

Ю. А. Мизис

**ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА РАЗВИТИЯ
СУХОПУТНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ
В РУССКОМ ГОСУДАРСТВЕ
XVII — СЕРЕДИНЫ XVIII ВЕКА**

Торговые пути — кровеносные сосуды торговли. От их протяженности, качества и насыщенности во многом зависят объемы, интенсивность и направления торговых оборотов. Они играли также важную стратегическую роль для переброски войск на театры военных действий, служили для перевозки важнейших правительственных сообщений. В эпоху средневековья использовали три вида транспорта: сухопутный, речной и морской. Основной объем грузоперевозок шел по водным путям. Это был наиболее безопасный и удобный вид транспорта, позволявший перевозить большие объемы грузов на дальние и близкие расстояния с наименьшими физическими затратами. Сухопутные пути во многом зависели от состояния дорожного покрытия и транспортных средств. Поэтому во многих странах мира правительства и местные органы власти проявляли прямую заинтересованность в развитии путей сообщений, особенно сухопутных, контролируя их качество и состояние.

В России в рассматриваемый период во внутренней торговле преобладали речные и сухопутные торговые пути. Речные пути сообщений были более эффективными из-за значительной дешевизны перевозок. Водный путь практически не требовал серьезных строительных и ремонтных работ, и перевозки осуществлялись по уже готовым путям сообщений. Большинство рек Европейской России были свободны ото льда 6–8 месяцев, однако реально навигация по небольшим рекам была только в весеннее время, т.е. в период полоой воды¹, что во многом ограничивало возможности речного транспорта.

Сухопутная дорожная сеть в Европейской части России в XVII–XVIII столетиях в значительной мере складывалась под воздействием политического и экономического главенствующего положения Москвы. В конечном счете именно сюда стягивались все основные сухопутные пути сообщений. Из Москвы в разных направлениях расходились главные государственные дороги. Летом в перевозке грузов в качестве транспорта преобладали телеги, зимой — сани. Объем грузоперевозок во многом зависел от

качества грунтовых путей сообщений: одна крестьянская лошадь перевозила от 10 до 20 пудов грузов². В среднем возы с грузами передвигались в летнее время по 20–25 верст в день, а максимальная скорость дневного пути для гонцов составляла 80 км в сутки, но так передвигаться можно было только с учетом смены лошадей на ямах. Серьезным препятствием для грунтовой дорожной сети являлся ландшафт территории. Трудно было найти, даже в степной части страны, совершенно ровный и гладкий рельеф местности. Поэтому население изменяло ландшафт, приспособливая его для грузоперевозок. С этой целью в болотистых местностях строились гати, мосты, перевозки. Однако в периоды распутицы, весенних разливов рек большая часть сухопутных путей сообщений приходила в негодность и становилась мало приспособленной для передвижения. Ширина грунтовых дорог оставалась различной, хотя источники упоминали проезжую полосу ямской дороги в 3 сажени, а проселочной в 2 сажени³. Во второй трети XVIII в. русское правительство предприняло попытку увеличить ширину дорожного покрытия: для крупных дорог она устанавливалась до 10 саженей, а для проселочных — 3 саженей. Однако на практике в XVIII в. сделать это не удалось.

В российской историографии вопрос о формировании законодательства по развитию дорог и конкретная деятельность правительства в этом вопросе в разных регионах государства рассмотрена явно недостаточно. Если законодательная практика XVII в. становилась предметом исследования в связи с изучением основных законодательных актов, то последующая деятельность правительства практически не изучалась⁴. С учетом вечной проблемы состояния российских дорог интерес к законотворческой деятельности правительства в самом начале формирования проблемы вполне уместен. Мы в меньшей мере остановимся на законодательстве по развитию и функционированию водных путей, так как здесь в основном шла речь о строительстве новых каналов и регламентировании типов судов, а в большей степени рассмотрим законодательную практику по созданию и функционированию сухопутных путей сообщения.

В Русском государстве до XVI в. не существовало специального законодательства по развитию и состоянию путей сообщений. В документах XVI в., в том числе и судебнике 1550 г., отсутствовали правовые нормы регламентации проезжих пошлин и режима дорог, хотя ряд актов несли в себе положения, определявшие сбор налогов с транспортных путей сообщений. Так,

состав и размер таможенных пошлин определялись уставными таможенными грамотами, которые центральные органы власти посылали на места⁵. В России того времени в сфере торговли существовало два типа пошлин: проезжие и торговые. Проезжие пошлины регламентировали правовой статус путей сообщений, тем не менее сложившаяся в XVI в. таможенная практика не только стала серьезным тормозом в экономическом развитии страны, но и препятствовала политическому единству государства. От притеснений таможенных откупщиков и целовальников страдали как торговые люди и крестьяне, занимавшиеся торговлей, так и другие слои населения, в том числе дворяне, которые выполняли различные государственные поручения и повинности.

Еще до Соборного Уложения правительство подготовило в 1641 г. Статейный список, принятый в ответ на челобитье дворян и детей боярских, которые жаловались на "обиды и насильства" по городам, торжкам, посадам, слободам, творимые на мытах и перевозах⁶. Они писали, что "перевозы" и "мостовщину" "емлют мимо государева указа и сверх государевых уставных грамот". Челобитчики жаловались, что воеводы и приказные люди на те нарушения "суда не дают". В ответ на эту жалобу был принят указ за подписью государя и членов боярской Думы. По нему "перевоз" откупщики должны были собирать с торговых людей по уставным грамотам с товаров, с хлеба и "животины". Сверх уставных грамот собирать налог категорически не разрешалось, под страхом наказания кнутом и сбора "пени" с одного откупного рубля по алтыну. По грамоте запрещалось брать мыт и перевоз со служилых людей, с их крепостных, с запасов и с гонцов. Местным феодалам запрещалось устанавливать "самовольством" на поместных и вотчинных землях "мыты", "перевозы" и "мостовщину" собирать для себя, затапливать запрудами старые дороги и броды, строить самим перевозки и мосты. "И тем перевозом и мостом впредь не бытъ, и те мельницы, и мосты, и перевозки свестъ"⁷. Разрешалось по челобитной при строительстве мельниц перевозки и мосты "устроить добрые", но с проезжающих пошлины не собирать. Если же они будут самовольно с этих мостов и перевозов собирать пошлину, то все это подлежало сносу, "чтоб теми мельницами и заплотами дорога впредь была не заперта", и сверх этого с них брать пени 50 рублей. Статейный список, несмотря на определенную ограниченность, стал важным шагом в развитии законодательной базы налогообложения с путей сообщения, вводя определенные ограничения на самоуправство частных лиц и местной администрации.

