

DOI 10.35775/PSI.2025.123.6.005

УДК 93

Д.А. МАКСИМЕЦ

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

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБУСТРОЙСТВА ДОРОГ В МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

*Статья посвящена анализу нормативно-правовых актов органов государственной власти, касающихся вопросов обустройства шоссе Московской губернии. Циркуляры, правила и инструкции, уточняющие и регламентирующие деятельность дорожных работников, издавало Министерство путей сообщения. Также оно выдвигало требования к ответственному за шоссирование дорог Московской губернии органу – Московскому губернскому земству.*

*Анализ документов позволил говорить о положительном влиянии государственного регулирования на разные сферы дорожной деятельности. В статье выделяются его основные направления в шоссировании дорог Московской губернии, такие как совершенствование дорожных работ, финансирование обустройства шоссе и безопасность на дорогах.*

**Ключевые слова:** *Московская губерния, Министерство путей сообщения, государственное регулирование, обустройство дорог, шоссейные дороги.*

Шоссейные дороги и их качество во все времена имели первостепенное значение не только для региональной и государственной экономики, но и для обычных людей. И в наше время дорожному строительству уделяется особое внимание со стороны правительственных органов и общественности.

Регулированием шоссирования в Российской империи занималось Министерство путей сообщения. Оно издавало предписания, правила, циркуляры, регулирующие процессы шоссирования дорог и касающиеся как технических, так и экономических показателей. Также Министерство путей сообщения выделяло средства на содержание казенных дорог Московской губернии, часто вступая в споры с Московской губернской земской управой о порядке и количестве дорожных работ на казенных шоссе и сумме ассигнований.

Согласно циркуляру Министерства путей сообщения, на момент 1904 г. некоторые из окружных правлений, входя с ходатайствами об отпуске средств на исправление происшедших на путях сообщения повреждений, прилагали иногда к донесениям фотографические снимки поврежденных сооружений.

Изображения облегчали понимание ситуации на месте, являясь наглядным подтверждением правильности заявленных требований. Особенно же полезными такие снимки оказались в тех случаях, когда составление надлежащего акта освидетельствования повреждений почему-либо было задержано. Находя фотографические снимки полезными, Управление внутренними водными путями и шоссейными дорогами указало на желательность более широкого распространения фотографирования при строительных работах, причем воспроизводить этим способом следовало как законченные сооружения, так и наиболее интересные моменты производства работ. Во избежание обретеня почты тяжело-весными посылками не следовало наклеивать пересылаемые фотографические снимки на картон, а представлять их на простой фототипной бумаге [3].

Также к прилагаемым техническим отчетам с 1 января 1904 г. Министерство путей сообщения постановило «прикладывать сведения о денежных расходах» [4].

Еще одним решением Министерства стало разрешение земствам избирать особых наблюдателей за исполнением обязательных постановлений, снабженных специальными удостоверениями и открытыми листами за печатью земской управы. Были обязаны наблюдать за исполнением обязательных постановлений и полицейские чины, но для более точного контроля были расширены полномочия земской управы, в том числе и в вопросе шоссейных дорог [6].

Возникали случаи, когда Министерство путей сообщения предписывало воздержаться от излишних затрат на шоссирование, чаще всего это было связано с нехваткой государственных средств в условиях перераспределения финансов на другие более важные государственные нужды, например, на Русско-японскую войну 1904–1905 гг. Во Всеподданнейшем докладе председателя департамента государственной экономии государственного контролера и министерства финансов от 12 июля 1904 года было сказано о безотлагательном сокращении внесенных в государственную роспись на 1904 год 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 году 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 размерами крайней необходимости, «не выходя из тех пределов, в коих они производилась в последнее время» [1].

Выпускались и специальные инструкции, регулирующие перевозку по шоссейным дорогам. Одна из них вышла 12 мая 1906 г. Она регулировала 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, гелит, 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 определенной формы, снабженного печатью учреждения. Приобретать взрывчатые вещества можно было только у заводчиков или на разрешенных правительством складах материалов. Перевозить только в фабричной упаковке. Взрывоопасные материалы необходимо было перевозить в телеге или в санях таким образом, чтобы они не соприкасались одно с другим, не ударялись о кузов телеги или саней, не терлись о колеса и, кроме того, были вполне защищены от дождя и снега. Каждое место должно быть отделено войлоком, а также следовало подстилать войлок под ящики и бочки. По получении уведомления о провозке взрывчатых веществ начальник шоссейной дистанции должен был предоставить нужное количество подвод. На каждую повозку полагалось не больше 30 пудов. На повозке должен был быть выставлен красный флаг, при следовании нескольких повозок – красный флаг на первой. При остановке на ночлег или покормку повозки не должны были находиться на расстоянии 150 саженей от проезжей дороги, жилья, железнодорожных путей. Также было запрещено курить табак или разводить огонь на расстоянии менее 100 саженей. При остановке груз должен был охраняться караулом, для предупреждения всякого к нему подхода, с оставлением места для проезда. При спуске транспорта с горы в обязанность караула входило наблюдение за тем, чтобы повязки находились не ближе 50 саженей одна к другой.

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, надлежало остановиться в расстоянии не менее 150 саженей от парового катка. Сопровождающее такой транспорт лицо было обязано обратить внимание дорожной администрации, наблюдающей за работами, на необходимость прекращения работы паровой машины, на время пропуска обоза со взрывчатыми веществами. Лишь по окончательной остановке паровой машины повозкам транспорта разрешалось дальнейшее движение по ремонтному участку, причем надлежало обратить особое внимание на то обстоятельство, чтобы все телеги были покрыты брезентом без дыр. Сверх указанного начальнику участка шоссейной дистанции (или его помощнику) или производителям работ надлежало своевременно предупредить технический надзор, а в надлежащих случаях, например, в населенных пунктах, и полицию, на случай принятия всех мероприятий предосторожности для безопасного пропуска транспорта со взрывчатыми веществами. Также при перевозке следовало, по возможности, избегать городов и селений, а, если это невозможно, предупреждать местные власти [2].

