625.7/8
Г32

М. П. С.
ИЗДАНІЕ
УПРАВЛЕНІЯ ВНУТРЕННИХЪ ВОДНЫХЪ ПУТЕЙ И ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ

ОЧЕРКЪ
РАЗВИТІЯ
ДОРОЖНАГО И МОСТОСТРОИТЕЛЬНАГО ДѢЛА
ВЪ ВѢДОМСТВѢ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ВЪ ПЯТИ ТОМАХЪ.

Томъ I.

Глава I. Краткій историческій очеркъ развитія устройства шоссейныхъ дорогъ и ихъ значеніе въ прошломъ и нынѣшнемъ государственномъ хозяйствѣ.
Глава II. Общія статистическія свѣдѣнія о протяженіи шоссе, мощеныхъ и грунтовыхъ дорогъ, распредѣленіе ихъ по мѣстнымъ учрежденіямъ; карты дорогъ.

СОСТАВИЛЪ ПО ОФИЦІАЛЬНЫМЪ ДАННЫМЪ
Старшій Инспекторъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ
ИНЖ. П. С. А. Гельферъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1911.

1931
Пк. 18721.
625.8/3
Г32

М. П. С.

ИЗДАНІЕ

УПРАВЛЕНІЯ ВНУТРЕННИХЪ ВОДНЫХЪ ПУТЕЙ И ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.

Дата 2007
С.238.

ОЧЕРКЪ

РАЗВИТІЯ

ДОРОЖНАГО И МОСТОСТРОИТЕЛЬНАГО ДѢЛА

ВЪ ВѢДОМСТВѢ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ВЪ ПЯТИ ТОМАХЪ.

Томъ I.

Глава I. Краткій историческій очеркъ развитія устройства шоссейныхъ дорогъ и ихъ значеніе въ прошломъ и нынѣшнемъ государственномъ хозяйствѣ.

Глава II. Общія статистическія свѣдѣнія о протяженіи шоссе, мощеныхъ и грунтовыхъ дорогъ, распредѣленіе ихъ по мѣстнымъ учрежденіямъ; карты дорогъ.

СОСТАВИЛЪ ПО ОФИЦІАЛЬНЫМЪ ДАННЫМЪ

Старшій Инспекторъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ

ИНЖ. П. С. **А. Гельферъ.**

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія

(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.

1911.

1975

ОГЛАВЛЕНІЕ

къ

I-му тому.

Стр.

Предисловіе . . . . . V—VII

Глава I.

Краткій историческій очеркъ развитія устройства шоссейныхъ дорогъ и ихъ значеніе въ прошломъ и нынѣшнемъ государственномъ хозяйствѣ:

Вступленіе 1
Историческій очеркъ 9
Крымъ 45
Кавказъ 49
Финляндія 58

Глава II.

Общія статистическія свѣдѣнія о протяженіи шоссе и грунтовыхъ дорогъ, распредѣленіе ихъ по мѣстнымъ учрежденіямъ; карты дорогъ 60

Варшавскій округъ п. с. 64
Виленскій округъ п. с. 71
Кавказскій округъ п. с. 75
Кіевскій округъ п. с. 85
Крымскій участокъ 88
Московскій округъ п. с. 90
Петербургскій округъ п. с. 90

Техническое Присутствіе по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе 91
Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ Петербургской губ. 92
Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ Московской, Тульской, Калужской, Тверской и Рязанской губ. 94

Стр.

Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земства Новгородской губ. 96

Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ Орловской, Воронежской и Курской губ. 97

Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ Владимірской и Ярославской губ. 98

Шоссе, переданныя въ Смоленское Губернское Земство. 99

Шоссе, переданныя въ Харьковское Губернское Земство и въ Могилевскую Губ. Управу по дѣламъ Земскаго Хозяйства 100

Списокъ дорогъ по губерніямъ 100

Списокъ стратегическихъ шоссе, построенныхъ военнымъ вѣдомствомъ 102

Алфавитный списокъ казенныхъ шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ вѣдомства п. с. 105

Вѣдомость служащихъ на шоссейныхъ дистанціяхъ въ округахъ п. с. 129

Карты дорогъ:

Карта I шоссейныхъ дорогъ вѣдомства п. с.
Карта II „ „ Варшавскаго округа.
Карта III „ „ Виленскаго округа.
Карта IV „ „ Кавказскаго округа.
Карта Va „ „ Кіевскаго округа.
Карта Vб „ „ Крымскаго участка.
Карта VI „ „ С.-Петербургскаго и Московскаго округовъ п. с.
Карта VII Новороссійско-Сухумскаго шоссе.
Карта VIII казенныхъ шоссе, переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ подъ техническимъ надзоромъ шоссейныхъ инспекцій.
Карта IX казенныхъ шоссе, переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ С.-Петербургской губ.
Карта X казенныхъ шоссе, переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Отсутствіе сгруппированныхъ и обработанныхъ данныхъ историческаго, статистическаго и научно-техническаго характера, касающихся устройства и ремонтнаго содержанія проѣзжихъ дорогъ и мостовыхъ сооруженій, обратило на себя особое вниманіе б. Начальника Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, а затѣмъ Товарища Министра Путей Сообщенія Тайн. Сов. Б. Е. Иваницкаго, посвятившаго много труда и энергіи дѣлу улучшенія и организаціи окружного хозяйства. Согласно докладу Б. Е. Иваницкаго, послѣдовало 1 марта 1903 г. распоряженіе б. Министра Путей Сообщенія князя Хилкова,—въ цѣляхъ возможности усиленія разработки научно-техническихъ вопросовъ и строительной статистики по шоссейному дѣлу,—объ образованіи при Управленіи Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ особаго Техническаго Бюро по дорожнымъ дѣламъ. Завѣдываніе этимъ временнымъ учрежденіемъ было сначала возложено на б. Пом. Управляющаго Отдѣломъ Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній, дѣйств. ст. сов. П. М. Дмитріева, а впослѣдствіи (съ 1907 г.)—на меня.

По окончаніи разработки цѣлаго ряда вопросовъ, въ томъ числѣ техническихъ правилъ производства работъ по ремонту шоссе (1905—1906 г.), Его Превосходительствомъ Б. Е. Иваницкимъ было въ 1906 г. пору-

чено мнѣ приступить къ составленію очерка развитія дорожнаго и мостостроительнаго дѣла въ вѣдомствѣ путей сообщенія.

Разбросанность и разрозненность обширнѣйшихъ матеріаловъ въ разныхъ архивахъ, депо-картъ, многочисленныхъ дѣлахъ и документахъ центральныхъ и мѣстныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, а также въ нѣкоторыхъ губернскихъ земствахъ, въ высшей степени замедляли и затрудняли выполненіе этой сложной задачи.

Настоящимъ первымъ выпускомъ матеріаловъ по изслѣдованію и описанію шоссейныхъ дорогъ положено начало послѣдующаго развитія изслѣдованій въ области дорожнаго и мостостроительнаго дѣла въ Россіи. Эта первая попытка осуществленія отмѣченныхъ выше предположеній, при указанныхъ условіяхъ и обстоятельствахъ веденія дѣла, неизбѣжно должна была сопровождаться нѣкоторой неполнотой изложенія и обработки собранныхъ обширныхъ матеріаловъ, не говоря уже о томъ обстоятельствѣ, что въ настоящій трудъ, несомнѣнно, могли вкрасться ошибки, опечатки и пропуски, сообщеніе которыхъ будетъ принято съ благодарностью и признательностью.