Дальнейшим развитием законодательства в сфере путей сообщения стало принятие главы IX Соборного Уложения 1649 г. "О мытах, и о перевозех, и о мостах". Источником для составления данной главы послужили Указ 1641 г. и Литовский статут⁸. Глава IX Уложения состояла из 20 статей⁹. Первые три параграфа главы перекликались с Указом 1641 г. и рассматривали освобождение дворян, служилых людей, иноземцев и гонцов, посланных по "государевым" делам, от уплаты проезжих пошлин "мыта, перевоза и мостовщины". Это правило распространялось на все государевы, дворцовые, вотчинные и поместные земли. От уплаты пошлин освобождалось личное имущество вышеназванных категорий лиц. Жалоба на незаконное взятие с них налога могла быть подана только дворянином, сыном боярским или иноземцем по "крестному целованию". Закон предусматривал санкции для нарушителей этих постановлений: они должны были возместить втрое ущерб и быть наказаны кнутом. С господских крестьян в случае нарушения взималось только возмещение убытков в указанном размере. Если дворяне и другие служилые люди пытались провести с собой торговых людей с товарами на продажу, то тогда они подвергались тройному денежному штрафу и наказанию кнутом, а собранный штраф передавался мостовщикам, перевозчикам и мытчикам. Если торговцы с товаром пытались выдать себя за служилых людей и это обнаружилось, то нарушение каралось штрафом размером 5 рублей и телесными наказаниями. Запрещалось без соответствующего государева указа самовольно устанавливать на реках, плотинах и мостах таможенные пункты и собирать пошлины. Самовольно собранный мыт, перевоз или моставщина для своего личного "пожитку" отбирались "на государя". Однако в зимнее время торговые люди имели право по своему желанию объехать мост по льду, не уплачивая налог, сборщики налогов не должны были создавать им препятствия в виде скола льда по берегу и у мостов. Нарушителя закона ждало телесное наказание и пеня.

В тех вотчинах и поместьях, где дороги оставались плохими и не стояло мостов и гатей, допускалась возможность строительства новых перевозов и создания пунктов сбора налогов для компенсации затрат на строительные работы. Тем самым законодательно стимулировалась деятельность частных лиц по реконструкции сухопутных путей сообщений. Запрещалось на судоходных реках строить запруды, плотины и мельницы, если они препятствовали проходу судов, или делать специальные ворота, "чтобы теми вороты мочно было судам ходить". В случае старинного

использования рек для рыбной ловли, для судового хода требовалось также проделывать специальные ворота. Из Статейного списка 1641 г. переносились нормы, запрещавшие строить запруды, плотины и мельницы, затопляющие прежние дороги и броды, и брать с проезжающих по ним "перевоз" и "мостовщину". Такие сооружения подлежали сносу. Их функционирование было возможно только в случае беспоплатного проезда. Владелец земли имел право для хозяйственной необходимости затопить или распахать дороги и переправы, но взамен их был обязан строить новые, не хуже по качеству. Закон обязывал феодалов чинить настилы и мосты, содержать их в исправном порядке, если они "из давних лет" принадлежали тем людям, чтобы проезжающим не было ущерба от неисправности путей сообщения. Взамен пришедших в негодность сооружений откупщики или должностные лица на государевых землях, а на частных — владельцы обязывались отстроить новые.

Таким образом, в Соборном Уложении впервые в русском законодательстве закреплялись правовые нормы функционирования сухопутных и водных путей сообщений. Правительство, с одной стороны, поддерживало государственный интерес в развитии дорожной сети для выполнения официальных распоряжений (передвижение служилых людей, гонцов), с другой стороны, преследовало фискальные цели, способствовавшие развитию торговли и налогообложения. Этими законодательными нормами вводились ограничения на произвол местных чиновников и землевладельцев. Государство делало еще один шаг, уходя от норм раннефеодального права, периода феодальной раздробленности.

Состояние транспортных путей России до начала XVIII в. оставалось заботой местных властей и уездного мира. Специальной государственной политики на этот счет не существовало. Исключение составляли только особые дороги для передвижения царя (например, дорога из Москвы до с. Коломенского, по которой Алексей Михайлович ездил в свою летнюю резиденцию). Лишь с Петра I начинает входить в практику государственное управление разработкой проектов гидротехнических работ и строительства искусственных сооружений.

В начале своего правления правительство Петра I использовало старые акты по функционированию транспортных сетей. Однако события Северной войны, проведение областной реформы, экономическая целесообразность заставили внести некоторые изменения. Русское правительство планировало вновь переложить заботу о контроле за состоянием мостов и перевозов на местные

органы власти в виде дорожной повинности, как это традиционно было в прошлом. Так, в типовой "Инструкции или наказе воеводам" за январь 1719 г. статья № 15 предписывала воеводам следить, чтобы "зимние и летние дороги благовременно были починаваны и поправлены, також вежи б на морском пути и в степных местах, где пристойно поставлены, дабы всякого несчастья и трудности проезде люди могли избежать"¹⁰. Однако это декларативное положение носило рекомендательный характер и не было подкреплено детальным перечнем необходимых работ и финансовым источником.

Еще раз к вопросу о состоянии дорог Петр I вернулся незадолго до своей смерти. В именном Указе от 18 сентября 1724 г. император писал: "Я уже давно говаривал, дабы дороги учредить так, как в Швеции, а особливо бечевник Невский"¹¹. Он с горечью писал, что Невский канал, сделанный "многими трудами", пришел в разорение. Другое распоряжение касалось докладных пунктов Камер-коллегии "О содержании дорог" от 13 ноября 1724 г., на которые Петр I наложил свою личную резолюцию¹². Докладные пункты обобщали шведский опыт содержания дорог: сначала шла информация о положении дел в Швеции, затем высказывалось мнение Камер-коллегии и уже под этим мнением шла резолюция императора. Документ не только обобщал иностранный опыт, но и использовал российские традиции. В 1-м пункте рекомендовалось привлекать мужиков, которые живут в деревнях около малых дорог, в весеннюю и осеннюю пору, когда нет сельскохозяйственных работ, для равнения пути и засыпки в низких и грязных местах песком. Уход за большими дорогами предлагалось возложить на провинции, через которые они проходили, и разверстать в соответствии с количеством жителей. Вдоль дороги по обеим сторонам, по шведскому образцу, должны были стоять небольшие столбы с надписями, которые села и деревни за соответствующие участки отвечают. Контроль за распределением работ и их выполнением лежал на земских комиссарах. В болотах и грязных местах мосты надлежало делать тем же обывателям. Ширина таких мостов планировалась в 9 аршин. По обеим сторонам моста надо было укрепить бревна, а на них насыпать песок или землю, а около моста на расстоянии аршина по обе стороны выкопать рвы. Если близко от нового моста не встречалось лесов, тогда предлагалось в грязных местах выкопать по обеим сторонам дороги рвы на расстоянии между собою 10 аршин. Между рвами накладывать хворост, а на него насыпать "добрую" землю, песок или мелкий

