

DOI 10.35775/PSI.2026.130.1.010

УДК 93

**Д.А. МАКСИМЕЦ**

аспирант департамента истории  
Института гуманитарных наук Московского  
городского педагогического университета,  
Россия, г. Москва  
E-mail: dmitry.maksimets@mail.ru

## РАЗРАБОТКА И РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «ДОРОЖНАЯ СЕТЬ МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ 1912 ГОДА» В ДОВОЕННЫЙ ПЕРИОД

*Статья посвящена комплексу мероприятий по созданию новой дорожной сети Московской губернии в период, предшествующий Первой мировой войне. В статье рассматривается деятельность Московского губернского земства – органа местного самоуправления, одним из видов деятельности которого являлось шоссирование дорог региона.*

*Анализ документов позволил выделить основные этапы принятия решений в ходе создания «сети 1912 года», выявить проблемы дорожного строительства в данный период и говорить о результатах работы с помощью количественных данных.*

**Ключевые слова:** Московская губерния, шоссирование дорог, Московское губернское земство, дорожная сеть, шоссейные дороги.

В 1903 г. в Московской губернии было закончено строительство дорог «сети 1897 года». Было шоссировано 334 версты дорог, на что было израсходовано более 2 млн. руб. В то же время, согласно докладу управы Московского губернского земства, «потребность в улучшенных путях сообщения не только не уменьшилась, но, наоборот, в следствие быстрого развития торговли и промышленности, ещё более возросла и настоятельно нуждается в удовлетворении» [3. С. 1].

Некоторые важные участки, используемые для грузового движения, были шоссированы частично и чередование шоссейных дорог с грунтовыми вызывало большое затруднение: с грунтовых дорог перетаскивалось большое количество грязи для шоссе, что отражалось и на их состоянии и вызывало дополнительный расход на ремонт. Поэтому уже в 1903 г. планировалось приступить к созданию новой дорожной сети. Губернская управа и дорожная комиссия приступили к обсуждению новой сети, 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. 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. 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. С. 2-3].

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 дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. По итогу его обсуждения 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 [2. С. 1].

В 1909 г. управа приступила к созданию проекта новой дорожной сети: было произведён осмотр состояния дорог, определены финансовые издержки, собрана информация о пользовании новыми шоссе. Кроме того были нарисованы дорожные карты губернии и поуездно [3. С. 6]. На заседании земства 1 мая 1910 г. управа одобрила представленную новую сеть шоссейных дорог [5. С. 24-25].

Состоявшееся в 1910 г. заседание межведомственной комиссии пришло к выводу, что данные проект защищает интересы местного населения. Согласно комиссии, новые дороги «или служат подъездами к торговым центрам, или к станциям железных дорог, или соединяют те и другие между собою». Планировалось, что новая дорожная сеть должна была обслуживать 35 железнодорожных станций с общим грузооборотом 103 млн. пудов, 27 крупных базарных пунктов с тяготением к ним более 800 тыс. человек.

Благодаря новой сети должен был появиться свободный проезд к железным дорогам и торговым пунктам промышленных и сельскохозяйственных районов. Особенно это коснулось Рузского, Можайского и Волоколамского уездов, где транспортная инфраструктура прежде была слабо развита.

На реализацию новой сети шоссейных дорог Московская губернская земская управа запросила заём в 1 млн. 560 тыс. руб. у правительства [3. с. 10-13]. Рассмотрев решения межведомственной комиссии, Совет министров внёс законопроект в Государственную Думу, где он был одобрен и заём был выделен.

К 1912 г. было построено или начато строительство более 50 вёрст дорог новой сети. К этому же году было произведено исследование 613,68 вёрст, стоимость построек которых составляло около 4 млн. 780 тыс. руб. Но в окончательный проект были внесены 431,8763 версты со стоимостью их строительства в 3305821 руб. 56 коп. При формировании окончательного варианта сети земство опиралось на общегубернские интересы, не придерживаясь принципа пропорциональности протяжённости дорог численности населения уездов и равномерного обеспечения их дорожной инфраструктурой. Общая дина шоссейных дорог Московской губернии после воплощения в жизнь новой сети должна была составлять 2051,3003 версты [3. С. 84]. По итогам собрания Московского губернского земства, состоявшегося в сентябре 1912 г. земцы одобрили планируемую сеть

дорог, поэтому данная сеть в официальной документации и называлась «сетью 1912 года» [6. С. 17].

