

«ПЕРСПЕКТИВНАЯ» ДОРОГА ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ

DOI: 10.25629/НС.2018.06.02

КАЛИНИН М.В.

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова. г. Москва

Аннотация. Статья посвящена малоизученной странице истории развития сухопутных путей сообщения в России XVIII века. Объект исследования: «перспективная» дорога между Санкт-Петербургом и Москвой. Пробитая между двумя столицами в 1720-х годах, эта дорога значительно сократила путь между ними. Расстояние по старой дороге через Новгород, Крестцы и Торжок составляло 735 вёрст, по новой получалось 593 версты. Прямая, как стрела, дорога прошла по лесистым, болотистым малонаселённым землям Новгородской губернии. На основе архивных источников и опубликованных законодательных актов, автор выявляет причины прокладки новой дороги, хронологию строительства её участков. Также автор проводит сравнительный анализ характера организации строительства «перспективной» и «осударевой» дорог (дорога, пробитая в 1702 году от Белого моря до Онежского озера для транспортировки войск и флота) и делает вывод об общей военно-мобилизационной модели реализации крупных инфраструктурных объектов петровского времени. В статье рассматриваются механизмы обеспечения стройки рабочей силой и финансовыми ресурсами. Автор показывает, что сразу после смерти Петра I новую дорогу забросили – вместо неё пользовались старой Московско-Новгородской дорогой. На основании опубликованных воспоминаний П.П. Мельникова автор выдвигает гипотезу о том, что в 1840-х гг. по линии «перспективной» Московско-Петербургской дороги прошла Николаевская железная дорога.

Ключевые слова: дороги, дорожная политика, внутренняя политика XVIII века, Московско-Петербургская дорога, «Перспективная» дорога, «Осударева» дорога.

Введение. Характерной чертой российского государства является его участие в экономике страны – то, что Л.В. Милов называл «созданием всеобщих условий производства» [8, с. 561]. Как показывает ученый, в XVIII веке на первый план выступает необходимость строительства огромных каналов, сухопутных трактов, возведения заводов, фабрик, верфей, портовых сооружений [8, с. 561].

Известный пример государственной мобилизационной экономики – «Осударева дорога», пробитая в 1702 году от села Нюхча на Белом море до села Повенец на Онежском озере для того, чтобы в тайне от шведов перевести гвардейские части и боевые корабли из Архангельска на Ладогу и осенью 1702 года захватить Нотебург [5, с. 32]. Этой дороге посвящено фундаментальное исследование П.А. Кротова, опираясь на которое, мы выделим несколько ключевых фактов. «Осударева дорога» была построена в кратчайшие сроки: 8 июня 1702 года Пётр дал распоряжение о постройке дороги [5, с. 23], а 15 июля того же года дорога была готова к проходу войск от Архангельска до Нюхчи [5, с. 38]. 17-26 августа по дороге прошли войска во главе с Петром, а уже 28 августа русские суда разбили шведскую эскадру на Ладоге [5, с. 141]. Протяженность дороги – 160 вёрст (около 173 км) [5, с. 79]. Прокладка «Осударевой дороги» была сопряжена с многочисленными трудностями – проходя через малоосвоенные леса и болота, она отвлекла практически все мужское население этого края от летних сельскохозяйственных работ, привела к массовому падежу крестьянских лошадей [5, с. 69]. При этом заметим, что «Осударева дорога» не была обычной просекой – это было достаточно сложное инженерное сооружение. Приведенный П.А. Кротовым фрагмент описания «Осударевой дороги», выполненного специальной экспедицией в 1993-1996 гг. убедительно это доказывает. На линии «Осударевой дороги» под слоем мха исследователи обнаружили деревянные конструкции, представляющие собой секции из трёх брёвен, уложенные на деревянные плахи [5, с. 65].

Гипотеза. Изучая организацию государственного дорожного хозяйства в XVIII веке, мы обнаружили вторую «Осудареву дорогу», масштабы которой значительно превосходят первую. Речь идёт о «перспективной» дороге из Санкт-Петербурга в Москву, построенной между двумя столицами в петровское время. К сожалению, в настоящий момент в нашем распоряжении нет всех необходимых документов для детального изучения проектировки, строительства и эксплуатации «перспективной» дороги. Поэтому наша статья будет носить обзорный характер – мы попробуем выделить основные вехи истории «перспективной дороги».