Проблему безопасности на дорогах Министерство путей сообщения поднимало и в связи с возрастающим числом автомобилей. 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,

а уже в 1903 г. «были определены обязанности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения» [7. С. 151].

При подготовке шоссирования тех или иных участков необходимо провести их техническое обследование. В Московской губернии эта функция была возложена на Дорожный отдел губернской управы, который определял состав и должности рабочих, выдавал им специальные инструменты, составлял должностные инструкции, распределял обязанности и контролировал выполнение работ.

При подготовке технического обследования намеченных линий шоссейных дорог 2-й очереди были организованы группы, состоящие из инженера (начальника партии) и трех техников (студентов высших специальных учебных заведений). При каждой группе состояли 2 постоянных и от 3 до 7 временных рабочих. Количество временных зависело от условий местности (увеличивали количество лес, переправа через реку и другие сложные участки). Каждая группа снабжалась определенным перечнем инструментов и пособий таких как карта проектируемых дорог, нивелиры, теодолит, буры, рулетка, барометр, бинокль, транспортир, линейка, кисти, краски, пишущие принадлежности, зонт, топор, пила, лом, лопата и др. Между группами были распределены проектируемые линии, на каждую – около 150 верст. При этом для «согласованности и определенности» действий была выработана «Инструкция для производства технических изысканий проектируемой II сети шоссейных дорог Московского губернского земства» [5. С. 14-15].

В инструкции были прописаны обязанности должностных лиц и представлены несколько разделов, посвященных разным видам работ (трассировка, пикетаж, план, нивелировка, обход бассейнов и определение уклонов рек). Например, при трассировке следовало придерживаться кратчайшего направления, придерживаться пологих углов (углы < 100 градусов нежелательны), выбирать ось дороги при соблюдении допускаемых уклонов таким образом, чтобы количество земляных работ было как можно меньше. Отметка точек на местности рейками или кольями при пикетаже имела свои особенности: длина проектируемых линий измерялась пикетами по 50 саж. каждый, промежуточные точки назначались по наличию изломов местности. Вместе с пикетажем в журнал наносился и план дорожной полосы с помощью координат. Обязательной к исполнению было и нивелирование местности. Также у каждого типа местности были свои особенности определения высот (например, для болот добавлялась зондировка местности для определения глубины залегания материка). Отдельным пунктом инструкции были вынесены такие сложные составляющие дорожных изысканий как обход бассейнов и определение уклонов рек. [5. С. 16-22]

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 расчета технических величин.

Подводя итог вышесказанному отметим, что государственное регулирование шоссирования в Московской губернии включало в себя различные виды

деятельности. Министерство путей сообщения выпускало циркуляры и постановления с предписаниями или требованиями к органу, занимающемуся шоссированием в регионе – Московскому губернскому земству. Главным требованием стала точная финансовая отчетность за все полученные средства. Управление водных путей и шоссейных дорог предписывало увеличивать количество фототчетов и нанимать дополнительные контролирующие органы. В критических случаях, например, при военном положении, земство и вовсе лишалось ассигнований на развитие шоссейных дорог.

Государственные органы принимали и правила, связанные с дорожным делом. Важное место занимала безопасность на дорогах, поэтому властями четко регулировались провоз взрывоопасных веществ, автомобильное движение и технология строительства дорог. Благодаря предварительным техническим изысканиям шоссейных дорог составлялись планируемые сметы дорожных расходов, дорожные карты, набирался штат дорожных работников, выбирались пути совершенствования дорожного дела.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Всеподданнейший доклад председателя департамента государственной экономии государственного контролера и министерства финансов от 12 июля 1904 года // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 4. 108-110 л.
2. Инструкция о приобретении, перевозки, хранении и употреблении взрывчатых материалов при работах на внутренних водных путях и шоссейных дорогах. 12 мая 1906 // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 6. 42 л.
3. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Циркуляр правлениям округов путей сообщения от 26 июля 1904 года // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 9. 97 л.
4. Министерство путей сообщения. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. Циркуляр заведующему 1-м техническим участком от 1903 года // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 2. 30 л.
5. **Орлов П.М., Смиренин П.П.** Изыскания шоссейных дорог в Московской губернии. Москва: Типо-литогр. Вернера, 1911.
6. Правление Московского округа путей сообщения Инспектору судоходства от 16 января 1909 года // ГБУ «ЦГА Москвы». Ф. 1995. Оп. 1. Д. 27. 2 л.
7. **Шевченко П.Н.** Развитие системы безопасности дорожного движения в Российской империи (XIX – начало XX вв.) // Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 9.

**D.A. MAKSIMETS**

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

## **STATE REGULATION OF ROAD CONSTRUCTION IN THE MOSCOW PROVINCE AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY**

*The article is devoted to the analysis of regulatory legal acts of state authorities concerning the issues of highway construction in the Moscow province. Circulars, rules and instructions clarifying and regulating the activities of road workers were issued by the Ministry of Railways. It also put forward demands to the body responsible for the highway maintenance of the Moscow province, the Moscow Provincial Zemstvo.*

*The analysis of the documents allowed us to talk about the positive impact of government regulation on various areas of road activity. The article highlights his main directions in highway construction in the Moscow province, such as improving road construction, financing highway construction and road safety.*

**Key words:** Moscow Province, Ministry of Railways, state regulation, road construction, highways.