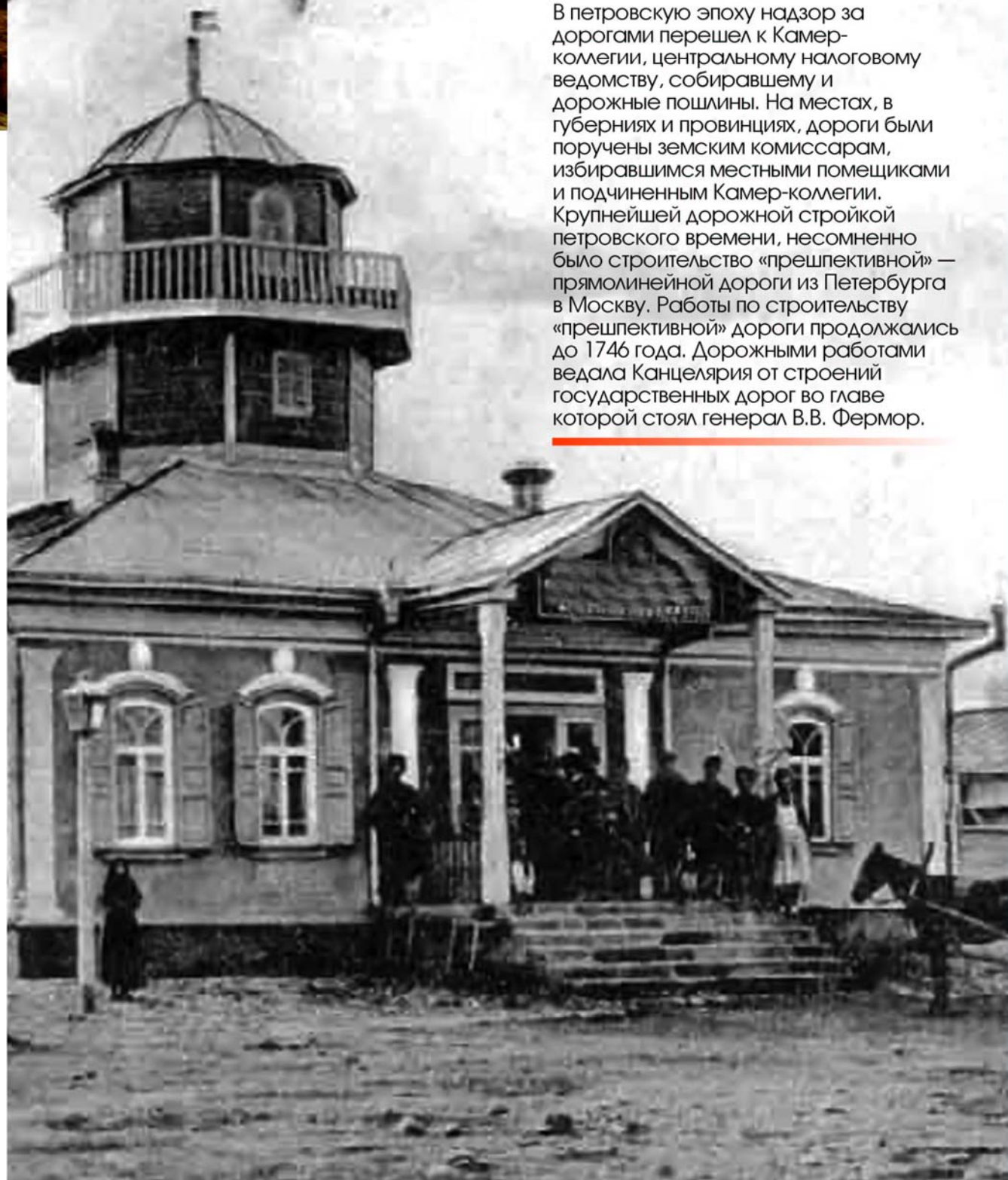


Крупные дорожные стройки XVIII–XIX вв.