Источники и методы исторического исследования. Источники, на основании которых мы постараемся проследить историю «перспективной дороги», это документы государственных «дорожных» учреждений XVIII века: Канцелярии от строения перспективной дороги, Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог, отложившиеся в фонде 248 (Сенат) РГАДА: кн. 604 (дела по Камер-коллегии), кн. 5472, кн. 5483 (дела Канцелярии от строения государственных дорог). Обозначенные выше документы являются делопроизводственными материалами – это отчёты организаторов дорожных работ, распоряжения по ним Сената, финансовые ведомости. При этом в наших руках отсутствует делопроизводство за 1719-1725 гг., из-за чего историю прокладки «перспективной» дороги мы можем проследить только в самом общем виде, находя информацию в опубликованных законодательных источниках (ПСЗ). Реальное состояние «перспективной» дороги мы изучали на основе карт и планов XVIII века, отложившихся в фондах РГАДА (фонд 248, Сенат) и фондах архива Санкт-Петербургского института истории РАН (СПБИИРАН, коллекция 220 – «Коллекция карт и планов»). В качестве основного метода исследования использован выделенный И.Д. Ковальченко историко-генетический метод, суть которого состоит в последовательном обнаружении и анализе свойств изучаемого предмета; наряду с ним были использованы прочие общенаучные методы (анализ, индукция, описание, объяснение).

Историография проблемы. В отличие от «Осударевой дороги», которой посвящено несколько серьёзных работ, «перспективная» дорога ещё только ждёт своего исследователя. Ни в дореволюционный, ни в советский, ни в постсоветский периоды не было проведено специальных исследований, посвящённых этой дороге. Это связано с отсутствием в архивах единого комплекса документов, освещающих историю строительства и эксплуатации этой дороги. Небольшие обзоры истории гужевых дорог с упоминанием «перспективной» дороги есть в справочниках, выпущенных Министерством внутренних дел [7] и Министерством путей сообщения [4]. «Перспективная дорога» упомянута в обобщающей работе А.С. Кудрявцевым [6, с. 114]. Опираясь на опубликованные в ПСЗ законодательные акты, автор проследил время начала строительства новой дороги и проанализировал технику её строительства. При этом автор совершенно упустил из внимания тот факт, что, наряду с «перспективной» дорогой, между Москвой и Санкт-Петербургом существовала другая дорога — Московско-Петербургский тракт, основой которого была старая Московско-Новгородская дороги. У Соснинской пристани на Волхове обе дороги сходились, путь от реки Волхов до Санкт-Петербурга шёл по трассе «перспективной» дороги.

Результаты исследования. Санкт-Петербург, новая столица России, был построен на окраине страны. Отсюда — необходимость подвести к городу дороги, чтобы соединить его с важнейшими точками внутри страны и за её пределами — Москвой, Прибалтикой, Финляндией и Швецией. Дорога на Москву появляется одной из первых. Отложившиеся в фондах Камер-коллегии делопроизводственные документы (справки по старым делам Камер-коллегии в Сенат) позволяют установить год рождения этой дороги – 1716. Именно тогда, «по указу и наказу князя Меншикова», подполковнику Путилову велено строить дорогу от Санкт-Петербурга до реки Волхова [9, л. 426]. Первый участок этой дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове был сооружен к 1719 году [9, л. 433-435]. Длина этого участка дороги составила 126 верст [9, л. 824-827]. В 1720 году к починке данной дороги был определен санкт-петербургского гарнизона гвардейский подполковник Зезевитов [9, л. 427]. Заметим,

что этот человек в будущем возглавит Канцелярию от строения перспективной дороги и будет заниматься делами по дороге вплоть до середины 1730-х гг.

Рассмотрим план местности по «перспективной» дороге, выполненный геодезистами Лебедевым и Есеновым в 1723 году. Перед нами центральный участок «перспективной» дороги Санкт-Петербург-Соснинская пристань на Волхове — Тосненский ям (совр. город Тосно), расположенный на 61 версте [9, л. 804] «перспективной» дороги (рисунок 1).