Для проведения шоссейных работ на новых участках губернская управа была обязана получить письменное согласие владельцев земель, по которым должны были пройти новые тракты. Землевладельцы должны были безвозмездно предоставить земли под дорогу на весь срок эксплуатации шоссе [4. С. 159]. Отсутствие расходов на отчуждение земель являлось особенностью данной сети. В большинстве случаев ожидания оправдались, однако в некоторых случаях запросы выделения земли встречали категорический отказ со стороны землевладельцев и дорогу приходилось планировать в обход данных участков.

Бывали случаи неговорчивости крестьян при отводе земель под новые дороги. Выпуск №6 журнала «Водные пути и шоссейные дороги» 1913 г. утверждал, что «в отдельных местах постройку дорог первой очереди пришлось отложить, так как не удалось до сих пор согласовать интересы сельских обществ, которые борются из-за направления дорог; каждое селение стремится к тому, чтобы новая дорога была проложена возможно ближе к нему» [1. С. 159].

На земской сессии в начале 1914 г. был заслушан доклад № 23 «О ходе работ по постройке новой сети дорог». Согласно ему, в связи с ростом цен на работы и материалы управе поручили пересмотреть сметы и подготовить доклад с обоснованием ходатайства о выделении пособия в размере половины стоимости всей проектируемой дорожной сети [7. С. 60-62].

Шоссирование дорог новой сети, начавшееся ещё в 1910 г. до выделения государственного займа, продолжилось и в довоенный период. Всего к 1914 г. было построено около 200 вёрст. Благодаря чему общая протяжённость шоссе Московской губернии составила около 1810 вёрст, что оставило Московскую губернию на одном из первых мест в стране по протяжённости шоссейных дорог. Но в связи с начавшейся Первой мировой войной с этого же года рост темпов дорожного строительства остановился.

**Закключение.** В ходе предварительных изысканий новой сети были обследованы участки планируемых дорог, составлены карты дорог, подсчитаны статистические значения, приведены количественными данными обоснована польза новых шоссе.

В этот период Московская губернская земская управа 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, к 1914 г. цены на материалы и дорожные работы начали стремительно расти, что не вписывалось в проектные сметные значения.

Несмотря на все трудности дорожных работ, довоенные годы реализации новой сети дорог Московской губернии были плодотворными. За период 1911-1914 гг. было выстроено около 200 вёрст шоссе. Московская губерния продолжала оставаться одним из передовых регионов по шоссированию дорог.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. 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.
2. Доклад дорожной комиссии по вопросу об улучшении наиболее плохих участков дорог Московской губернии. М., 1908.
3. Доклад Московской губернской земской управы о сети дорог, подлежащих шоссированию в Московской губернии. М., 1912.
4. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1909, очередной сессии и 1910, 15 января – 6 февраля. М.: Печ. С.П. Яковлева, 1910.
5. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1910, чрезвычайная сессия 28 апреля – 1 мая. М.: Печ. С.П. Яковлева, 1910.
6. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1912, экстренная сессия 19 и 20 сентября. М.: Печ. С.П. Яковлева, 1912.
7. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания. 1913, 6 февраля – 3 марта 1914 г. М.: Печ. С.П. Яковлева, 1914.

### D.A. MAKSIMETS

Postgraduate student of the Department of History,  
Institute of Humanities, Moscow City University,  
Moscow, Russia

## DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF THE PROJECT «ROAD NETWORK OF THE MOSCOW PROVINCE OF 1912» IN THE PRE-WAR PERIOD

*The article is devoted to a set of measures to create a new road network in the Moscow province in the period preceding the First World War. The article examines the activities of the Moscow Provincial Zemstvo, a local government body, one of whose activities was the paving of roads in the region.*

*The analysis of documents allowed us to identify the main stages of decision-making during the creation of the «1912 network», to identify the problems of road construction during this period, and to discuss the results of the work using quantitative data.*

**Key words:** Moscow Province, road construction, Moscow Provincial Zemstvo, road network, highways.