Карты и атласы нормальныхъ и другихъ профилей грунтовыхъ, мощеныхъ и шоссейныхъ дорогъ, а также чертежей искусственныхъ сооруженій и принадлежностей пути, исторически свидѣтельствуютъ, какъ разнообразно они проектировались и исполнялись въ конструктивномъ отношеніи. Полное соотвѣтствіе прилагаемыхъ чертежей профилей шоссе ихъ современному состоянію и размѣрамъ въ натурѣ во многихъ случаяхъ окажется нѣсколько нарушеннымъ, такъ какъ почти всѣ дороги многократно, въ теченіе десятковъ лѣтъ, перестраивались и нынѣ частью упрочиваются цѣлыми вер-

стами и даже участками. Атмосферическія и механическія вліянія движенія также не могли не способствовать деформаціи откосовъ, обочинъ, канавъ и прочихъ элементовъ полотна дорогъ. Возстановленіе въ настоящее время сихъ массовыхъ измѣненій, въ отношеніи всѣхъ нормальныхъ профилей казенныхъ путей, возможно было бы осуществить лишь посредствомъ съемки ихъ съ натуры; такой способъ потребовалъ бы не только невѣроятныхъ денежныхъ затратъ, но также и чрезвычайно продолжительнаго труда.

Наконецъ, съ разрѣшенія Его Сіятельства Г-на Начальника Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ князя В. Н. Шаховскаго, выпускаемое нынѣ изданіе значительно дополнено впервые составленнымъ, систематизированнымъ сборникомъ дѣйствующихъ порядка, правилъ и правительственныхъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія, касающихся проектированія, устройства и ремонтнаго содержанія мостовыхъ сооруженій подъ проѣзжую дорогу.

Въ этомъ сборникѣ крайне нуждаются не только окружныя и желѣзнодорожныя учрежденія, но также земскія управы и городскія управленія.

Инженеръ путей сообщенія *А. Гельферъ.*

С.-Петербургъ,
декабрь, 1910 г.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОШИБКИ И ОПЕЧАТКИ.

Т. I.

Стран.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Слѣдуетъ читать.*
66	11 сверху	229,153	229,885
92	15 сверху	С.-Петербургскаго	С.-Петербурга.

Шоссейныя дороги вѣдомства путей сообщенія.

ГЛАВА I.

Краткій историческій очеркъ развитія устройства шоссейныхъ дорогъ и ихъ значеніе въ прошломъ и нынѣшнемъ государственномъ хозяйствѣ.

Вступленіе.

Въ то время, какъ въ Западной Европѣ уже въ первой половинѣ XIX вѣка повсюду имѣлась болѣе или менѣе густая сѣть шоссированныхъ путей и ко времени постройки желѣзныхъ дорогъ названные пути явились готовыми подъѣздными артеріями, въ Россіи до Екатерины II почти не было даже планированныхъ и оканавленныхъ грунтовыхъ дорогъ. Первыя, съ правильно устроеннымъ полотномъ, шоссированныя дороги были начаты постройкою въ царствованіе Александра I (шоссе между Петербургомъ и Москвою). Но уже 30 лѣтъ спустя дорожное шоссейное строительство было у насъ въ полномъ забросѣ и все вниманіе Правительства сосредоточилось на развитіи сѣти желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, у насъ не было той послѣдовательности въ развитіи путей сообщенія, какая была въ Европѣ, и въ позднѣйшее время этотъ важный недостатокъ въ мѣстныхъ путяхъ сообщенія не измѣнился. Дѣйствительно, если прослѣдить соотношеніе общаго протяженія сѣти шоссейныхъ дорогъ къ таковому же желѣзныхъ дорогъ, то мы увидимъ, что ни въ одной странѣ это соотношеніе въ 1900 году было не менѣе 1,3; а въ большинствѣ

странъ оно составляло болѣе 2 и доходило въ высококультурныхъ странахъ до 10 (Франція). Соотношеніе протяженія шоссейныхъ дорогъ къ желѣзнымъ въ разныхъ государствахъ слѣдующее:

Франція	10	:	1
Англія	7	:	1
Германія	4,3	:	1
Италія	4	:	1
Швеція	3	:	1
Австрія	3	:	1
Бельгія	2,5	:	1
Данія	2	:	1
Венгрія	1,3	:	1
Европейская Россія (съ Царствомъ Польскимъ и Сѣв. Кавказомъ).	0,6	:	1

Густая сѣть шоссейныхъ дорогъ внутри страны является, подобно кровеносной системѣ въ организмѣ, главнѣйшимъ факторомъ правильной экономической и внутренней культурной жизни народа. Ростъ желѣзнодорожной сѣти, въ зависимости отъ плотности населенія страны и экономическаго благосостоянія ея, имѣлъ повсюду извѣстный предѣлъ. Это весьма естественное явленіе, наблюдаемое во всѣхъ государствахъ, не существуетъ у насъ. Между тѣмъ шоссейныя и грунтовыя дороги всегда были и остались самыми дѣятельными жизненными артеріями во внутреннемъ хозяйствѣ страны для огромнаго по своей массѣ мѣстнаго движенія, равно какъ для подвоза сырыхъ матеріаловъ и товаровъ къ промышленнымъ центрамъ, къ желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ, для дальнѣйшаго направленія къ рынкамъ сбыта и потребленія. Съ увеличеніемъ численности населенія, съ развитіемъ сельскаго хозяйства, торговли и промышленности, движеніе по шоссейнымъ дорогамъ должно неизбѣжно, вслѣдствіе естественныхъ условій

развитія хозяйства, возрастать, а не уменьшаться, и это общеизвѣстное явленіе находитъ себѣ непоколебимое подтвержденіе у нашихъ западныхъ сосѣдей. Въ такой высококультурной странѣ, какъ Франція, гдѣ сѣть желѣзныхъ дорогъ, наравнѣ съ водными путями и многочисленными удобными каналами, густо развита, все-таки самый большой грузооборотъ совершается на шоссейныхъ путяхъ, протяженіе коихъ въ десять разъ превосходитъ протяженіе сѣти желѣзныхъ путей сообщенія.

Нижепомѣщенная таблица даетъ наглядное представленіе о томъ, до какой степени развитія доведена шоссейно-дорожная сѣть въ Западно-Европейскихъ государствахъ, въ связи съ пространствомъ и плотностью населенія.

ГОСУДАРСТВА.	Пространство въ тысячахъ кв. кил.	Численность населенія въ милл.	Плотность населенія на 1 кв. кил.	Протяженіе шоссе въ тысячахъ кил.	Примѣчаніе.
Германія	545	56	104	265	
(Пруссія)	349	35	99	96	
Франція	537	39	73	563	
Англія	315	42	132	256	
Австрія	300	26	87	100	
Венгрія	325	19	59	41	
Данія	40 (безъ внутренн. водъ).	2,5	69	7	
Швеція	450	5	11	58	
Норвегія	325	2	7	26,5	
Бельгія	29,5	7	231	23	
Италія	286	32,5	113	82	
Европейская Россія (съ Царствомъ Польскимъ и Сѣвернымъ Кавказомъ)	5.297	107,5	20	30	
Соединенные Штаты Сѣверной Америки .	9.605	76,5	8	—	Въ Соединенныхъ Штатахъ С.-Америки общее протяженіе улучшенныхъ грунтовыхъ дорогъ составляетъ 416.000 кил.