"хрящ". Мосты через реки, по которым собиралась поштина, передавались откупщикам. Их должны были изготавливать из толстых бревен или брусьев, с твердыми перилами, а не из прутьев или шестов. Контроль за откупщиками поручался воеводам и другим управителям. Мосты, с которых собиралась мостовщина, должны были содержаться за счет сборных денег. По тем речкам и дорогам, по которым нет свободного проезда, требовалось строить мосты "добрые" и содержать мостовую пошпиною. На этот раздел была наложена императорская резолюция: "Быть по шведскому, а править дороги большие, а не проселочные"¹³.

Другое предложение Камер-коллегии предусматривало установку по обеим сторонам больших дорог верстовых крашенных столбов с указанием расстояния от столиц. На это предложение была наложена резолюция: "Ставить по верстам на перекрестках руки с надписанием, куда которая лежит". По 3-му пункту предусматривалась установка знаков, разделяющих уезды между собою. Их установка должна была производиться на средства губернаторов или воевод. По 4-му пункту надлежало построить на больших проезжих дорогах для путешественников дома для трактиров, сараи для лошадей и светлицы. В них рекомендовалось хранить "харч", фураж, продажное вино, пиво, мед, табак. Продавать те продукты надо было по цене, которая имелась в близлежащих городах. Такие постоянные дома рекомендовалось создавать на расстоянии 10–20 верст, т.е. одного перегона на лошадях без замены.

Документ представлял собою развернутую программу работ по приведению в порядок путей сообщений в России, но вряд ли полностью был использован в практической деятельности потомками. Впоследствии русские правительства разных императоров неоднократно пытались развить и реализовать основные идеи этого документа.

Так, уже в августе 1725 г. в ответ на донесение вице-губернатора Смоленской губернии Панина в Камер-коллегию был подготовлен сенатский указ о починке мостов¹⁴. Хотя указ касался состояния сухопутных путей сообщений Смоленской губернии, его принципы применялись и в остальных губерниях России. В указе говорилось о ремонте мостов, с которых собирали мостовые деньги "на веру", за счет собранных с тех мостов денежных средств. Мосты, отданные "на откуп", должны были ремонтироваться за счет средств откупщика, "и ту починку им в платеже не зачитывать, а имать с них откупные деньги против

окладу и откупов сполна, не записывая их в доимку"¹⁵. Те мосты и гати, с которых откупных денег не собирали, предлагалось ремонтировать силами местных жителей близлежащих селений "каждому на своих землях". Если местных сил для расчистки и строительства мостов и гатей будет недостаточно, то рекомендовалось составить описание работ, количество необходимых работников, наличие в близлежащих селах и деревнях крестьян и эти данные пересылать в Камер-коллегию. Ремонт и содержание дорожных дворцов и верстовых столбов по большой дороге планировалось производить на средства губерний по указанию Сената. Если кто-то из помещиков предложит использовать их для своего "домового содержания или на постоянные дворы", то отдать им с расписками и содержать "починкою" по их воле, "дабы праздно не погнили". Ремонт верстовых столбов передавался вотчинникам по их дачам.

Указы Петра I, регламентировавшие функционирование путей сообщений, действовали длительное время, и его преемники не считали нужным поднимать этот вопрос. Лишь правительство Анны Иоанновны вновь вернулось к состоянию дорожной сети. Многие из этих правительственных указов были инициированы президентом Военной коллегии Б. Х. Минихом и объяснялись военными, а не экономическими причинами. Какой-то целенаправленной политики в дорожном строительстве не просматривалось, большинство указов и распоряжений касалось частных вопросов и конкретных путей сообщений. Правительство Анны Иоанновны пыталось реагировать на наиболее острые проблемы функционирования дорожной сети. 11 июня 1730 г. вышел Сенатский указ о содержании перспективной дороги (имелась в виду дорога Москва — Санкт-Петербург)¹⁶. Его появление было связано с донесением генерал-фельдмаршала Миниха о плохом состоянии этой дороги. В нем приказывалось ремонт мостов около ямских слобод произвести силами солдат, а впредь починку мостов возложить на ямщиков. Два указа 1732 г. также регламентировали ремонт и содержание мостов и перевозов. Сенатский указ от 21 января 1732 г. касался конкретной Московской дороги от Ярославля до Вологды и Архангельска, но его нормы распространялись на всю страну¹⁷. Он рекомендовал починку мостов и гатей совершать местным жителями сел и деревень, с оплатой работы через Камер-коллегию из средств заштатных доходов Архангелогородской губернии. Указ от 7 июля 1732 г. предусматривал содержание мостов и перевозов дворцовыми волостями¹⁸. Его нормы были разработаны на основании еще ука-

зов 1726 и 1727 гг. Мосты и перевозки передавались в дворцовых волостях старостам и выборным лучшим людям или монастырским властям в оброчное владение, с условием своевременной выплаты окладов и оформлением контрактов или поручных записей. Контроль за состоянием путей сообщений возлагался на губернаторов или воевод. Как указывалось в документе, главной целью такой заботы являлось, чтобы "проезжим, а наипаче служилым людям и казенным припасам остановки не было".

