

## **ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В МОСКОВСКОМ ЗЕМСТВЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1870-х гг.**

*Максимец Дмитрий Александрович*

студент (магистр) факультета истории, управления и сервиса  
Государственного социально-гуманитарного университета  
(г. Коломна, Российская Федерация)

*Статья посвящена рассмотрению деятельности Московского земства в сфере строительства шоссейных дорог. В качестве основного источника были использованы журналы заседаний и постановлений Московского губернского земского собрания, на страницах которых особое внимание уделялось обсуждению предложений гласных по улучшению дорожного строительства.*

Образованное в 1865 году Московское губернское земство с первых дней своего существования активно занималось вопросами строительства шоссейных дорог, которые всегда имели важное значение для разных слоёв общества. В первой половине 1870-х гг. в ведение управы были переданы все тракты министерства путей сообщения с ежегодным казенным финансированием в размере 207,2 тыс. рублей [2, с. 120–122].

При обсуждении новых задач гласный Д.Д. Голохвастов настоял на том, что управа должна получить сведения о характеристиках трактов и потребовал провести расчёт, который бы доказывал, что земство могло бы более экономно распоряжаться средствами. В то же время Голохвастов опасался принятия земством тех дорог, ремонт которых превысит расчётную стоимость (400 рублей на 1 версту), так как ширина трактов различалась и варьировалась от 2,5 до 5,5 дюймов щебёночного слоя.

Гласными также обсуждался срок, на который было целесообразно принять дороги в ведение земства. Рассматривались варианты на 5, 10 и 25 лет. Председатель управы Д.А. Наумов настоял на втором варианте, считая, что за слишком короткий срок земство мало что сможет сделать, а слишком продолжительный срок несёт большие риски, связанные с ростом цен на дорожные материалы [2, с. 51–63].

При рассмотрении вопроса о расходах на содержание заставных домов, председатель управы, предложил утвердить их как постоянные расходы, так как в случае найма большего числа людей траты могли превысить сметные назначения. Но большинство гласных поддержало мнение Н.А. Зубкова, предложившего уполномочить управу производить такие расходы по мере необходимости. [3, с. 147].

Специальной комиссией был создан проект сети шоссейных дорог на 570 вёрст с приложением карт и плана по дальнейшему развитию трактов. Управа постановила разослать его на обсуждения во все уездные собрания с предложением дать подробные и обоснованные заключения [3, с. 240].

Одним из первых решений губернской управы по содержанию казенных дорог стал запрет открывать на «обрезах» дорог питейные заведения. Гласные Ф.С. Зиберт и И.И. Маслов, обосновывая такой подход, указывали на то, что в противном случае это привело бы к нарушению интересов землевладельцев, появлению на трактах «вредных» людей и помешало бы прогону скота [2, с. 43–44].

В те же годы земство получило значительное число ходатайств уездных собраний, касающихся устройства шоссейных дорог [4, с. 244–245]. При определении главных направлений шоссирования выявилось два подхода. Одни земцы полагали, что центром тяготения должны быть тракты рядом с железными дорогами. Другие выступали за обустройство шоссе, ведущих в первую очередь в Москву. Гласный И.И. Маслов полагал, что комиссия «избрала центром тяготения железные дороги», в то время как обустройство дорог, идущих в Москву, служит интересам большей части населения и, в особенности, крестьянства. Позиция гласного А.А. Щербатова заключалась в том, что необходимо пожертвовать удобством проведения шоссе параллельно железным дорогам, «чтобы дать удобные пути сообщения тем местностям, которые их вовсе не имеют» [5, с. 353–355].

В земском собрании особое внимание уделялось затратам на строительство шоссе. Так, в 1873 г. после прочтения доклада о дорогах и мостах гласный Д.Д. Голохвастов заявил, что цифры преувеличены, и потребовал от управы разъяснения. Обосновывать расходы пришлось председателю губернской управы Д.А. Наумову и членам дорожной комиссии [6, с. 14–17].