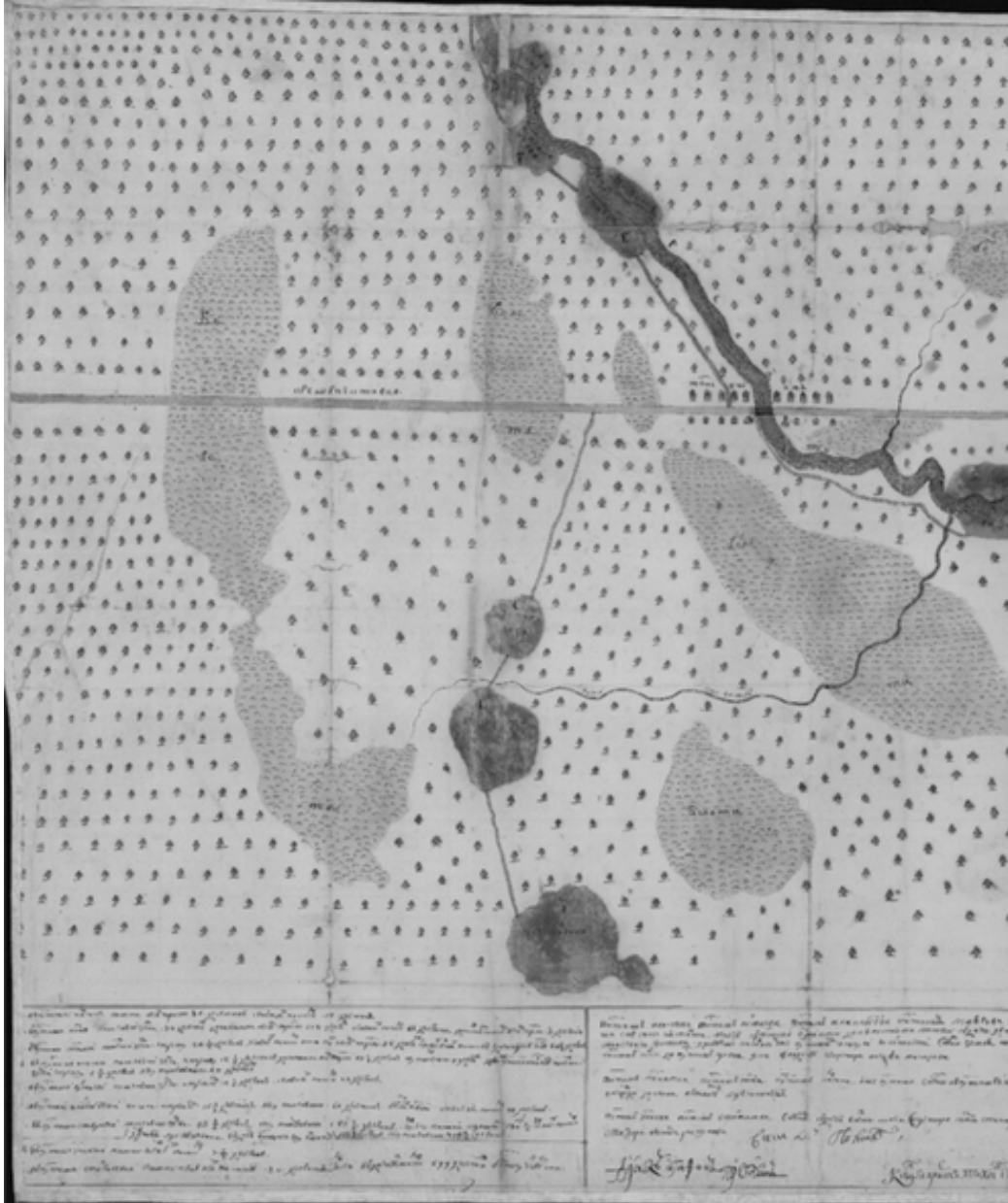


Рисунок 1 – Чертеж местности по Перспективной дороге возле Тосненского яма в Петербургском уезде. Составлен геодезистами И. Лебедевым и Я. Есеновым, 1723 год [10]

Представленный план местности наглядно показывает, как выглядела новопостроенная «перспективная» дорога. Прямая, как стрела, она прошла по лесистым и болотистым землям с очень редким населением. Примечательный факт: когда в ходе ремонта этого участка «перспективной» дороги в 1741 году власти столкнулись с нехваткой рабочих рук – и, ввиду того, что на дороге жило мало людей, Сенат разрешил организатору ремонтных работ полковнику Вильбоа принимать на работу беспаспортных крестьян (то есть, беглых) [3, с. 312].