В петровскую эпоху надзор за дорогами перешел к Камер-коллегии, центральному налоговому ведомству, собиравшему и дорожные пошлины. На местах, в губерниях и провинциях, дороги были поручены земским комиссарам, избиравшимся местными помещиками и подчиненным Камер-коллегии. Крупнейшей дорожной стройкой петровского времени, несомненно было строительство «прешпективной» — прямолинейной дороги из Петербурга в Москву. Работы по строительству «прешпективной» дороги продолжались до 1746 года. Дорожными работами ведала Канцелярия от строений государственных дорог во главе которой стоял генерал В.В. Фермор.





Екатерина II уже в начале своего правления решила придать дорожному делу характер важной государственной задачи. Она укрепила статус Канцелярии от строений государственных дорог как центрального учреждения. Указ от 18 февраля 1764 года повелевал ей «прилагать старанья приводить все государственные дороги в наилучшее состояние». В 1775 году была проведена губернская реформа. Большинство центральных ведомств, в том числе Канцелярия строения государственных дорог, постепенно ликвидируются, их полномочия передаются губерниям и уездам. Власти губернии должны были заниматься только достройкой государственных дорог, а содержание их передавалось уездным властям — земскому исправнику и нижнему земскому суду. Им предписывалось «прилагать неусыпное смотрение и попечение, чтобы дороги, мосты и переправы... в таком исправном состоянии содержаны были, чтоб проезжим не было ни остановки, ни опасности», чтобы «мостов и дорог никто не перекопал, не загородил и не переложил с одного места на другое... и чтоб везде на дорогах и мостах была чистота, и палой скотины и мертвечины, от чего вредный дух исходит... нигде не валялось».

На протяжении XVIII—XIX веков дорожные ведомства подвергались постоянным реорганизациям. В 1809 году Александр I утвердил Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями. Согласно ему Экспедиция водяных сообщений и Экспедиция устройства дорог в государстве сливались в Управление водяными и сухопутными сообщениями (с 1810 года — Главное управление путей сообщения — ГУПС), которому поручались все имевшие государственное значение коммуникации. Управление находилось в Твери, во главе его стояли главный директор и совет. При главном директоре состояла экспедиция, в которую входило три разряда (отделения), из которых сухопутными дорогами занималось второе. Империя была разделена на 10 округов путей сообщения. Во главе округа стоял окружной начальник, в подчинении которого находились управляющие директора, руководившие важнейшими частями путей сообщения и особо занятые составлением проектов и смет. Была



усовершенствована и охрана путей. Её поручили специальным окружным полицейским командам, находившимся в подчинении окружных начальников. Команды состояли из полицмейстера, смотрителей, унтер-офицеров и рядовых. Их задачей являлась не борьба с уголовной преступностью, но наблюдение за тем, «чтобы дороги, мосты, рвы и прочее не были повреждены, чтобы боковые каналы не были завалены, самые дороги не были суживаемы строениями, плетнями или запахиаемы».

Во второй половине XIX века значение грунтовых и шоссейных дорог в России, в связи с развитием железнодорожного транспорта значительно уменьшилось. Если в 1840—1860 годах ежегодно в строй вводилось до 266 вёрст шоссейных дорог, то в 60-х годах в 2,5 раза меньше. Так, в 1860—1867 годах строили в среднем по 105 вёрст в год. В 1867—1876 годах строительство дорог практически не проводилось, а с 1876 по 1883 й вводилось в строй не более 15 вёрст шоссе ежегодно. К тому же качество и состояние этих дорог оставляли желать лучшего. Ситуация несколько изменилась после проведения земской реформы в 1864 году. Дороги передавались в ведение земств, которые должны были следить за их исправностью. Не имея крупных средств, необходимых для проведения масштабных дорожных работ, земства развернули бурную деятельность по благоустройству дорог. Вдоль дорог начинают создаваться зелёные насаждения, за границей закупается дорожная техника.