Чѣмъ полнѣе развѣтвленіе дорожной сѣти и взаимодѣйствіе всѣхъ видовъ путей внутри страны, тѣмъ удобнѣе, безопаснѣе, быстрѣе и дешевле можетъ совершаться обмѣнъ грузовъ, тѣмъ болѣе расширяются размѣры производствъ товаровъ; производства, въ свою очередь, раздробляются на спеціальныя отрасли соотвѣтственно наивыгоднѣйшимъ естественнымъ условіямъ ихъ развитія, наконецъ, раздвигаются предѣлы рынка, спроса и потребленія, а вмѣстѣ съ тѣмъ населеніе является тѣснѣе связаннымъ между собою взаимными услугами и общими экономическими интересами, а такія явленія, какъ голодовки и залежи грузовъ, не должны и не могутъ имѣть мѣста.

Почти всѣ мѣстные комитеты о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности въ 1902—1903 гг. указывали, какъ на главную хозяйственную бѣду,—на невозможное состояніе нашихъ путей сообщенія (кромѣ желѣзныхъ дорогъ), и признавали въ этомъ одинъ изъ главнѣйшихъ тормазовъ къ успѣшному развитію сельско-хозяйственной промышленности. Послѣдствіемъ такого состоянія дорогъ является нерѣдко прекращеніе сношеній деревни и, слѣдовательно, сельско-хозяйственныхъ центровъ, съ окружающимъ міромъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году; этимъ же обусловливается малая нагрузка подводъ, надрываніе и порча лошадей, значительныя переплаты при провозкѣ грузовъ и значительное сокращеніе подсобныхъ заработковъ отъ извоза въ осеннюю и весеннюю распутицу.

Убытки и потери крестьянства отъ невозможнаго у насъ состоянія гужевыхъ дорогъ особенно сильно отзываются на сельскомъ хозяйствѣ. Прежде всего сельско-хозяйственные продукты при дешевизнѣ ихъ, сравнительно съ фабрично-заводскими товарами, нуждаются въ возможно дешевой стоимости ихъ перевозки. Между тѣмъ, плохія дороги не только мѣшаютъ дальней перевозкѣ продуктовъ, но и лишаютъ крестьянъ возможности заниматься улучшеннымъ огородничествомъ и садоводствомъ, такъ какъ болѣе нѣжные сорта овощей и фруктовъ

совершенно не выдерживаютъ плохого пути на извѣстное разстояніе.

Вопросъ о возможно лучшемъ устройствѣ нашихъ гужевыхъ путей сообщенія въ настоящее время настоятельно нуждается въ скорѣйшемъ своемъ разрѣшеніи въ смыслѣ необходимости принятія мѣръ къ широкому оборудованію Россіи шоссейными дорогами. Въ особенности въ первую очередь необходимы заботы о замощеніи и шоссированіи подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, большимъ пристанямъ и крупнымъ торговопромышленнымъ центрамъ. Въ виду общегосударственнаго и широкаго мѣстнаго значенія такой реформы, расходы на созданіе и капитальное улучшеніе новыхъ шоссейныхъ путей, слѣдуетъ отнести въ значительной мѣрѣ на средства государственнаго казначейства, поддержаніе же существующихъ уже шоссе, имѣющихъ лишь мѣстное значеніе—на средства земствъ. Съ дальнѣйшимъ развитіемъ земскаго начала путемъ созданія у насъ мелкихъ земскихъ единицъ, можно надѣяться, что дорожное дѣло постепенно будетъ налаживаться и, во всякомъ случаѣ, пойдетъ лучше, чѣмъ теперь. Ранѣе проведенія въ жизнь такой дорожной реформы, сопряженной съ крупными денежными расходами со стороны Правительства,—необходимо подробно обсудить и разработать планъ правильнаго, послѣдовательнаго развитія сѣти шоссейныхъ дорогъ. Вопросъ этотъ настолько сильно затрагиваетъ насущные интересы нашей страны, что положительно нѣтъ никакой возможности откладывать его на неопредѣленное время.

Разрѣшеніе вопроса о порядкѣ устройства и содержанія шоссейныхъ дорогъ, имѣющихъ мѣстное значеніе, можетъ быть предоставлено мѣстнымъ земскимъ учрежденіямъ. Если же дороги строются полностью или частью на казенныя средства, то со стороны Правительства долженъ быть устанавливаемъ общій техническій надзоръ за правильностью и цѣлесообразностью исполненія работъ.

Что же касается шоссейныхъ дорогъ, имѣющихъ особо

важное значеніе, связанное, напр., съ интересами государственной обороны (стратегическія шоссе), то забота объ устройствѣ такихъ новыхъ путей сообщенія и содержанія существующихъ, очевидно, должна всецѣло лежать на обязанности Правительства, которое заинтересовано исправнымъ состояніемъ шоссе, расположенныхъ въ Западномъ, Юго-Западномъ Краѣ, въ Крыму и на Кавказѣ.

Требованія, которыя предъявляются къ шоссейнымъ дорогамъ стратегическимъ въ техническомъ отношеніи, въ значительной степени разнятся отъ тѣхъ требованій, коимъ могутъ удовлетворять шоссе, имѣющія исключительно мѣстное экономическое значеніе.

Условія обыкновеннаго и воинскаго проѣзда нѣсколько различны, и потому шоссе, поддерживаемыя въ удовлетворительномъ состояніи для обыкновеннаго (легкаго) проѣзда, могутъ оказаться совершенно непрочными во многихъ мѣстахъ для воинскаго проѣзда, который отличается отъ обыкновеннаго слѣдующими особенностями: 1) воинскій проѣздъ, состоя изъ массового движенія кавалеріи, артиллеріи, т. е. тяжелыхъ орудій и обозныхъ фуръ, вообще грузнѣе обыкновеннаго проѣзда, въ которомъ на ряду съ грузовыми экипажами проходятъ и легковые; 2) воинскій проѣздъ направляется почти весь въ одну сторону и разстояніе между колесами (ширина хода) въ военныхъ повозкахъ почти одинаково, вслѣдствіе чего разрушеніе щебеночной одежды проѣздомъ сосредоточивается на двухъ узкихъ полоскахъ шоссе, между тѣмъ, какъ при обыкновенномъ проѣздѣ, направляющемся въ разное время въ обѣ стороны и состоящемъ изъ экипажей съ разными разстояніями между колесами и съ болѣе легкой нагрузкою, разрушеніе щебеночнаго слоя гораздо меньше и распредѣляется по всей ширинѣ шоссе. Названныя особенности показываютъ, что для воинскаго проѣзда шоссе должны быть вообще устроены гораздо прочнѣе, чѣмъ для обыкновеннаго, и это обстоятельство, главнымъ образомъ, касается проѣзжей части (щебеночной коры)

и мостовыхъ сооруженій. Если оставить тѣ шоссе, которыя могутъ подвергнуться воинскому проѣзду, въ слабомъ состояніи, удовлетворительномъ лишь для обыкновеннаго проѣзда, то въ самомъ началѣ военныхъ дѣйствій они будутъ разстроены, и щебеночная кора смѣшается съ грунтомъ. Въ такомъ видѣ шоссе хуже грунтовой дороги. Поэтому ремонтныя работы на шоссе важнаго государственнаго значенія производятся съ большею тщательностью, съ примѣненіемъ болѣе совершенныхъ техническихъ способовъ и пріемовъ, напр., при помощи механическихъ снарядовъ (паровыхъ катковъ для укатки толстыхъ слоевъ щебня и др.) и съ употребленіемъ твердыхъ, нерѣдко дорого стоющихъ, породъ камня, т. е. съ соблюденіемъ такихъ требованій техники, какія далеко не всегда вызываются состояніемъ дорогъ мѣстнаго значенія, за исключеніемъ развѣ многопроѣздныхъ шоссе около и въ предѣлахъ городовъ и промышленныхъ центровъ, гдѣ существуетъ тяжелое грузовое движеніе. Устройство же простѣйшаго и облегченнаго типа шоссированныхъ путей могло бы постепенно совершаться въ видѣ продовольственныхъ работъ, привлеченіемъ на нѣкоторыя простѣйшія изъ нихъ, напр., на земляныя работы, подвозку и развозку матеріаловъ (камня, песку и лѣса) мѣстнаго населенія.