Указ 11 января 1732 г. рассматривал состояние верстовых столбов, одной из главных забот русских правительств разных времен¹⁹. Он предусматривал обязательную установку верстовых столбов по главным дорогам России. Появление указа объяснялось многочисленными сообщениями о плохой сохранности верстовых столбов, так как часть из них сгнила, а другие растащили на дрова. Указ предусматривал восстановление верстовых столбов по старым дорогам, их покраску и содержание "в добром смотре". Отсутствие конкретных исполнителей указов и четко определенных средств на их реализацию делало подобные распоряжения декларативными и невыполнимыми. Сенатский указ от 10 апреля 1633 г. рассматривал состояние дороги от Москвы до Печерского монастыря, проходившую через Петербург и Новгород²⁰. Указ рекомендовал ремонт мостов по этой дороге произвести силами жителей местных сел, а те мосты и перевозки, которые находились на откупе, должны были ремонтироваться откупщиками. Часть пути, которая относилась к государственному контролю, должна была ремонтироваться наемными уездными людьми с выплатой за работу жалованья или привлечения трех-четырёх полков воинских людей. Участок пути от Москвы до Санкт-Петербурга и по Псковскому тракту до Печерского монастыря поручалось контролировать Камер-коллегии, а от Санкт-Петербурга до Новгорода — полковнику Санкт-Петербургского гарнизона Г. Зезевитову. Ему рекомендовалось по сторонам той дороги для зимнего и летнего времени положить "в завалины бревна", длиною в 4 сажень, прибывая их по концам друг к другу. Старые бревна, оставшиеся от прежнего ремонта, предлагалось уложить на дорогу в виде моста, а сверху засыпать хрящом или песком, а косогоры срыть, ссыпав землю на одну сторону насыпи. Землю, "...чтобы от мокроты не сплывала на дорогу и не портила проезда, окладывать хворостом или оплетать плетнем низким ивовым и ветляным"²¹. На протоке воды предлагалось сделать небольшие мосты для ее прохода. Старые мосты, поставленные неправильно, надлежало сделать шириною по

4 сажени, по высоте чуть выше внешней воды. Таким образом, в ходе ремонтных работ дорога должна была получить статус "перспективной". На примере этого указа видно, какими методами правительство рекомендовало производить ремонт дорожно-го покрытия в России.

По Указу от 29 мая 1733 г. ремонт плавучих и сухопутных мостов по Московскому уезду в качестве временной меры предлагалось вести за счет пошлин, собираемых в Московской губернии с мостов и перевозов. А впредь о таких расходах подавать смету заранее в Сенат²². Указ 14 июня 1733 г. касался только участия монастырей Подмоскovie в ремонтных работах²³. Те монастыри, которые имели крестьян, должны были строить и ремонтировать мосты за свой счет. Монастыри, не имевшие крестьян, для этих работ не привлекались, и работы проводились за казенный счет.

От 1 июля 1734 г. вышел именной Указ Анны Иоанновны о снятии препятствий с провоза товаров водным и сухопутным путями и о прогоне скота по большим дорогам²⁴. Появление указа было связано с многочисленными жалобами российских купцов на притеснения и незаконные поборы при провозе товаров сухим и водным путем. Несмотря на юридические акты прежних лет, начиная от Соборного Уложения и заканчивая регламентом Камер-коллегии 1731 г., рассматривавшие систему сбора налогов с сухопутных и водных перевозок, местные власти и обыватели, "а паче откупщики таможенные и мостовые чинят великие помешательства и остановки и убытки..." Среди прочих мест и городов, откуда поступали жалобы на нарушение инструкций, назывались и ряд городов юга России: Елец, Ефремов и другие. В частности, на мостах и перевозах брались мостовые и перевозные деньги "вдвое и втрое, и вчетверо, и сверх того многих прикащиков их быют и увечат и грабят безвинно". Местные воеводы во время внешнего каравана ставили заставы, якобы для проверки паспортов у работных людей, и заставляли торговые суда причаливать к берегу. В некоторых уездах крестьяне приноровились ставить на малых речках мосты и брать мостовые деньги с проходивших судов и телег. Так, некоторые прежние дороги из Малороссии в Москву приказчики и крестьяне распахали и сузили или проложили их через свои села и брали в прогоне скота взятки. За прогон одной скотины собирали по 10 и более алтын. Все эти самовольные меры приводили к тому, что "понеже все то во вред коммерции, и к разорению подданных наших Императорского Величества чинится, в чем зависит высокий наш интерес"²⁵.

Императорский указ повелевал при взятии таможенных поштин руководствоваться прежними уставами и указами, местным чиновникам категорически запрещалось под видом осмотра паспортов останавливать проезжающих торговцев и их работников, "опричь государевых дел, разбоев и убийства". Мостовщину и перевоз собирать только в тех местах, где имелись мосты и перевозки на вере или на откупах по уставным грамотам. Ничего лишнего с купцов брать не разрешалось, "под жестоким разорением и наказанием". На малых речках и ручьях, где были установлены мосты с отдачей на откуп за малые оклады, рекомендовалось "мостовщину брать только весной и осенью, и то в такое время, когда воды в разливе или великие грязи бывают, что не мочно мимо тех мостов проехать, а когда сухое время и похотят объехать кроме мостов, тогда ничего не брать, и неволею ни кого через те мосты ехать не принуждать, и тех дорог откупщикам и верным сборщикам не загораживать и не прерывать"²⁶. По рекам, где имелись разводные мосты, во время больших вод с судов никакой мостовщины не брать и насильно приставать к берегу не велеть. Также запрещалось брать за проход через канаты перевозов плотов и паромов деньги за проход судов. Указ категорически запрещал нарочно перегораживать реку канатами для перевозов. Подобные меры предусматривало еще Соборное Уложение 1649 г., но нарушения продолжались и проблема требовала своего дальнейшего решения. Для прогону скота из Малороссии, Слободских полков и Хопра запрещалось специально сужать большие дороги, чтобы "удобнее было, приметываясь к толке и к потраве, прогонщиков разорять и скотину или за нее деньги брать". Там, где были большие дороги в 10 сажень, между рвами или "гордыбы" не запахивать, а где проложены малые дороги без прогона, по ним скота оставить в 3 сажени. Владельцы земель от потравы посевов должны были устанавливать вдоль дорог "городьбу" или рвы, а губернаторы и воеводы каждую весну посылать нарочных сыщиков с проверкой этих требований. Этот указ предписывалось объявить во всех городах, в таможах, на пристанях и перевозах.

Некоторые указы правительства Анны Иоанновны рассматривали состояние дорог от северной столицы — Санкт-Петербурга. Указ от 11 августа 1736 г. предписывал провести работы по расчистке дороги от Санкт-Петербурга до Нарвы и вырубке леса на ширину не менее 30 сажень с каждой стороны силами помещиков и "обывателей", то есть опять рекомендовал использовать местное население²⁷. Контроль за выполнением этого указа воз-

лагался на нарочного офицера от Военной коллегии. Он должен был проехать по всей дороге и посмотреть на качество выполненной работы. 10 августа 1838 г. был подготовлен новый именной Указ императрицы о ежедневной починке Нарвской дороги²⁸. За прошедшие два года качество Нарвской дороги по-прежнему оставалось плохой. Указ требовал немедленной починки дороги и песком, в случае его отсутствия, класть "фашины без листьев", а обветшавшие мосты через реки "вновь наместить и укрепить". Ремонтные работы опять перекладывались на плечи тех помещиков, через чьи усадьбы проходила эта дорога. Если помещики отказывались выполнять указанные работы, то их следовало отремонтировать наемными людьми, а расходы "доправить на упомянутых помещиков вдвое". 23 июля 1740 г. был подготовлен новый Указ Сената о Нарвской дороге²⁹. Речь в нем шла о новом участке в 117 верст, который планировался через Жабину почту. Однако выяснилось, что этот участок в период половодья непроходим, а ездить можно круглый год только по старой дороге. Таким образом, основное внимание в области развития дорожной сети правительство Анны Иоанновны уделяло северной части страны, главным образом дорогам, проходившим через новую столицу империи. Немаловажную роль здесь играли не только экономические причины, но и военный фактор, связанный с переброской войск, и удобства передвижения личных экипажей императрицы и ее вельмож.

