

Секция «История России с древнейших времен до начала XX века»

Строители дороги Москва — Петербург в первой четверти XVIII века

Калинин Михаил Владимирович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра истории России до начала XIX века, Москва, Россия

E-mail: mixail.k179@gmail.com

Наряду с Ладожским каналом и олонекскими заводами, дорога из Москвы в Санкт-Петербург — одна из «великих строек» XVIII века. Её значение громадно, она связывает два центра страны. Отсюда — то пристальное внимание, которым эта дорога была окружена.

Важно, что Московско-Петербургская дорога появилась не на пустом месте. Большая часть её трассы проходит по старому Московско-Новгородскому тракту, описание которого мы встречаем в Повёрстной книге [1]. Вторая её часть — это так называемая «Перспективная» дорога: прямая, как стрела, трасса Петербург-Чудово. Дорогу вдоль Волхова, от Чудова в Новгород, построили только к середине XVIII века, до этого момента сообщение между двумя частями Московско-Петербургского тракта шло по реке Волхов.

Чтобы поддерживать дорогу в рабочем состоянии, её нужно было постоянно ремонтировать. Причины тому — скверный климат и сама техника дорожного строительства того времени, когда мокрые и топкие места мостили хворостом, который гнил за 5-7 лет. Нужны были люди, которые будут чинить и строить дорогу. В настоящем докладе мы рассмотрим, кто строил Московско-Петербургскую дорогу в 1720-х — 1730-х гг.

В первые годы этим занимались подрядчики — местные купцы и крестьяне, нанимавшие других крестьян, чтобы те строили дорогу. Однако в 1722 году Пётр I приказал возложить обязанность по содержанию дороги на местных крестьян, живущих в 50 верстах по обе стороны от дороги [2]. Исполнить этот указ было непросто — хотя бы потому, что между Чудовым и Петербургом жило мало людей и даже ямщики, свезенные на дорогу Петербург-Чудово в 1714 году, по большей части разбежались в 1731 году [3]. Другой способ найти людей, к которому в 1730 году прибегло правительство Анны Иоанновны — разложить по уездам, сколько те должны «выдать» крестьян на строительство и ремонт дороги, с оплатой труда тех людей «по плакату» [4]. «Плакат», о котором идёт речь — это «Плакат о зборе подушном» 1724 года, устанавливавший, помимо прочего, размеры оплаты труда на государственных стройках. Они были невелики: летом крестьянин мог получить в день 10 копеек (с лошастью) и 6 копеек (без неё), зимой 6 копеек (с лошастью) и 4 копейки (без неё). Учитывая тот факт, что в первой половине XVIII века деньги дешевели, нетрудно догадаться, что очень скоро работа по «плакату» стала восприниматься крестьянами как ещё одна форма принудительных работ. Кроме того, крестьян было практически невозможно заставить чинить дорогу летом, когда те они должны были работать на земле. Примечательно, что когда в июне 1731 года крестьяне Клинского, Дмитровского и Волоколамского уездов не явились на строительные работы, то Сенату не оставалось ничего иного, кроме как официально отпустить их по домам до сентября [5]. Вдвойне примечательно другой казус. Когда курировавший ремонт дороги в Московской губернии военный инженер фон Станкельберг потребовал от клинского воеводы Глеба Радищева заставить крестьян явиться на работы, тот заявил ему, что этого некому сделать, поскольку во всем Клинском уезде, помимо воеводы, есть двое подьячих и один солдат [6].

В сущности, государство не хуже крестьян понимало, что их силами дорога никогда не будет построена. Поэтому уже в ноябре 1730 года обер-прокурор Сената Ягужинский предложил строить Московско-Петербургскую дорогу силами военных — «чтоб народу облегчение было». Летом 1731 году к работам на Московско-Петербургской дороге приступили солдаты трёх полков — Воронежского, Копорского и Галичского [7]. Расчетная численность личного состава в трех полках — 3500-4500 человек, однако реальная цифра могла быть меньшей. За свою работу солдаты по 3 копейки в день — жалованье, меньше «плакатного», но солдаты уже никуда уйти не могли [8]. Кроме солдат, летом 1732 года на дороге работало 800 «вольных работных людей» — следует полагать, вольнонаёмных крестьян; за свой труд «вольный работный человек» получал 8 копеек в день. За 1731-1732 гг. силами солдат и вольных работных людей было отремонтировано 47,5 вёрст дорожного полотна — 1/3 требовавших ремонта участка дороги. К 1733 году ремонтные работы приостановились. Причиной может быть начавшаяся война за польское наследство, которая отвлекла от ремонтных работ солдат вышеозначенных полков.

Таким образом, в 1720-х — 1730-х гг. российское государство опробовало несколько способов привлечения работных людей на строительство и ремонт Московско-Петербургского тракта:

- 1. Подряды
- 2. Возложение обязанности чинить и строить дорогу на местных обывателей без выплаты им жалованья
- 3. То же самое, но с выплатой жалованья «по плакату»
- 4. Привлечение военных
- 5. Привлечение вольнонаёмных

Последние два способа оказались наиболее успешными, однако даже в 1740-х — 1750-х гг. государство продолжало прибегать к способу №3 [9].

Источники и литература

- 1) Петров В.А. Географические справочники XVII века. «Поверстная книга» и «Описание расстоянию столиц, нарочитых градов славных государств и земель от града Москвы». // Исторический архив. Т. 5. М-Л.: Изд-во АН СССР, 1950.
- 2) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 434 об.
- 3) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 754.
- 4) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 525.
- 5) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 778.
- 6) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 763.
- 7) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 726.
- 8) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Дела по Камер и Ревизион коллегиям и Штатс-конторе. Кн. 604. Л. 869.

9) РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 63. Дела 3-го департамента. Кн. 5472. Л. 117 — 176.