Нельзя также въ настоящее время не обратить вниманія и на то обстоятельство, что къ казеннымъ шоссейнымъ дорогамъ вѣдомства путей сообщенія заинтересованныя учрежденія и лица стали, за послѣднее десятилѣтіе, предъявлять болѣе строгія требованія въ смыслѣ техническаго улучшенія состоянія дорогъ и гладкости проѣзда. Эти требованія особенно усугубляются съ развитіемъ автомобильнаго движенія по шоссе не только въ Сѣверо-Западномъ краѣ, но и въ центральныхъ губерніяхъ, въ Крыму и на Кавказѣ. Развитіе автомобильнаго сообщенія крайне желательно, ибо желѣзныя дороги, вслѣдствіе дороговизны ихъ постройки и оборудованія, не всегда могутъ конкуррировать съ указанными сообщеніями въ небольшихъ районахъ, гдѣ движеніе грузовъ и пассажировъ сравнительно невелико и

продолжается не круглый годъ. Кромѣ того, автомобильное движеніе имѣетъ за собою то преимущество, что нагрузка товаровъ можетъ совершаться непосредственно на фабрикахъ, заводахъ, складахъ и фермахъ, избавляя, такимъ образомъ, товароотправителей отъ необходимости производства дорого стоющей доставки товара на станціи желѣзныхъ дорогъ, гдѣ онъ иногда залеживается и портится. Развитію перевозки грузовъ и пассажировъ въ самодвижущихся экипажахъ въ значительной степени могло бы помочь не только тщательное содержаніе и благоустройство шоссейныхъ дорогъ, сопряженныя съ отпускомъ достаточныхъ ассигнованій ремонтныхъ средствъ на упроченіе существующихъ путей и сооруженій на нихъ, но и планомѣрное устройство цѣлой сѣти дорогъ и подъѣздныхъ путей къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ, рѣчнымъ и морскимъ пристанямъ и крупнымъ промышленнымъ центрамъ.

Историческій очеркъ.

Исторію русскихъ шоссейныхъ сообщеній можно начать лишь съ первой четверти XIX столѣтія. Въ концѣ XVII и въ XVIII вѣкахъ принимались мѣры къ устройству сухопутныхъ путей, но дѣлалось это вообще безъ устойчивой системы и строго выработаннаго плана. Во всякомъ случаѣ даже и къ концу XVIII столѣтія для сухопутныхъ путей сдѣлано было очень мало; они оставались грунтовыми и болѣе серьезное вниманіе на нихъ обращено было лишь съ 1809 г.

Въ концѣ XVII вѣка Московское правительство уже принимало нѣкоторыя мѣры къ лучшему устройству дорогъ въ государствѣ. Помимо постановленій по этому предмету въ Уложеніи 1649 г., изданъ былъ рядъ указовъ, касающихся разныхъ сторонъ дорожнаго дѣла и хозяйства.

Петръ I обратилъ свое вниманіе на дороги и въ видахъ упорядоченія всего дѣла создалъ новыхъ должностныхъ лицъ „земскихъ комиссаровъ“, которые состояли подъ наблюденіемъ учрежденной тогда Камеръ-Коллегіи и Высшей Дирекціи Правительствующаго Сената и должны были заботиться о содержаніи дорогъ въ исправности; но послѣ смерти Петра Великаго, при его пріемникахъ, земскіе комиссары были упразднены.

Въ 1720, 1722 и 1725 гг. появляются указы о порядкѣ постройки перспективной дороги между Москвою и Волховомъ; такъ, напр., въ указѣ 1722 г. написано, чтобы новую дорогу строили люди, живущіе отъ той дороги на разстояніи не болѣе 50 верстъ и, кромѣ того, чтобы въ сухое время выкапывали только коренья, а мостили и копали рвы осенью, когда уже окончены полевыя работы, для полученія-же необходимыхъ средствъ на устройство дорогъ и мостовыхъ собрали бы деньги

со всего государства по 1.000 рублей на 10 верстъ. Описи и вѣдомости дорогъ хранились въ Камеръ-Коллегіи.

Какъ перспективную, такъ и прочія сухопутныя дороги Императоръ указывалъ строить по шведскому образцу (см. рисунокъ). Въ то же время въ 1724 г. состоялось, имѣющее серьезное значеніе, общее постановленіе о содержаніи дорогъ. По этому поводу представлено было Государю подробное мнѣніе Камеръ-Коллегіи, утвержденное въ существѣ Петромъ Великимъ и состоящее въ слѣдующемъ: 1) чтобы малыя проселочныя дороги, крестьяне, въ свободное отъ полевыхъ работъ время, уравнивали, каждый около своего дома, а большія дороги разверстывали по числу душъ мужского пола, ставили маленькіе столбики съ надписями, какому селу или деревнѣ и съ какого мѣста по какое слѣдуетъ ее чинить; 2) чтобы на болотистыхъ и грязныхъ мѣстахъ обыватели клали бревна, длиною въ 9 арш., прикрѣпляли ихъ по обѣимъ сторонамъ, обтесывали и засыпали пескомъ или землею; въ мѣстахъ же, гдѣ нѣтъ лѣсу, окапывали съ двухъ сторонъ канавами, въ разстояніи 10 арш., а между канавами, отступя съ каждой стороны по аршину, клали хворостъ и посыпали хорошей землей; тѣ же мѣста, гдѣ сухо и лишь неровно и колеисто, уравнивали и очищали; содержаніе одной сажени на болотѣ равнялось 10 саженямъ въ сухихъ мѣстахъ, 1 сажени по грязи—5-ти саж. въ сухихъ мѣстахъ; содержаніе же мостовъ черезъ рѣки, за проѣздъ по которымъ взималась пошлина, лежало на обязанности откупщика этого моста, а наблюденіе за ихъ исправнымъ содержаніемъ лежало на обязанности воеводъ и др. управителей, другіе же мосты, не находящіеся въ рукахъ откупщиковъ, содержались на деньги, получаемыя отъ сбора за проѣздъ по нимъ. Содержаніе же перспективной дороги отъ Петербурга до Москвы возложено было на казну, такъ какъ мѣста прохожденія пути—болотныя, трудныя для мощенія, да и жилыхъ мѣстъ близъ дороги было мало, а сборъ брали бы такъ же, какъ и на другихъ дорогахъ. На перекресткахъ дорогъ ставили столбы

Проѣзжая дорога, построенная по шведскому образцу.

съ надписью, куда которая направляется и также на границахъ уѣздовъ устанавливали каменные плоскіе столбы съ надписями. Черезъ каждыя 10—20 верстъ строились казенные дома для проѣзжающихъ, съ конюшнями и сараями и другими удобствами.

Въ 1731 г. Камеръ-Коллегія издала новый регламентъ „о содержаніи въ уѣздахъ въ добромъ порядкѣ дорогъ и мостовъ, черезъ рѣки, гостиныхъ дворовъ и магазиновъ“, въ каковомъ вводится составленіе проектовъ по починкѣ и исправленію казенныхъ дорогъ и мостовъ съ полнымъ расчетомъ потребныхъ для того матеріаловъ, рабочихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и стоимости работъ. Эти проекты должны были быть представлены въ Камеръ-Коллегію, которая, въ свою очередь, должна дать указъ по данному проекту.