Небольшой период царствования Анны Леопольдовны не внес изменений в государственную политику дорожного строительства. Один из главных инициаторов этих работ фельдмаршал Миних оставался у власти и продолжил развивать свои прежние идеи. Указ 20 марта 1741 г., представленный из кабинета императрицы в Сенат, ставил вопрос о построении перспективной дороги от Вологды до Сосенской пристани. Предлагалось поручить контролировать строительство этой дороги Сенату, а непосредственно на место послать сенатора генерал-лейтенанта Бахметьева, который "...должен временно сам туда ездить и производящиеся работы надзирать, и какие неисправности усмотреть, правительствующему Сенату представлять..."³⁰. Сенатский указ 16 июня 1741 г. вновь ставил вопрос о "исправлении" стратегической дороги от Москвы до Санкт-Петербурга³¹. Указ был подготовлен в продолжение императорского Указа Анны Иоанновны 22 августа 1732 г. о строительстве этой дороги. По нему контроль за состоянием мостов, переправ и полотна дороги передавался в распоряжение местных губернаторов и воевод. Они долж-

ны были учредить комиссаров из расчета одного человека на каждые 50 верст для "смотрения" за состоянием дороги. Каждый участок-"дистанция" предусматривал наличие сел и деревень, около которых проходила дорога, жители их должны были заниматься ремонтом мостов, перевозов и самого дорожного полотна. От Волхова этот участок дороги поручалось строить под командованием специально посланного офицера подполковника Вильбоа. Новый указ еще раз напоминал губернаторам о посылке офицеров из дворян, а провинциальным и городovým воеводам необходимость самим следить за состоянием дороги. В их функции входил контроль за деятельностью специальных комиссаров. Ответственность за общее состояние дел по дороге Москва — Санкт-Петербург несла Камер-коллегия. 23 декабря 1741 г. Сенат подготовил новый указ о строении "перспективной" дороги от Москвы до Санкт-Петербурга, в котором указывалось, что часть дороги от деревни Шушарск Нарвской перспективной дороги подполковник Вильбоа за неимением леса должен был мостить фашинником³². Новый указ предлагал заменить фашинник насыпью из песка: "...онный впредь в проезд тверже быть может". Этот прием был значительно дешевле. За одну погонную сажень дороги, вымощенную фашинником, брали 4 рубля, а за тот же объем полотна с песком — 2 рубля.

К состоянию этой же дороги вновь вернулось правительство Елизаветы Петровны, выпустив специальную инструкцию правительствующего Сената от 7 июня 1753 г. артиллерии капитану Харламову³³. В инструкции говорилось о ветхом состоянии мостов по дороге Москва — Новгород — Санкт-Петербург. Для исправления дел Сенат приказал капитану Харламову отправиться с двумя инженерами обер-офицерами и четырьмя кондукторами для обследования дороги, распределения проверяющих на дистанции для контроля за ремонтными работами. Им предписывалось осмотреть и описать состояние дорожного покрытия, мостов, гатей, дорожных дворцов, верстовых столбов для летнего проезда, определить количество людей, необходимых для проведения ремонтных работ. Харламову поручалось набрать ответственных за проведение работ как из числа местных чиновников, так и из губернаторских и воеводских канцелярий, Камер-коллегии, выбрать ответственных за проведение работ от каждого ведомства, а отчеты регулярно представлять в Сенат.

Правительство Елизаветы Петровны выпустило ряд указов, подтверждавших прежние акты о контроле за состоянием дорог в России. Так, 7 октября 1741 г. был подписан именной Указ

императрицы "О причинении обид и притеснений купцам за провоз товаров, а промышленникам за прогон скота на мостах и перевозах и при взятии пошлин"³⁴. Сам указ относился, в основном, к путям сообщений Санкт-Петербургского направления, но многие его положения касались всей России. Он развивал основные идеи 9-й главы Соборного Уложения, серии указов Петра I и Указа 1734 г. правительства Анны Иоанновны о мытах и перевозах. Ряд статей этого указа должны были воспрепятствовать сбору откупщиками взяток за перевозки и мосты. Указ требовал собирать мостовщину только с тех мостов и перевозов, которые содержались на вере или на откупах по прежним указам и уставным грамотам "без всякого отягощения". Это был ответ на многочисленные жалобы купцов по дополнительным поборам в два, три и даже в четыре раза больше установленной нормы. На вновь построенных мостах и перевозах на малых речках и ручьях, отданных на откуп, мостовщину разрешалось собирать только весной и осенью, "когда воды в разливе, или великие грязи бывают". Если торговцы в сухое время захотят объехать мост или перевоз, "тогда ничего не брать, и неволию никого через те мосты ехать не принуждать"³⁵. Откупщикам запрещалось перегораживать дороги и перерывать их рвами. Контроль за этим перекладывался на губернаторов и воевод с посылкой по два-три раза за лето надсмотрщиков. Две статьи касались сбора мостовщины с речных путей сообщений. Запрещалось брать налог с судов, проходивших через разведенные мосты в период "большой" воды. В это время мосты должны быть разведены и суда нельзя силою заставлять приставать к берегу. Такой же запрет касался прохода судов через канаты перевозов с плотами или паромами. Многие откупщики пытались собирать мостовщину за проход судов через канаты. Указ запрещал специально создавать препятствия в виде канатов для судоходства, под угрозой взимания с откупщиков штрафа за причиненные убытки. Для прогона скота из Малороссии и из слободских полков использовались широкие дороги, которые в некоторых местах частные владельцы перепахали и сузили. Купцы жаловались, что многие помещики требовали за прогон скота по их землям брать дополнительные деньги. Рекомендовалось восстановить ширину больших прогонных дорог до 10 саженей, а малые дороги, по которым скот не гонят, в 3 сажени. Для охранения от потравы частных земель предлагалось строить вдоль дорожного покрытия специальную "городьбу" или рвы с двух сторон, чтобы "скот с дороги в стороны не отрывался". Губернаторы и воеводы должны

были следить, чтобы во время проведения таких работ не происходило преднамеренное сужение дорог и не создавались дополнительные трудности для прогона скота. Большая часть Указа от 7 октября 1741 г. вошла в Сенатский указ от 12 сентября 1743 г.³⁶ Таким образом, Указ 1741 г. как бы подводил итог действовавшему законодательству о функционировании путей сообщений в России.