Гласные из разных уездов считали, что качество дорожной инфраструктуры, в том числе и недавно отремонтированной, оставляло желать лучшего. Член управы П.Г. Сорокин поднял тему неисправности Каширского тракта, который, по его утверждению, был хуже любой грунтовой дороги, так как на нем были поломанные мостовые сооружения и в ночное время существовал риск провалиться на просевших участках. Земцы согласились с печальным положением дел, но средств на ремонт так и не было выделено [6, с. 17–19]. Предложение одного из членов земской управы В. К. Шлиппе об исправлении только «дурных» участков было отвергнуто из-за «непроизводительности» дорог [6, с. 314–317].

В числе прочего на заседании губернского земского собрания поднимался вопрос о сумме, выдаваемой министерством путей сообщения на каменный материал, необходимый на обустройство дорог. Из-за непостоянных цен на рынке гласный В.И. Андреев предложил сначала проводить торги, на которых определится подрядчик, а потом уже обращаться в министерство для получения средств [6, с. 305].

В 1874 г. в управе был поднят вопрос о создании особой структуры для заведывания шоссейным делом. Спорным моментом было назначение главы такого отдела, а именно того, кем он должен быть: инженером или хозяйственником. Земство остановилось на втором варианте, при этом включив в управление и старшего инженера [7, с. 48–49, 69–78].

Данные о расходах земства на содержание шоссейных дорог представим в таблице 1.

#### Расходы земства на дорожное строительство в 1869–1873 гг.

[1, с. 482, 494; 3, с. 296, 308; 4, с. 348, 360; 5, с. 424, 436; 6, с. 412, 424]

Год	Расходы на дорожное дело (в руб.)	Общие земские расходы (в руб.)	Доля дорожных расходов в общей земской смете (в %)
1869	204637,27	363547,28	56,29
1870	193728,55	346012,98	55,99
1871	225900,72	393514,91	57,41
1872	212357,81	395371,93	53,71
1873	225003,32	398775,87	56,42
1874	215725,32	430139,09	50,15

Как следует из сведений, приведенных в таблице, земские расходы на дорожное дело на протяжении первой половины 1870-х гг. сохранялись на высоком уровне и составляли более половины сметных назначений.

Подводя общий итог, отметим, что в первой половине 1870-х гг. при обсуждении в Московском губернном земском собрании темы обустройства дорог постоянно возникали острые дискуссии и споры. Одним из самых активных гласных был Д.Д. Голохвастов, последовательно выступавший за проведение подробных расчётов перед принятием решений о строительстве трактов. Однако решающим в большинстве споров было слово председателя управы Д.А. Наумова, старавшегося, в первую очередь, сохранить губернские средства.

Главными направлениями деятельности земского собрания в сфере дорожного строительства были обустройство подведомственных дорог, и содержание трактов, ранее принадлежавших министерству путей сообщения.

В начале 1870-х гг. под управление земства переходят все дороги Московской губернии, в связи чем при губернской управе организуются новые структуры и подразделения, ответственные за шоссирование трактов, создается проект сети шоссейных дорог, предлагаются альтернативные способы ведения работ и их финансирования. В целом, земская деятельность способствовала повышению качества дорог, хотя по-прежнему сохранялась проблема быстрого износа дорожного покрытия и, как следствие, регулярного ремонта.

#### Список использованной литературы

1. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1869, декабрь. – М. : Печ. С. П. Яковлева, 1870. – 517, XII с.
2. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1870, экстренное собрание, сентябрь. – М. : Университетская тип., 1871. – [2], 143 с.
3. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1870, очередное собрание, декабрь. – М. : Печ. С. П. Яковлева, 1871. – [2], 323, VII с.
4. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1871, декабрь. – М. : Университетская тип., 1872. – 389, IX с.
5. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1872, декабрь. – М. : Тип. В. В. Исленьева и К°, 1873. – VII, 469 с.
6. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1873, декабрь. – М. : Университетская тип., 1874. – [1], VI, 457 с., 1 табл.
7. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1874, март. – М. : Тип. И. И. Родзевича, 1875. – [5], 148 с.