Несмотря на приведенные указы дѣло сооруженія и содержанія дорогъ въ Имперіи шло неудовлетворительно, напр., даже работа по перспективной дорогѣ черезъ Новгородъ и Крестцы, несмотря на особую заботливость Правительства, подвигалась такъ медленно, что къ 12 ноября 1742 г. проѣздъ былъ допущенъ только на 125 верстъ отъ Петербурга до Соснинскаго Яма.

Только въ 1746 г. дорога отъ Петербурга до Москвы была окончена, на ней назначены станціи и разстояніе измѣрено въ 728 верстъ.

При Императрицѣ Елизаветѣ Петровнѣ нашли необходимымъ образовавшуюся еще при Императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ „Канцелярію Перспективной Дороги“ сдѣлать центральнымъ установленіемъ, завѣдывающимъ всѣми большими дорогами. Она открыта въ 1755 г. подъ именемъ „Канцеляріи отъ Строеній Государственныхъ дорогъ“ въ Тоснѣ, а контора ея въ Москвѣ. Исполнителями ея распоряженій были губернаторы и воеводы.

Но, всѣ принятыя мѣры не достигали своей цѣли и дороги строились и содержались все также плохо.

Въ 1764 г. во главѣ Канцеляріи стоялъ графъ Му-

равьевъ, который составилъ всеподданнѣйшій докладъ, утвержденный затѣмъ Высочайшею властью, о томъ, что главное вниманіе должно быть обращено на мостовыя сооруженія черезъ болота и рѣки.

Серьезное значеніе для русскихъ дорогъ того времени имѣла инструкція 1766 г. Межевымъ Губернскимъ Канцеляріямъ и провинціальнымъ конторамъ о пропорціи дорогъ и бечевниковъ, а именно, что ширина большихъ дорогъ должна быть: самой дороги 10 саж. и по обѣ стороны по 25 саж., всего 60 саж. На старыхъ же отмежеванныхъ дорогахъ разрѣшалось не увеличивать существующей ширины; дорогамъ въ городахъ назначалась общая ширина въ 30 саж. и остальнымъ дорогамъ — ширина до 3 саж. Кромѣ того, той же инструкціей указывалось на необходимость занесенія новыхъ отмежеванныхъ дорогъ въ межевыя книги, на планы и пр.

Въ 1775 г. изданъ былъ законъ объ „учрежденіяхъ для управленія губерній Всероссійской Имперіи“ на мѣстахъ; по ст. 27 этого закона всѣ мосты и дороги поступали въ вѣдѣніе Нижняго Земскаго Суда, а исполнителями этого учрежденія являлись Земскіе Капитаны и Земскіе Исправники. Въ 1780 г. Именнымъ Указомъ Сенату упразднена Канцелярія Строенія Государственныхъ дорогъ, и всѣ дороги окончательно переданы были въ вѣдѣніе Исправниковъ и Нижнихъ Земскихъ Судовъ по дистанціямъ. При такомъ положеніи управленія дѣло пошло еще хуже, и въ 1786 г. снова признали необходимымъ, въ виду увеличенія развитія торговли и ремеслъ и расширенія границъ государства путемъ присоединенія новыхъ областей, вновь объединить дорожное строительство Имперіи въ одномъ управленіи. Поэтому 14 марта того же года учреждена была „Комиссія о дорогахъ въ государствѣ“. Обязанности этой комиссіи состояли въ слѣдующемъ: 1) она должна была составить генеральныя правила для строенія дорогъ въ Россіи; 2) эти правила, утвержденныя Высочайшею властью, должна была отправлять въ Намѣстничества и Губерніи съ требо-

ваніемъ отъ мѣстныхъ учрежденій полнаго описанія надобности и пользы какъ построенныхъ, такъ и предполагаемыхъ къ постройкѣ дорогъ, съ наглядной картой таковыхъ и денежной смѣтой; 3) Комиссія, по полученіи соотвѣтственныхъ свѣдѣній отъ мѣстныхъ учрежденій, должна была составить общую генеральную дорожную карту всего государства, а затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи всѣхъ потребностей, рѣшить, какія дороги строить и какія ремонтировать, испрашивая на то каждый разъ Высочайшаго соизволенія. Приэтомъ Комиссія должна была руководствоваться тѣмъ правиломъ, чтобы сначала строить дороги, на которыхъ происходитъ главнѣйшее сообщеніе и которыя способствуютъ развитію торговли; 4) само же устройство дорогъ должно было быть поручено Казенной Палатѣ того Намѣстничества или Губерніи, по которой проходила дорога, съ учрежденіемъ при Казенной Палатѣ, до окончанія постройки, особой экспедиціи, состоявшей изъ одного совѣтника, инженернаго офицера и одного или двухъ дорожныхъ офицеровъ,—эти послѣдніе и инженеръ и послѣ постройки должны были оставаться при Губернскомъ Правленіи и Казенной Палатѣ; 5) первымъ опытомъ Комиссіи должно было быть распоряженіе объ устройствѣ дороги между столицами.

Приведенный указъ являлся новой попыткой поставить дорожное дѣло въ Россіи на должную высоту, но, къ несчастью, разстройство финансовъ и послѣдовавшая смерть Императрицы Екатерины II воспрепятствовали осуществленію сихъ предположеній. Такимъ образомъ, съ наступленіемъ XIX столѣтія, состояніе сухопутныхъ сообщеній въ Россіи было болѣе, чѣмъ неудовлетворительное, особенно осенью, когда случалось, что возчики, взявшіеся за перевозку клади, будучи физически не въ состояніи выполнить принятаго на себя обязательства, сваливали кладь на дорогу, а сами разбѣгались.

Новая эра для дорожнаго дѣла въ Россіи началась лишь со времени учрежденія Главнаго Управленія Путей Сообщенія въ 1809 г., когда Императоръ Александръ I, нашелъ,

что „устройство многочисленныхъ и удобныхъ сообщеній въ Государствѣ, толико обширномъ и обилующемъ столь обширными произведеніями, составляетъ одну изъ важнѣйшихъ частей управленія, и что распространеніе земледѣлія и промышленности, возрастающее населеніе столицы и движеніе внутренней и внѣшней торговли превосходитъ уже мѣру прежнихъ путей сообщенія, и призналъ необходимость доставить сей части все расширеніе, какое можетъ ей быть свойственно по пространству Имперіи, по обилію ея произведеній и по соревнованію промышленности“, и поручилъ стоявшему въ то время во главѣ экспедиціи Водяныхъ Сообщеній Принцу Георгію Гольстейнъ-Ольденбургскому составить планъ управленія всѣми путями сообщенія. По утвержденіи представленнаго плана, всѣ пути сообщенія и были объединены въ одномъ управленіи.

По закону 1809 г. вся Имперія съ Великимъ Княжествомъ Финляндскимъ и Сибирью была раздѣлена въ дорожномъ отношеніи на 10 округовъ, завѣдываніе которыми, было возложено на Начальниковъ округовъ.