Вероятно, прежние указы не всегда достигали цели, и местные власти не проявляли должной энергии и радения по благоустройству дорог. Не всегда четко прописывались ответственные учреждения и лица, за это отвечающие, а самое главное — неясен был источник средств на благоустройство путей сообщений. Этим объясняется появление в 1744–1745 гг. ряда указов о состоянии мостов и перевозов и механизма их исправления³⁷. Наименее решенной проблемой оставался механизм постоянного контроля за состоянием дорог и проведения ремонтных работ. Если ремонт мостов и перевозов, взятых в откуп, лежал на откупщиках, то ответственность за старые мосты и перевозки, переданные на веру или за вновь построенные, лежала на местных властях. Так, большие проезжие дороги, на которых стояли ямы, мосты и перевозки, не состоящие на откупах, велели “исправлять и впредь починкою содержать тех городов и уездов обывателям”³⁸. Воеводы и губернаторы должны были отряжать от каждого уезда по очереди отставных офицеров для контроля за проведением ремонтных работ. С целью осмотра дорог предлагалось посылать в вешние воды и осенью из местных гарнизонов обер- или унтер-офицеров, а там, где нет воинских команд, — отставных офицеров на ямских или уездных подводах. Они должны были информировать Камер-коллегию о неисправности дорог и наложении штрафа на виновных.

Ряд указов этого времени вновь возвращался к постоянной теме — сохранности верстовых столбов на дорогах. Так, в Сенатском указе от 27 ноября 1744 г. о состоянии дороги от Москвы до Киева, которая проходила через Тулу, Орел, Кромь, Севск и другие города, предписывалось вновь установить через каждые 500 сажень верстовые столбы. К указу прикладывалась специальная таблица, расписывавшая расстояние между городами в верстах и количество необходимых верстовых столбов. Такой же Сенатский указ от 12 ноября 1746 г. “О крашении верстовых столбов по большим дорогам” указывал источник получения средств на эти цели — неположенные в штат доходы³⁹. Указ появился в связи с многочисленными “доношениями” в

Камер-коллегию из Казанской, Архангелогородской губерний, Псковской, Белозерской, Вологодской и Тамбовской провинций. В них запрашивался источник средств на покраску верстовых столбов, как за краску и другие материалы, так и за работу. Указ рекомендовал деньги на эти нужды брать из неположенных в штат доходов местного бюджета. Если таковых не окажется, то деньги разрешалось использовать из других доходов, какие на данный момент будут присутствовать в местной казне. После сбора неположенных в штат доходов их следовало вернуть обратно по той статье, которая временно использовалась. Сенат указал красить верстовые столбы "чернедью и вохрой из масла", а смету расходов на каждый столб прислать в Камер-коллегию, оттуда в правительствующий Сенат и в Штатс-канцелярию.

Контроль за состоянием сухопутных путей сообщения был связан не только с торговлей, но и с военными событиями. Дороги служили для быстрой переброски войск, обеспечения бесперебойной почтовой связи, перевозки государственных грузов. Например, в период русско-турецкой войны 1735–1739 гг. правительство подготовило несколько указов по состоянию почтовой службы на юге России. Быстрая доставка корреспонденции с театра военных действий и обратно потребовала дополнительных мер, так как прежнее состояние почтовой службы не соответствовало требованиям момента. Сенатский указ от 29 сентября 1735 г. об учреждении почтовых станов от Тулы до крепости Св. Анны был инициирован генерал-фельдмаршалом Минихом⁴⁰. По нему для нарочных курьеров от Тулы до крепости Св. Анны необходимо было учредить почтовые станы через 30 верст. В указах от 11 февраля и 10 июня 1736 гг. эта мысль детализировалась и подчеркивалась необходимость создания "порядочной почты"⁴¹. Указ подробно расписывал направление почтового пути: "... от Тулы до крепости Святыя Анны учредить почтовые станы за разстоянием стан от стана по 30 верст, а именно от Тулы до Воронежа, до Слободских полков Ямской Канцелярии; а Слободскими полками генералу-лейтенанту князю Шаховскому, а казачьими городками по указу Военной коллегии от Донскаго войска и поставить на каждом стане по пяти подвод"⁴². Правительство указало на тех местах, где дороги в сторону действующих армий раздваивались, поставить станы расстоянием в 30 верст с 20 лошадьми. До слободских полков и казачьих городков станы находились в ведении Ямской канцелярии, а от Донского войска — Военной коллегии, а далее учредить почту поручалось князю Урусову. Лошадей планировалось взять от ланд-

милицких полков и малороссийских обывателей "по пропорции". На всех станах расписывалось иметь "денно и ночью по четыре лошади". Указ 26 августа 1738 г. рассматривал вопрос о создании постоянной почты от Москвы до Киева⁴³. Он также был связан с необходимостью регулярного сообщения с действующей армией. По нему от Москвы до Калуги на каждом стане устанавливалось до 12 лошадей, от Калуги до Севска и Малой России — по 6 лошадей. Расстояние от стана до стана определялось в 20–25 верст, а контроль за состоянием станов перекладывался на местных воевод и "других управителей".

Вероятно, военные действия на Юге России привели к серьезной нагрузке на почтовую службу, особенно это коснулось донских казаков. Военные люди разных чинов, проезжая через казачьи городки по подорожным и без них, оплачивая или не оплачивая прогонные деньги, брали подводы "по многому числу, а с ними и путевые припасы безденежно", приводя в разорение донских казаков. По договоренности с атаманами Войска Донского они должны были обеспечивать подводами только чинов, посылаемых с "нужнейшими делами по подорожным", с выплатой прогонных денег. Многочисленные нарушения этих правил привели к появлению 23 октября 1739 г. специального именного указа о создании почтовой службы в Донских казачьих городках⁴⁴. Предписывалось установить "в пристойных местах" почтовые станы и выдавать по две-три подводы только курьерам по подорожным командующего войсками, генералитета и "гражданских управителей". Генералам и офицерам запрещалось брать подводы, "понеже они получают рационы". Право на подводы генералы и офицеры имели на основании указа Петра I 1721 г. только по именному государеву указу. В этом случае максимальное число — 15 подвод — получал полный генерал, а наименьшее — 1 подвод — прочие офицеры ниже чина капитана. Основная часть артиллерии из Воронежа в Азов и обратно должна была отправляться водным путем только по ордерам "командующего генералитета" и лишь в случае необходимости разрешалось брать казачьи подводы. Регламентировался размер груза на подводу: зимой — не более 20, а летом — не более 15 пудов. За взятые подводы необходимо было давать прогонные деньги: по деньге на версту. Категорически запрещалось применять насилия над казаками "под опасением Нашего Императорского Величества гнева и воинского суда".