Новая страница в истории «перспективной» дороги открылась 26 ноября 1721 года, когда Пётр в Сенате «изволил рассуждать», каким образом прешспективную дорогу от реки Волхова [т.е., от Соснинской пристани на Волхове] до Москвы прочистить и где болотные и грязные места намостить [9, л. 434]. Наконец, 6 апреля 1722 года вышел указ Петра, по которому крестьяне, живущие в 50 верстах от новой дороги, должны строить «перспективную» дорогу [9, л. 434 об.]. Протяженность новой «перспективной дороги» мы оцениваем в 467-470 вёрст (опираясь на приведённые Минихом данные о длине всей (от Петербурга до Москвы) «перспективной» дороги, равняющейся 593 верстам, вычитая оттуда длину участка Петербург – Соснинская пристань (124-126 вёрст). В этом же указе было прописано, что крестьяне должны работать осенью, «когда от полевых работ отделаются» [12]; за работу крестьяне должны были получить заработные деньги. Если возникала необходимость строить мосты через реки и озера, к работе привлекали подрядчиков [12]. Расходы на строительство дороги были разложены на крестьянские и купеческие двory [12]. Перед нами – классический пример фискальной политики петровского времени, когда государство решает свою очередную проблему за счёт экстраординарного сбора [1, с. 288]. Для финансирования строительства «перспективной» дороги было собрано по 5 копеек с каждого крестьянского двора (всех групп крестьян), купцы были должны отдать по 0,5% от суммы своего торгового оборота («с каждой десятой деньги с рубля по 5 копеек») [9, л. 428]. Всего на строительство дороги было собрано 29 039 рублей и 53 копейки [9, л. 428] – немалая сумма для дорожного хозяйства петровского времени, учитывая, что в 1716-1719 гг. на прокладку и обустройство дороги от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове полковник Путилов потратил 5029,8 рублей [9, л. 426].

В сущности, между нами вторая «Осударева дорога» – прямая, как луч, просека длиной 593 версты [9, л. 607 об.]. Она спрямила дорогу между двумя столицами (путь до Петербурга по старой Московско-Новгородской дороге с учётом бечевника вдоль Волхова от Новгорода до Соснинской пристани и новой «перспективы» от Соснинской пристани до Санкт-Петербурга получался на 143 версты дольше – 735 вёрст [9, л. 607 об.]). Да, в отличие от первой, эту дорогу не нужно было строить за месяц – война с Швецией, наконец, закончилась, однако масштабы этой дороги превосходят первую «Осудареву».

Что же заставило Петра строить вторую «Осудареву дорогу»? Ответ на этот вопрос нам может дать Б.Х. Миних, который, выполняя сенатское распоряжение, подготовил осенью 1730 года «Проект или генеральные примечания как дороги в России делать» [9, л. 607 об.]. В этом проекте Миних писал, что «такие дороги [как «перспективная»] вкупе с каналами производят благополучие в государстве чрез которые помощи коммерция облегчена быть имеет понеже всякой без труда и продолжения времени все лишнее отвозит, а что нужно привозить может, не имея при себе для того великого обоза или чтобы за провоз много заплатить должен был» [9, л. 607 об.].

Отдельный сложный вопрос – кто был организатором строительства и ремонта «перспективной дороги». В документах за 1726-1727 в этой роли фигурирует Канцелярия от строения перспективной дороги, подчиняющаяся Сенату через Камер-коллегию. Но кто занимался дорогой до 1726 года? Была ли это специальная Канцелярия или Комиссия, наподобие Канцелярии Ладожского канала или речь шла о «поручении» дороги гвардейским офицерам, которым доверили Пётр и его сподвижники? Могла ли Канцелярия от строения перспективной дороги быть учреждена ещё ранее, при Петре? Источники не позволяют дать ответа на этот вопрос. При этом у нас есть любопытное сообщение полковника Зезевитова, который, сдавая в 1730 году дела по «перспективной» дороге генералу Миниху, заявил, что от Санкт-Петербурга до