Эти округа распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

въ 1 округъ вошли Новгородская, Тверская и часть С.-Петербургской губ.;

„ 2 „ Олонецкая, часть Ярославской, Тверской, Новгородской и С.-Петербургской губ.;

„ 3 „ Вся Волга;

„ 4 „ Тульская, часть Курской, Тамбовская, Саратовская, часть Харьковской, Екатеринодарская, Воронежская, Область войска Донского, Кавказская и Таврическая губерніи;

„ 5 „ Смоленская, Орловская, часть Могилевской и Курской, Черниговская, часть Кіевской, Харьковской и Екатеринославской, Подольская и Херсонская губерніи;

въ 6 округъ вошли часть Кіевской, Волынская, часть Минской, Гродненская и Виленская;
„ 7 „ часть Минской и Могилевской, Витебская, Курляндская, Лифляндская и Эстляндская;
„ 8 „ Финляндія;
„ 9 „ Вологодская, Архангельская, Пермская, Вятская и Олонецкая;
и въ 10 „ Сибирь.

Для мѣстнаго присмотра за работами имѣлись дорожные смотрители. Самый нарядъ рабочихъ для исполненія дорожной повинности оставался въ вѣдѣніи губернскаго начальства. Не прошло, однако, шести лѣтъ со времени изданія этого закона, какъ Государственный Совѣтъ усмотрѣлъ все неудобство, которое проистекаетъ отъ того, что государственными дорогами завѣдываютъ двѣ власти—инженерная и губернская. Въ 1816 г. послѣдовалъ указъ, чтобы завѣдываніе государственными дорогами лежало всецѣло на Главномъ Управленіи Путей Сообщенія. Но, такъ какъ принятіе одновременно всѣхъ большихъ государственныхъ дорогъ въ завѣдываніе Управленія представлялось крайне затруднительнымъ, ибо на это потребовались бы и весьма значительные расходы и значительное число свѣдущихъ инженеровъ, а ни того, ни другого у Управленія не было, то означеннымъ указомъ вмѣстѣ съ тѣмъ постановлено: принять сперва въ завѣдываніе путей сообщенія всю большую Московскую дорогу, безъ изъятія, какъ важнѣйшій путь Имперіи, и, сверхъ того, большія государственныя дороги трехъ губерній: С.-Петербургской, Псковской и Новгородской. Управленіе, по словамъ указа, должно было сначала поддерживать всѣ названные пути въ грунтовомъ видѣ, а съ 1-го января 1817 года ему вмѣнено было въ обязанность приступить къ новой постройкѣ шоссе на Москву и строить ежегодно по столько верстъ, сколько возможно по средствамъ, а затѣмъ обратиться къ постройкѣ дорогъ въ вышеупомянутыхъ трехъ губерніяхъ Бѣлорусскаго и Архангелогородскаго трактовъ.

Постройка и содержаніе большихъ государственныхъ дорогъ производились на средства казны, а потому былъ установленъ особый сборъ съ каждой ревизской души по 25 коп. ассигнаціями; вмѣстѣ съ тѣмъ было рѣшено, чтобы по мѣрѣ того, какъ государственныя дороги будутъ поступать въ вѣдомство путей сообщенія, населеніе освобождалось отъ починки дорогъ натуральною повинностью. Такимъ образомъ, указомъ 1816 г. было положено начало шоссированія нашихъ государственныхъ дорогъ. Двадцатипяти-копѣечный сборъ поставлялъ довольно крупную сумму—около 5 милл. руб. ассигнаціями. Въ томъ же 1817 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ ежегодномъ отчисленіи изъ этого сбора части для составленія дорожнаго капитала на содержаніе государственныхъ дорогъ, но указъ 1819 года отмѣнилъ это постановленіе, и собранный капиталъ былъ обращенъ сполна на усиленіе шоссированія.

Въ 1817 году были сформированы двѣ рабочія бригады для заготовленія матеріаловъ по устройству Московскаго шоссе. Работы на этомъ шоссе подвигались вообще медленно, тѣмъ болѣе, что немалая часть 25-ти-копѣечнаго сбора удѣлялась на содержаніе грунтовыхъ трактовъ трехъ упомянутыхъ губерній—Петербургской, Псковской и Новгородской. Обстоятельство это вызвало необходимость изданія указа отъ 9 марта 1822 г., которымъ Правительство возложило на обывателей попрежнему содержаніе означенныхъ грунтовыхъ трактовъ натуральною повинностью. Съ того времени всѣ денежныя средства обращались непосредственно на шоссированіе и прежде всего на шоссированіе пути между столицами.

Въ это же время въ Царствѣ Польскомъ были построены окрестныя Варшавскія дороги. Въ 1823 г. построена Брестская дорога отъ Варшавы до Брестъ-Литовска. Къ концу 1825 г. отстроенъ былъ участокъ Московскаго шоссе отъ С.-Петербурга до Новгорода (длиною 180 верстъ).

Къ 1829 году окончилась постройка Калишской дороги отъ Варшавы до Прусской границы, Ковенской отъ Варшавы до Ковно и Позенской отъ Косцѣльцы до Прусской границы.

За это же 10-лѣтіе было приступлено къ постройкѣ дорогъ на Таврическомъ полуостровѣ распоряженіемъ мѣстныхъ органовъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Съ восшествіемъ на престолъ Императора Николая I шоссированіе дорогъ получило значительное развитіе.

Въ 1833 г. Государемъ Императоромъ начертана цѣлая сѣть шоссейныхъ сообщеній, а законъ 24-го марта того же года опредѣлилъ эту сѣть и установилъ основныя правила объ устройствѣ и содержаніи дорогъ въ государствѣ. Въ силу этого закона всѣ дороги Имперіи раздѣлены на пять классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній или государственныя, 2) дороги большихъ сообщеній, 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію, 4) дороги уѣздныхъ торговыхъ и почтовыхъ сообщеній и, наконецъ, 5) дороги сельскія и полевыя.

28862

Къ главнымъ или государственнымъ сообщеніямъ указъ причислялъ слѣдующія открытыя уже или намѣчавшіяся дороги: а) трактъ изъ С.-Петербурга въ Москву, б) изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ, в) изъ Москвы черезъ Гжатскъ въ Смоленскъ (путь этотъ даже и не осуществился), г) изъ Петербурга въ Ригу (впослѣдствіи онъ проведенъ отъ Пскова на Ригу), д) изъ Петербурга черезъ Двинскъ въ Ковно (это шоссе въ 1833 г. находилось еще въ постройкѣ) и е) изъ Москвы черезъ Смоленскъ и Могилевъ въ Брестъ-Литовскъ (это шоссе впослѣдствіи проведено южнѣе).

Всѣ дороги перваго класса или государственныя устраивались и содержались на средства казны Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія за счетъ 25-ти копѣечнаго сбора.

Большими сообщеніями указомъ признавались дороги: а) отъ Петербурга черезъ Кіевъ въ Одессу, б) отъ Риги черезъ Шавли въ Таурогенъ, в) отъ Таурогена черезъ Вильно и Гродно въ Бѣлостокъ, г) отъ Кіева черезъ Житоміръ и Дубно въ Радзвилловъ, д) отъ Кіева черезъ Черниговъ, Курскъ, Орелъ и Тулу въ Москву, е) отъ Москвы въ Ярославль, ж) отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Нѣжинъ, Кіевъ, Жито-

БИБЛИОТЕКА
Белорусского
института инженеров
железнодорожного
транспорта

міръ и Дубно въ Радзивилловъ, з) отъ Орла черезъ Курскъ, Харьковъ, Полтаву и Кременчугъ въ Одессу съ одной стороны и въ случаѣ надобности, съ другой—на Донъ и Кавказъ, і) изъ Москвы въ Рязань, к) изъ Москвы въ Калугу, л) изъ Риги черезъ Псковъ, Витебскъ, Смоленскъ и Гжатскъ въ Москву или по ближайшему усмотрѣнію прямо черезъ Себежъ, Великія Луки, Бѣлый и Гжатскъ.