Другим примером влияния военного фактора на состояние путей сообщения послужило дело "О принятии мер предосто-

рожности против пожару и о наблюдении за исправностью дорог и мостов", которое было составлено по указу Тамбовской провинциальной канцелярии от 28 мая 1751 г.⁴⁵ Причина появления этого документа была связана с размещением в Тамбовской провинции на "винтер квартиры" драгунского полка генерал-майора Ерлова. Из полковой походной канцелярии в тамбовскую провинциальную канцелярию пришло донесение — "промемория". Местные органы власти были озабочены грязью, нечистотами, падшим скотом и разбросанным по улицам лесом в населенных пунктах, где размещались драгуны. Все это предлагалось немедленно убрать во избежание эпидемии. Другая сторона вопроса касалась размещения личного состава полка и была связана с состоянием путей сообщений в случае перевода полка в походное состояние. "А особливо в нынешнее время повелено будет вскорости куда маршировать по запоказным в городах по улицам и в уездах по дорогам великим грязью и топли за неимением удобных мостов и на больших реках паромов, и на переправах весьма захудлым по узким мостам в маршировании крайняя остановка и военным людям и казенным лошадям, полковой артиллерии и фурманам повреждения... высоком интересу убытошной ущерб воспоследовать может"⁴⁶. На этих местах рекомендовалось сделать удобные мосты и гати, а на больших реках — перевозки. Состояние дорог контролировали полицмейстер и вольгемейстер по силе имеющихся указов и полицмейстерской инструкции, а выполнять работы должны были местные обыватели. В связи с этим обращалось внимание на состояние участка дорог от с. Подосинок до р. Ярославки Ряжского у., через которые проходил торговый тракт из Астрахани в Москву. По нему к императорскому двору традиционно везли южные фрукты. Для этого использовали систему государственных почтовых станций. Вызывало беспокойство техническое состояние моста и гатей около с. Велемищева по р. Раковой и гати на малых ручьях по дороге от д. Благих до г. Ряжска. Поездки по ним, особенно в распутицу, сопровождалась значительными трудностями и, как говорилось в документах, "ездят с великою нуждою". Из Ряжской воеводской канцелярии был послан капитан П. Скорописка для осмотру переправ и мостов на речках, гатей по дороге от г. Ряжска до "Козловского рубежа". Он должен был осмотреть и принять меры по ремонту мостов и гатей, а там, где реки большие и мост строить было невозможно, предлагалось делать переправы. Такие же инструкции были даны писарю ряжской воеводской канцелярии Ивану Сидорову для осмотра дороги от г. Ряжска до "Пронского рубежа" и отставному

капталу Лаврентьеву для осмотра дороги от Рязска до "Скопинского рубежа". Таким образом, размещение воинской части в Рязском уезде послужило поводом для широкомасштабных мероприятий по ремонту сухопутных путей сообщения. Причем главной причиной этих мер были военные нужды, а экономические играли второстепенную роль. Тем не менее принятые меры открывали новые возможности в развитии местной торговли.

Задача по установлению полного контроля за состоянием дорог в государстве силами местной администрации оказалась неразрешимой: сказалась нехватка средств и рабочих рук. В 1754 г. было принято решение о передаче мостов и переправ на вольное содержание. Указом правительствующего Сената от 5 января 1754 г. устанавливались новые правила функционирования мостов и переправ. До этого часть мостов и переправ находилась в окладе и "исправлялась казенным коштом", а другая часть отдавалась "из платежа окладов на откупи в содержании"⁴⁷. Указом Сената предусматривалась передача содержания "перевозов, мостов и пролубей" в руки "частновладельцев", т.е. на содержание помещичьим, монастырским, дворцовым, синодальным, архиерейским и "протчим" управителям, на условиях получения из казны такого количества денег, которое за них было положено в оклад. По указу если появлялись желания взять переправы на содержание на вышеизложенных условиях, то провинциальные и воеводские канцелярии должны были незамедлительно передавать их в распоряжение тех лиц, "в чьих дачах оные мосты, перевозки и пролуби состоят". Причем принимающие их обязаны были взять "крепкие обязательства" всегда содержать перевозки в исправном состоянии. Только в 1754 г. Камер-коллегии выделялось 25 тысяч рублей на содержание мостов и перевозов.

Такое решение правительства сразу же нашло отклик у местного населения. Так, 29 апреля 1754 г. "выборный" из крестьян с. Чюлкова Рязского у. Тамбовской провинции С. Полуехтов, крепостной крестьянин майора Д. В. Лихорева, направил доношение в Рязскую воеводскую канцелярию. В нем он просил разрешение взять казенный мост, расположенный в дачах с. Чюлково на р. Бресне, в "исправное содержание" его господину майору Д. В. Лихореву. Сумма окладного сбора за мост составляла 7 руб. 42 ³/₄ коп. Рязская воеводская канцелярия обязалась выдать майору Д. В. Лихореву требуемую сумму из собираемых налогов при продаже вина: "А чтоб тот мост всегда был во всякой исправности и проезжающим бы всякого чина людям нималой от неисправности остановки и задержания ничего бы с них обратно не было"⁴⁸. В случае обнаружения неисправности

с выборного человека брался штраф. Только весной 1755 г. требуемая сумма была выдана крестьянину С. Полуехтову, однако за 1755 г. деньги вновь были задержаны. Воеводская елецкая канцелярия потребовала от канцеляриста Ф. Сидорова выдать 7 руб. 42 $\frac{3}{4}$ коп. из денег, собранных с винной продажи за майскую треть. Таким образом, новые правила использования мостов и перевозов сразу же привлекли внимание местного населения и благоприятно сказались на качестве проводимых работ.

