом, с 1888 г. дорожное дело Московского губернского земства наметило еще одно важное направление своей деятельности – это улучшение дорог, связывающих Московскую губернию с соседними губерниями.

Освоив новые методы работы, получив опыт в дорожном деле, Московское губернное земство при увеличении объема работы сумело сэкономить и затратить меньшую сумму на дорожное дело в 1880-х гг. Общая сумма составила 2 млн 769 тыс. 813 руб. [6; с. 211].

Период с 1890–1893 гг. стал временем продолжения общей тенденции обеспечения земством густонаселенной Московской губернии путями сообщений. В это время окончено стро-

ительство участков дорог, начатых в предыдущее десятилетие. Было продолжено Каширское шоссе, окончена постройка шоссе от Малых Вязем до села Петровского, построено шоссе от Москвы реки до города Бронниц, начата постройка Ивашковского шоссе на 2-х участках и др.

С 1892 г. по предложению Московского губернского земства начались общественные работы по строительству дорог с пособием от государственной казны. Общественные работы представляли собой строительство шоссе, соединяющих Московскую губернию с соседними губерниями. Смысл общественных работ заключался в том, что населению соседних с Московской губерний предоставлялась возможность заработка. Идея возникла ввиду плохой урожайности в средней полосе России. С помощью данной инициативы земства были возведены крупные участки Рязанского, Касимовского, Калужского и Каширского шоссе, а также участок Ивашковского тракта.

А.Д. Градовский, крупнейший отечественный специалист по истории и праву России и Европы, отмечал в своих работах особое значение земских органов в местных делах: «когда убеждение о необходимости известного предмета уже вошло в общественное сознание, общество может вести дело лучше правительства» [3, с. 87].

Дорожное дело в Московской губернии имело особую общественную значимость. Именно развитая сеть дорог облегчала решение проблем многих сфер общества: снабжения продовольствием, торговли, здравоохранения, образования и др. Во многом успех работы земства основывался на тщательной проработке деталей проектов членами

Московской губернской управы, анализе большого объема информации, полученной статистическим отделом управы. Опыт Московского земства получил распространение и на других территориях Российской империи.

#### ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Верещагин А.Н. Земский вопрос в России. М.: Международные отношения, 2002. 186 с.
2. Веселовский Б.Б. История земства за сорок лет: в 4-х т. [Т. 4]. СПб.: Изд-во О.Н. Поповой, 1911. 835 с.
3. Градовский А.Д. История местного управления в России. Т. 1: Введение. Уезд Московского государства. СПб.: Печатня В. Головина, 1868. 527 с.
4. Дмитрий Алексеевич Наумов: биографический очерк. М.: Печатня С.П. Яковлева, 1899. 71 с.
5. Журналы Московского губернского земского собрания: декабрь 1877 г. М.: Типо-Литография С.В. Гурьянова, 1878. 199 с.
6. Журналы Московского губернского земского собрания: декабрь 1889 г. М.: Типо-Литография С.В. Гурьянова, 1891. 357 с.
7. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвященный памяти Д.А. Наумова: в 5-ти т. [Т. 1]. М.: Изд-во Московского губернского земства, 1899. 127 с.
8. Сборник постановлений Московского губернского земского собрания с 1865 по 1897 гг., посвященный памяти Д.А. Наумова: в 5-ти т. [Т. 2]. М.: Изд-во Московского губернского земства, 1899. 132 с.

#### REFERENCES

1. Vereshchagin A.N. Zemskii vopros v Rossii [Question of Zemstvo in Russia]. M., Mezhdunarodnye otnosheniya, 2002. 186 p.
2. Veselovskii B.B. Istoriya zemstva za sorok let: v 4-kh tomakh. [Tom 4]. [The History of Zemstvo for Forty Years: in 4 Volumes. [Volume 4].]. SPb, O.N. Popovoi, 1911. 835 p.
3. Gradovskii A.D. Istoriya mestnogo upravleniya v Rossii. T. 1: Vvedenie. Uezd Moskovskogo gosudarstva. [History of Local Government in Russia. Vol. 1: Introduction. Uyezd of . Moscow State]. SPb, Pechatnya V. Golovina, 1868. 527 p.
4. Dmitrii Alekseevich Naumov: biograficheskii ocherk. [Dmitry Naumov A.: Biographical Sketch.]. M., Pechatnya S.P. Yakovleva, 1899. 71 p.
5. Zhurnaly Moskovskogo gubernskogo zemskogo sobraniya: dekabr' 1877 g. [The Magazines of Moscow Provincial Zemstvo's Assemblies: Dec 1877]. M., Tipo-Litografiya S.V. Gur'yanova, 1878. 199 p.
6. Zhurnaly Moskovskogo gubernskogo zemskogo sobraniya: dekabr' 1889 g. [[The Magazines of Moscow Provincial Zemstvo's Assemblies: Dec 1889]. M., Tipo-Litografiya S.V. Gur'yanova, 1891. 357 p.
7. Sbornik postanovlenii Moskovskogo gubernskogo zemskogo sobraniya s 1865 po 1897 gg., posvyashchennii pamyati D.A. Naumova: v 5-ti tomakh. [T. 1] [The Collection of Decrees of Moscow Provincial Zemstvo's Assemblies from 1865 to 1897, Dedicated to the Memory of D. A. Naumov: in 5 Volumes. [Vol. 1]]. M., Izd-vo Moskovskogo gubernskogo zemstva, 1899. 127 p.
8. Sbornik postanovlenii Moskovskogo gubernskogo zemskogo sobraniya s 1865 po 1897 gg., posvyashchennii pamyati D.A. Naumova: v 5-ti tomakh. [T. 2] [The Collection of Decrees of Moscow Provincial Zemstvo's Assemblies from 1865 to 1897, Dedicated to the Memory

of D. A. Naumov: in 5 Volumes. [Vol. 2]]. М., Izd-vo Moskovskogo gubernskogo zemstva, 1899. 132 p.

---

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

*Долуев Иван Юрьевич* – аспирант кафедры новой и новейшей истории России Московского государственного областного университета;  
e-mail: ivan\_doluev@mail.ru

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

*Doluyev Ivan Ju.* – Post-Graduate Student of the Department of New and Newest History of Russia, Moscow State Regional University;  
e-mail: ivan\_doluev@mail.ru

---

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКАЯ ССЫЛКА

*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.  
DOI: 10.18384/2310-676X-2016-3-53-59

#### BIBLIOGRAPHIC REFERENCE

*I. Doluev.* Transport policy of the Moscow Province Zemstvo in the second half of the XIX century // Bulletin of Moscow State Regional University. Series: History and Politic Sciences. 2016. no 3. Pp. 53-59.  
DOI: 10.18384/2310-676X-2016-3-53-59