Названныя дороги первыхъ двухъ классовъ опредѣлено было превращать постепенно въ шоссе, доводя дороги главныхъ сообщеній и государственныя до высшей степени совершенства съ чугунными и каменными мостами на счетъ установленнаго сбора; дороги же большихъ сообщеній—снабжать неширокимъ шоссированіемъ безъ излишнихъ издержекъ, но съ прочными профилями, на счетъ земскихъ повинностей, добровольныхъ пожертвованій, займовъ на счетъ земскаго сбора въ кредитныхъ установленіяхъ и вспомогательнаго земскаго сбора. Постройка этихъ дорогъ должна была производиться подъ начальствомъ губернаторовъ и подъ общимъ надзоромъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, постепенно, по мѣрѣ отпуска денежныхъ средствъ и въ зависимости отъ числа губернскихъ дорожныхъ инженеровъ.

Обыкновенныя губернскія сообщенія предписывалось шоссировать въ затруднительныхъ мѣстахъ исподволь, также строить чугунные и каменные мосты, въ особенности въ городахъ, не производя излишнихъ расходовъ.

Почтовыя и торговыя уѣздныя сообщенія рѣшено было оставить на попеченіи земской полиціи.

Наконецъ, содержаніе сельскихъ и полевыхъ дорогъ отнесено было къ обязанности владѣльцевъ и государственныхъ крестьянъ, черезъ участки которыхъ онѣ пролегали.

Указъ 1833 г. можетъ считаться одною изъ наиболѣе серьезныхъ попытокъ Правительства пойти навстрѣчу все возраставшей народной потребности въ хорошихъ или даже сносныхъ сухопутныхъ сообщеніяхъ, отсутствіе которыхъ вызывало увеличенную стоимость провоза; такъ, напримѣръ, провозъ изъ

Суздаля во Владиміръ, на разстояніи въ 35 верстъ, 1-го пуда груза стоилъ 15 коп., между тѣмъ какъ провозъ того же пуда въ Москву по шоссе, на разстояніи 157 верстъ, стоилъ 10 коп. Кромѣ того описанное плохое состояніе дорогъ вызывало сильныя колебанія хлѣбныхъ цѣнъ; такъ, въ урожайные годы въ одномъ мѣстѣ цѣны слишкомъ сильно понижались, доходили до 3 и даже 2-хъ р. за пудъ, въ неурожайные же достигали 28 р. за пудъ.

Въ 1834 г. окончена постройка Московскаго шоссе и Сѣльпійской дороги въ Западномъ Краѣ. Кромѣ того, были начаты работы по устройству Динабургскаго шоссе, а также приступлено къ шоссированію нѣкоторыхъ губернскихъ дорогъ.

Въ 1835 г. отстроены дороги въ Западномъ Краѣ: Бѣлостокская отъ Вержбицы до Тыкоцина, Закрочимская отъ Варшавы до д. Казуня, Новогеоргіевская отъ с. Яблонны до крѣп. Новогеоргіевска, Радиминская отъ Варшавы до Радимина, Сероцкъ - Новогеоргіевская и Фабричная отъ Ловича до Калиша.

Въ послѣдующіе два года устройство дорогъ продолжалось тоже лишь въ Западномъ Краѣ и за это время отстроены дороги: Краковская отъ Варшавы до Австрійской границы, Люблинская отъ с. Милосны до с. Пяски, Ново-Александрійская отъ Варшавы до дер. Мнишевъ, Устилугская отъ с. Пяски до Рациборовицъ, Радомо-Люблинская и небольшой участокъ Броварской дороги около Кіева.

Въ 1836 году были преобразованы округа путей сообщенія изъ 9 округовъ (безъ Сибири) въ 5 округовъ путемъ выдѣленія 8 округа (Финляндскаго) и преобразованія остальныхъ; такъ, къ 1-му прибавлена была часть 3-го, 3-ій округъ составлялъ всю остальную часть, изъ 4-го выдѣлены Грузія, Кавказская и Закавказская области, завѣдываніе которыми лежало, главнымъ образомъ, на гражданскомъ мѣстномъ начальствѣ, и присоединены части пятаго и шестого и, наконецъ, пятый состоялъ изъ седьмого и остальной части шестого. Управленіе каждаго округа пере-

дано въ окружныя Правленія, во главѣ которыхъ стали Начальники Округовъ.

Въ 1838 г. построена Кенигсбергская дорога отъ Маріамполя до с. Кибарты и первый участокъ Кіевскаго шоссе.

Въ 1839 году, построенъ первый участокъ Подольско-Харьковскаго шоссе.

Высочайшимъ указомъ 1842 г. былъ установленъ новый распорядокъ по завѣдыванію шоссе. Всѣ губернскія шоссе, устраивавшіяся и состоявшія въ завѣдываніи губернскаго начальства, переданы въ вѣдѣніе и распоряженіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, вмѣстѣ съ суммами, ассигнованными на устройство и ремонтъ дорогъ, и этимъ же указомъ постановлено, чтобы впредь всѣ шоссе строились по распоряженію Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ зданій.

Благотворное вліяніе построенныхъ уже шоссе на развитіе народнаго благосостоянія въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ проводились эти дороги, какъ указывалось выше, обратили особое вниманіе Императора Николая I на скорѣйшее осуществленіе постройки цѣлой сѣти послѣднихъ. Съ 1842 г. по личнымъ начертаніямъ Государя Императора начался рядъ новыхъ шоссейныхъ работъ.

Такъ, въ 1842 г. начали строить Рязанскую и Двинскую дороги.

Въ 1843 году въ Западномъ Краѣ, построены дороги: Олькушская, а въ предѣлахъ Новгородской губ.—Новотихвинская отъ ст. Грузино до границы Тихвинскаго уѣзда и Старорусская отъ Старой Руссы до ст. Шимска.

Въ томъ же 1843 г. изъ пяти округовъ образованы 12 округовъ, въ составъ которыхъ не вошли: Финляндія, Сибирь и Царство Польское. Границы округовъ опредѣлялись входившими въ ихъ составъ губерніями. Управленіе каждымъ округомъ, какъ и раньше, сосредоточено было въ Общемъ Присутствіи, подъ предсѣдательствомъ Начальника Округа;

послѣ этого преобразованія, округа получили названія по мѣсту нахожденія окружныхъ Правленій; такъ: I—Петербургскій, II—Вытегорскій, III—Вышневолоцкій, IV—Московскій, V—Ярославскій, VI—Казанскій, VII—Саратовскій, VIII—Кавказскій, IX—Екатеринославскій, X—Кіевскій, XI—Могилевскій, XII—Рижскій.

Въ 1845 г. въ Западномъ Краѣ построено Замостское шоссе отъ пос. Пяски до Австрійской границы и начали строиться большія и важныя въ торговомъ отношеніи шоссейныя дороги, какъ то: Московско-Варшавское шоссе, Новгородское, Ярославское и нѣкоторыя Петербургскія окрестныя и городскія дороги.

Въ 1846 г. образованъ XIII округъ путей сообщенія, въ который вошло Царство Польское, въ томъ же году тамъ отстроено было Бзинско-Завихостское шоссе.

Въ 1848 г., въ Западномъ Краѣ, построены:—Ивангородское шоссе отъ д. Мощанки до Ивангорода; въ 1849—Голембское, а также Новгородско-Псковское.

Въ 1850 г. построены Бобруйское и Смоленское шоссе отъ Смоленска до Соловьевскаго перевоза.