Подводя итог рассмотрения русского законодательства и практики содержания дорожной сети и водных путей сообщений в XVII – первой половине XVIII в., можно отметить определенные закономерности. Правительственные органы понимали необходимость строительства и содержания путей сообщений в рабочем состоянии, однако огромные расстояния, резко континентальный климат, слабая заселенность территории не позволяли решить эту задачу государственными средствами. Большие перепады температур в сочетании с осадками, особенно в зимнее время, потребность в огромных людских ресурсах для поддержания в нормальном состоянии дорог создавали непреодолимые препятствия на пути резкого улучшения их качества. Поэтому строительство новых путей сообщений государство брало на себя, используя казенные средства, а содержание и ремонт пыталось переложить на местную администрацию или обывателей. В XVII в. основное внимание в законодательной деятельности было обращено на фискальную сторону вопроса, и только в конце царствования Петра I были подняты проблемы юридического оформления государственной политики в области дорожного строительства. Фискальные цели такой политики прослеживались явно, тем не менее они стимулировали развитие свободной торговли и шли в русле политики меркантилизма. Однако отсутствие специальных средств на ремонт дорог в местном бюджете реально не позволяло решать эту проблему, а увещевания владельцев земель и населения по ремонту дорожного покрытия не давали серьезный результат. Создание ямской и почтовой служб в какой-то мере способствовали развитию дорожной сети и ее благоустройству, так как ямщики сами должны были контролировать состояние перевозов и мостов, дорожного покрытия и через свои органы управления (Ямской приказ, Ямская канцелярия) поднимать вопрос о качестве дорог. Но эти меры были больше косметическими и не решали принципиальных вопросов. Исключение составляли специальные дороги (в XVIII в. их называли “перспективными”), создаваемые по царскому указу. На их сооружение тратились значительные средства и привлекались

большие людские ресурсы. По ним регулярно ездили царские экипажи и высшие сановники, и на их содержание выделялись казенные средства. При Петре I создание таких дорог оправдывалось военными целями, они служили образцами для подражания. В 30–40-х гг. XVIII в. перспективные дороги создавались прежде всего между двумя столицами и в районе Санкт-Петербурга. Русское правительство часто применяло опыт Западной Европы по строительству дорог, с использованием современных по тому времени приемов. Наглядно видно, как в 40–50-е гг. XVIII в. русские строители широко применяли новые технологии дорожного покрытия.

Постоянный саботаж со стороны местных властей и населения правительственных решений по развитию транспортных средств, отсутствие специальных статей финансирования вынуждало государственных чиновников идти на крайние меры и использовать армейские части для ремонта и строительства дорог. Однако эти мобилизационные меры были временными и не могли позволить решить проблему. На протяжении XVIII в. не удалось создать централизованного органа управления путями сообщений. Надзор за речными путями и сухопутными дорогами находился в руках губернских властей, которые в силу специфики своего финансового положения реально могли сделать немного. Об этом свидетельствуют многочисленные проблемы, кочующие из одного правительственного акта в другой. С другой стороны, интерес государства к законодательному решению проблем развития дорожной сети наглядно демонстрировал направленность внутренней политики и заставлял местные органы власти искать пути решения вопроса. Традиционные меры посылки проверяющих из числа офицеров гвардии и других правительственных чиновников по результатам дорожных работ возымели определенный результат, позволявший иметь основные сухопутные транспортные пути в более-менее сносном состоянии и пригодными для проезда. Именно по таким дорогам шли грузы, передвигались войска, действовала почта.

¹ См.: Дулов А. В. Географическая среда и история России. Конец XV – середина XIX в. М., 1983. С. 112.

² См.: Там же. С. 117.

³ См.: Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. М., 1951. Ч. 1. С. 97.

⁴ См.: Верховский К. Источники Уложения царя Алексея Михайловича // Юридический вестник. 1889. Т. III, ноябрь. С. 369–388; Маньков А. Г. Уложение 1649 года: Кодекс феодального права России. Л., 1980. С. 203–206.

⁵ См.: Тихонов Ю. А. Таможенная политика Русского государства с середины XVI в. до 60-х годов XVII в. // Исторические записки, 1955. Т. 53. С. 250–290.

⁶ См.: Законодательные акты Русского государства второй половины XVI – первой половины XVII века. Л., 1986. С. 198–200.

⁷ Там же. С. 199.

⁸ См.: Верховский К. Указ. соч. С. 369–388; Маньков А. Г. Указ. соч. С. 203–206.

⁹ Соборное Уложение 1649 года. Л., 1987. С. 28–30.

¹⁰ ПСЗ. 1830. Т. V. № 3294. С. 627.

¹¹ Там же. 1830. Т. VII, № 4568. С. 349.

¹² Там же. № 4591. С. 362.

¹³ Там же. С. 364.

¹⁴ Там же. № 4759. С. 527–528.

¹⁵ Там же. С. 527.

¹⁶ Там же. 1830. Т. VIII, № 5777. С. 476.

¹⁷ Там же. № 5936. С. 620.

¹⁸ Там же. № 6121. С. 882.

¹⁹ Там же. № 5929. С. 610–611.

²⁰ Там же. 1830. Т. IX. № 6372. С. 84.

²¹ Там же. С. 88.

²² Там же. № 6422. С. 146–147.

²³ Там же. № 6439. С. 164–165.

²⁴ Там же. № 6600. С. 365–372.

²⁵ Там же. С. 368.

²⁶ Там же. С. 370.

²⁷ Там же. № 7030. С. 900.

²⁸ Там же. № 7631. С. 561.

²⁹ Там же. 1830. Т. XI. № 8181. С. 197.

³⁰ Там же. № 8351. С. 381.

³¹ Там же. № 8398. С. 440–441.

³² Там же. № 8487. С. 551.

³³ Там же. 1830. Т. XIII, № 10107. С. 846–848.

³⁴ Там же. 1830. Т. XI, № 8457. С. 516–521.

³⁵ Там же. С. 518.

³⁶ Там же. №. 8778. С. 887–892.

³⁷ Там же. 1830. Т. XII, № 8972. С. 153–154; № 9017. С. 196; № 9183. С. 415–416.

³⁸ Там же. С. 153.

³⁹ Там же. № 9348. С. 656.

⁴⁰ Там же. 1830. Т. IX, № 6814. С. 583.

⁴¹ Там же. № 6888. С. 739; № 6985. С. 855.

⁴² Там же. С. 855.

⁴³ Там же. 1830. Т. X, № 7641. С. 595.

⁴⁴ Там же. № 7926. С. 236–237.

⁴⁵ РГАДА. Ф. 566. Оп. 1. Д. 162. Л. 1–8.

⁴⁶ Там же. Л. 1.

⁴⁷ Там же. Д. 145. Л. 6.

⁴⁸ Там же. Л. 7.