Соснинской пристани с 1725 года никто не чинил, поскольку к нему [Зезевитову] не прислали ни работников, ни денежной казны [9, л. 621 об.]. Нельзя не заметить, что отчеты Зезевитова за разные годы расходятся друг с другом – если его ведомству с 1725 года не было выделено никакой казны, то откуда могли взяться средства, за расход которых в 1726-1727 гг. он отчитывался в Сенат? Но наряду с этим кажется очень маловероятным, чтобы Канцелярия от строения перспективной дороги была учреждена в «безденежный период» – временем её возникновения было бы логично считать период до 1725 года. Не легче установить год упразднения Канцелярии от строения перспективной дороги. Опираясь на свидетельство Зезевитова о невыделении с 1725 года казённых денег и видя отсутствие упоминаний в делах 1729-1730 гг. Канцелярии от строения перспективной дороги, мы можем утверждать, что к 1730 году её деятельность однозначно прекращается.

Ввиду отсутствия документов, освещающих ход строительства дороги, мы не можем сказать, как были реализованы петровские указы и в каком состоянии находилась новая дорога к моменту смерти её создателя. Опираясь на отчеты Канцелярии от строения перспективной дороги, мы можем утверждать, что участок «перспективной» дороги от Соснинской пристани на Волхове до Крестецкого яма существовал в 1726 году, поскольку его в этом году ремонтировали. Дальнейшая судьба большой «перспективной» дороги неясна. Ясно одно: начиная с 1730 года, в документах в роли «перспективной» дороги выступает дорога от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове. То же самое мы видим в документах Канцелярии перспективной дороги за 1740-е – 1750-е гг., которые показывают, что в этот период Московско-Петербургская дорога делилась на три части: «Перспективную» (Санкт-Петербург – Соснинская пристань на Волхове), «Новгородскую» (Чудово – Новгород) и «Московскую» (Новгород – Москва). Что же стало с пробитой в конце петровского правления «перспективной» Соснинская пристань – Москва? Ответ на этот вопрос мы находим в чертежах «большой перспективной дороги» от Санкт-Петербурга до Москвы, составленных Канцелярией от строения государственных дорог в 1756 году [13]. Опираясь на эти карты, мы утверждаем, что к 1756 году не существовало дороги от Соснинской пристани до Москвы. На чертежах хорошо видно, что от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани идёт благоустроенная дорога, но за Соснинской пристанью дороги нет – вместо неё на карте мы видим «красную линию». Соотнося эти чертежи с отложившимися в фондах Канцелярии от строения государственных дорог делопроизводственными материалами, мы предполагаем, что в 1755-1756 гг. руководитель Канцелярии, генерал Фермор, организовал разведку по трассе петровской дороги, о которой он, безусловно, был хорошо осведомлён. 29 марта 1756 года Фермор представил в Сенат отчёт, в котором предложил восстановить прямую дорогу Санкт-Петербург – Соснинская пристань – Москва и попросил у правительства на этот ремонт 308796,4 рублей [11, л. 331 об.]. Сенат таких денег на ремонт дороги не выделил и распорядился чинить старую, основную Московско-Петербургскую дорогу, проходящую через Новгород и Чудово. После этого случая большая «перспективная» дорога от Соснинской пристани до Москвы перестаёт фигурировать в источниках – полагаю, что попыток её восстановления во второй половине XVIII века больше не предпринималось.

Неожиданное продолжение своей истории петровская «перспективная» дорога получила в середине 19 века, когда от Санкт-Петербурга до Москвы прокладывали Николаевскую железную дорогу. Историк железнодорожного транспорта А.Б. Вульф на страницах своей работы приводит любопытный фрагмент из воспоминаний организатора строительства Николаевской железной дороги П.П. Мельникова. Прочитируем этот фрагмент: «На самом берегу реки, еще покрытой льдом, я собрал совет из моих офицеров, чтобы решить вопрос о том, как действовать для определения прямого направления на Волочек, т. е. проводить ли полигон по шоссе, делать ли просек по приблизительно прямому направлению с тем, чтобы вычислить угол отклонения от него прямой линии на Волочек или, наконец, определять высоту и широту крайних пунктов. Пока мы обсуждали этот затруднительный вопрос ввиду короткого срока,

данного государем, нас окружила толпа любопытных мужичков, и один из них, уже древний старик, решился спросить меня, о чем мы толкуем. «Да толкуем о деле, в котором ты нам, любезный, не поможешь; думаем, как взять направление просека, чтобы выйти прямо к Волочку». – «Нет, помогу, – отвечал мне, улыбаясь, старик, – потому что эта линия есть на самом деле, по ней шла прямая на Москву дорога, проложенная первым императором». – «Ты ошибаешься, любезный, потому что неизвестно, чтобы Петром Великим была когда-нибудь прокладываема дорога по прямому направлению из Петербурга в Москву». – «Нет, не ошибаюсь, барин, а вы ошибаетесь. У нас эта дорога называется дорогою Первого Императора, есть старики в деревнях близ дороги, которые помнят еще, где стояли верстовые столбы, и рассказывают, что деды их видели своими глазами, как при Первом Императоре курьеры езжали по этой дороге летом в санях, потому что вся дорога была на жердях или пластинах и в телеге не выдержать бы тряски. Да вы стоите на самой линии – впереди, смотрите, по разливу видны как бы вершушки свай, это те самые, на которых стоял мост, а там за рекою верстах в четырех отсюда в лесу видно, как будто вырубка на вершинах деревьев. Это на самой линии, и деревья, выросшие на дороге, не доросли до прочих. Ежели отсюда вы возьмете направление на эту вырубку в лесу, то вы попадете прямо на Вышний Волочек» [2, с. 54-55].

Выводы. Опираясь на воспоминания П.П. Мельникова, мы можем сделать несколько важных выводов. Во-первых, большую «перспективную» дорогу успели прорубить на всём её протяжении от Соснинской пристани до Москвы. Во-вторых, большая «перспективная» дорога была заброшена практически сразу после смерти Петра I. Неясно, успели ли организовать на этой дороге ямскую гоньбу (по крайней мере, соответствующих указов в ПСЗ нет). В-третьих, «перспективная» дорога не осталась мертворождённым памятником государственной воли Петра I – через 125 после смерти царя-реформатора по линии «перспективной» дороги прошла Николаевская железная дорога, подарив новую жизнь петровскому тракту.

Подводя итоги этого краткого обзора истории «перспективной» дороги, мы видим, что строительство новой, прямой дороги между двумя столицами было грандиозным инфраструктурным проектом петровского времени, сопоставимое только с прокладкой «Осударевой дороги» от Нюхи до Повенца в 1702 года. «Перспективная» дорога, длина которой составляла 593 версты, была в 3,7 длиннее «Осударевой дороги» (160 вёрст). Но, в отличие от «Осударевой», «перспективную» дорогу строили не такими авральными темпами. После смерти Петра I большая часть «перспективной» дороги была заброшена, в рабочем состоянии поддерживался только участок от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани на Волхове, поскольку никакой другой дороги от Волхова до Петербурга тогда не существовало. В 1755-1756 гг. была предпринята последняя попытка возродить прямую петровскую «перспективу» от Соснинской пристани до Москвы, но эта дорогостоящая затея не нашла поддержки в Сенате. Однако, менее чем через 100 лет после этого большая «перспективная» дорога неожиданно получила вторую жизнь — по ней прошла трасса Николаевской железной дороги.

Литература:

1. Анисимов Е.В. Податная реформа Петра I. Введение подушной подати в России, 1719-1728. Л.: Наука, 1982. 296 с.
2. Вульфов А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. 502 с.
3. Журналы и определения Правительствующего Сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: типография Правительствующего Сената, 1890. 621 с.
4. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898). СПб.: Типография Министерства путей сообщения. 1898. 221 с.
5. Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. СПб.: Историческая иллюстрация, 2011. 312 с.

6. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). М.: Дориздат, 1951. 367 с.
7. Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. СПб.: Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел. Т. 1. 1902. 934 с.
8. Милов Л.В. Великорусский пахарь и особенности российского исторического процесса. М.: РОССПЭН, 2001. 576 с.
9. РГАДА (Российский государственный архив древних актов). Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.
10. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483.
11. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 160. Картографические материалы Сената. Д. 143
12. ПСЗРИ (Полный свод законов Российской империи) Т. VI. №4025
13. Архив СПбИИРАН (Архив Санкт-Петербургского института истории Российской академии наук). Колл. 220. Коллекция карт и планов.

Калинин Михаил Владимирович. E-mail: mixail.k179@gmail.com.

Дата поступления 18.04.2018

Дата принятия к публикации 20.06.2018

"PERSHPEKTIVNAYA " ROAD FROM PETERSBURG TO MOSCOW

DOI: 10.25629/НС.2018.06.02

KALININ M.V.

Moscow state University named after M. V. Lomonosov. Moscow

Abstract. The article is devoted to the little-known page of the history of the development of land communications in Russia in the 18th century. Object of the research: "pershektivnaya" road between St. Petersburg and Moscow. Paved between the two capitals in the 1720s, this road greatly shortened the path between them. The distance along the old road through Novgorod, Kresttsy and Torzhok was 735 versts (appr. 487 miles), the new one was 593 versts (appr. 593 miles). Direct as an arrow, the road passed through the wooded, swampy sparsely populated lands of the Novgorod province. Based on archival sources and published legislative acts, the author reveals the reasons for laying a new road, the chronology of the construction of its plots. The author also conducts a comparative analysis of the nature of the construction organization of the "pershektivnaya" road and "osudareva" (His Majesty's) roads (a road paved in 1702 from the White Sea to Lake Onega for the transport of troops and navy) and draws a conclusion about a general military mobilization model for the implementation of large infrastructure objects of the Peter's time. The article considers the mechanisms for providing construction workforce and financial resources. The author shows that immediately after the death of Peter I the new road was abandoned; instead of it the old Moscow-Novgorod road was used. On the basis of published memoirs, P.P. Melnikov, the author puts forward the hypothesis that in the 1840s. Nikolaevskaya railway passed through the Moscow-Petersburg "pershektivnaya" road.

Keywords: roads, road policy, internal policy of the 18th century, Moscow-Petersburg road, "Pershektivnaya" road, "Osudareva" road.

References:

1. Anisimov E.V. *Podatnaya reforma Petra I. Vvedenie podushnoi podati v Rossii, 1719-1728* [the Tax reform of Peter I. the Introduction of the poll tax in Russia, 1719-1728]. Leningrad: Nauka, 1982, 296 p.

2. Vul'fov A.B. *Povsednevnyaya zhizn' rossiiskikh zheleznykh dorog* [Everyday life of Russian Railways]. Moscow: Molodaya gvardiya, 2007, 502 p.

3. *Zhurnaly i opredeleniya Pravitel'stvuyushchego Senata za mart, april' i mai 1741 g* [Journals and definitions of the government Senate for March, April and may 1741]. St. Petersburg: tipografiya Pravitel'stvuyushchego Senata, 1890, 621 p.

4. *Kratkii istoricheskii ocherk razvitiya i deyatelnosti vedomstva putei soobshcheniya za sto let ego sushchestvovaniya (1798-1898)* [A brief historical sketch of the development and activities of the Department of Railways for a hundred years of its existence (1798-1898)]. St. Petersburg: Tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya, 1898, 221 p.

5. Krotov P.A. *Osudareva doroga 1702 goda: prolog osnovaniya Sankt-Peterburga* [The Osudareva road 1702: prologue of the founding of St. Petersburg]. St. Petersburg: Istoricheskaya illyustratsiya, 2011, 312 p.

6. Kudryavtsev A.S. *Ocherki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR (dooktyabr'skii period)* [Essays on the history of road construction in the USSR (pre-October period)]. Moscow: Dorizdat, 1951, 367 s.

7. Meien V.F. *Rossiya v dorozhnom otnošenii* [Russia in road relation]. St. Petersburg: Economic Department of the Ministry of internal Affairs. Vol. 1. 1902. 934 p.

8. Milov L.V. *Velikorusskii pakhar' i osobennosti rossiiskogo istoricheskogo protsessa* [The Great Russian ploughman and peculiarities of Russian historical process]. Moscow: ROSSPEN, 2001, 576 p.

9. RSAAA [Russian state archive of ancient acts]. F. 248. Senat. Op. 11. 604.

10. RSAAA. F. 248. Senat. Book 5483.

11. RSAAA. F. 248. Senat. Op. 160. Cartographic materials of the Senate. D. 143

12. CCLRE (Complete set of laws of the Russian Empire) VI. No. 4025

13. Arkhiv SPbIIRAN (Archive of the Saint Petersburg Institute of history, Russian Academy of Sciences). Call. 220. Collection of maps and plans.

Kalinin Mikhail Vladimirovich. E-mail: mixail.k179@gmail.com.

Date of receipt 18.04.2018

Date of acceptance 20.06.2018