Въ 1857 г. закончены постройки: Рижско-Таурогенскаго и Подольско-Харьковскаго шоссе; въ 1859 г.—Псково-Рижскаго шоссе; въ 1860 г.—Витебско-Орловскаго шоссе.

Въ 1861 г. построены въ Новгородской губерніи дороги: Боженковская, Гусарская и Драгунская и окончено Воронежское шоссе. Въ томъ же году упразднены 7 и 9 округа путей сообщенія и причислены къ 4 и 10, а въ 1862 г. былъ упраздненъ 13 округъ и образовано Управленіе Путей Сообщенія въ Царствѣ Польскомъ, совершенно независимое отъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія, а также выдѣленъ 8 округъ съ преобразованіемъ его въ Управленіе Строительною и Дорожною Частью на Кавказѣ.

Въ 1863 г. окончено Нарвское шоссе отъ Кипени до Нарвы.

Производство займовъ изъ кредитныхъ установленій на устройство шоссе получило полное развитіе. Для покрытія означенныхъ займовъ указомъ 25 ноября 1842 г. установлена слѣдующая доля участія въ дѣлѣ казны и земства: $^1/_5$ принималась казною, $^2/_5$ обращались на общій вспомогательный земскій сборъ, остальная доля $^2/_5$ относилась на земскіе сборы губерній, по которымъ проводилось шоссе. Съ введеніемъ въ 1853 г. новаго устава о земскихъ повинностяхъ вспомогательный земскій сборъ отмѣненъ, а падавшіе на этотъ источникъ платежи процентовъ и погашенія по займамъ отнесены на государственный земскій сборъ.

Переходя, затѣмъ, къ разсмотрѣнію другого спеціальнаго источника на содержаніе шоссе, а именно къ шоссейному сбору, слѣдуетъ замѣтить, что онъ былъ впервые установленъ указомъ 18 ноября 1834 г. на Московскомъ шоссе, а впослѣдствіи, по мѣрѣ отстройки новыхъ шоссе, распространялся и на нихъ.

На Московскомъ шоссе, шоссейный сборъ былъ установленъ слѣдующимъ образомъ: во-первыхъ, онъ былъ раздѣленъ на 2 категоріи—лѣтній и зимній, причемъ съ лѣтняго, колеснаго проѣзда сборъ взимался большій, чѣмъ съ зимняго; такъ, напримѣръ, за 10 верстный пробѣгъ 1 лошади взималось: съ дилижансовъ—лѣтомъ 10 коп., зимою 5 коп., съ почтовыхъ экипажей—лѣтомъ 8 к., зимою 4 к.; съ грузовыхъ телѣгъ—лѣтомъ 4 к., зимою 2 к. и, наконецъ, съ лошади не въ упряжи—лѣтомъ 2 к., зимою 1 коп.

Въ 1842 г. былъ установленъ шоссейный сборъ на вновь отстроенномъ въ то время Ковенскомъ шоссе между Петербургомъ и Ковной, причемъ этотъ сборъ былъ установленъ въ меньшемъ размѣрѣ; такъ, напримѣръ, за 10 верстный пробѣгъ 1 лошади взималось: съ дилижансовъ и почтовыхъ экипажей—лѣтомъ 3½ коп., зимою $2^1/_2$ к.; съ транспортныхъ повозокъ—лѣтомъ 2—$2^1/_2$, зимой $1^1/_2$ к., и съ лошади безъ упряжи—лѣтомъ 2, зимою $^1/_2$ к. Приблизительно въ такомъ же размѣрѣ устанавливался шоссейный сборъ и на другихъ вновь строящихся шоссе.

Для взиманія шоссейнаго сбора строились заставные дома на болѣе удобныхъ для того мѣстахъ шоссе. Начальникамъ заставъ вмѣнялось въ обязанности брать съ проѣзжающихъ деньги, выдавая имъ ярлыкъ въ знакъ уплаты сбора, причемъ, бѣднѣйшіе классы населенія, освобождались отъ него; такъ, напримѣръ, были освобождены отъ сбора крестьяне при провозѣ хлѣба для собственнаго продовольствія и при слѣдованіи ихъ для сдачи рекрутъ, еврейскія семейства и государственныя крестьяне, переселяющіеся въ другія губерніи. Также отъ сбора освобождался провозъ хлѣба изъ одной губерніи въ другую, во время неравномѣрнаго распредѣленія урожаевъ, и иногда нѣкоторые товары при провозѣ ихъ съ ж.-д. станцій. Наконецъ, всегда были свободны отъ шоссейнаго сбора дилижансы съ воспитанниками военно-учебныхъ заведеній, медицинскимъ персоналомъ, крестьянскіе возы съ провіантомъ для войскъ, чины полиціи и проѣзжающіе для прогулокъ.

Этотъ шоссейный сборъ за время съ 1835 по 1849 г.— составилъ сумму 921.365 рублей серебромъ, причемъ изъ года въ годъ постепенно увеличивался; такъ, за пятилѣтіе съ 1835—1839 г. шоссейный сборъ составлялъ 100.463 рубля, за слѣдующее 1840—1844 гг.—271.777 руб. и за 1845—1849 гг.—549.125 руб. Послѣдній шоссейный сборъ обращался исключительно на ремонтное содержаніе шоссе безъ всякаго пособія со стороны земствъ, оставивъ только погашеніе займовъ, сдѣланныхъ на этотъ предметъ, на прежнемъ основаніи. Съ этого времени ремонтное содержаніе всѣхъ шоссе отнесено было на средства Государственнаго Казначейства съ зачетомъ шоссейнаго сбора.

Значительное усиленіе шоссейнаго сбора замѣчается въ 1854—1856 гг. въ періодъ крымской компаніи, когда, вслѣдствіе закрытія Балтійскихъ портовъ, весь грузъ двинулся сухопутно къ Прусской границѣ; такъ, напр., шоссейный сборъ на Ковенскомъ шоссе въ предшествующее время не превышалъ 6.000 руб. въ годъ, въ этотъ же періодъ — достигъ 299.760 руб.

Въ послѣдующіе года при постепенномъ развитіи сѣти шоссейныхъ дорогъ увеличивался и шоссейный сборъ, такъ, напр., за пятилѣтіе 1865—1869 г. онъ достигъ 2.916.673 руб.

Съ развитіемъ желѣзно-дорожной сѣти шоссейный сборъ постепенно уменьшался.

Обремененіе населенія шоссейнымъ сборомъ, ослабленіе транзитнаго движенія, и развитіе мѣстнаго движенія и еще то обстоятельство, что даже максимальная сумма годового сбора (1895 г.—642.133 руб.) не могла покрыть расходовъ по ремонту и содержанію шоссе, повело къ тому, что дальнѣйшее существованіе шоссейныхъ заставъ и взиманіе сборовъ не могло имѣть важнаго финансоваго значенія, и съ 1863 г. началось постепенное упраздненіе заставъ; такъ, напр., были упразднены заставы Ямъ-Ижорская, Гатчинская, Каличевская, Могилевская, Чериковская, Пассанаурская, Джаджурская, Еленовская, Кенакирская, Акстафинская, Делижанская, Кіевская и др. и на Николаевскомъ мосту черезъ рѣку Днѣпръ. Кромѣ того, согласно Высочайше утвержденному 26 мая 1897 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, отмѣнены сборы за проѣздъ по Желтковскому шоссе и по мосту черезъ рѣку Наревъ на семъ шоссе.

Министерствомъ Путей Сообщенія преподаны въ 1900 г. Правленіямъ Округовъ указанія о невзиманіи шоссейно-дорожнаго сбора съ автомобилей въ цѣляхъ созданія благопріятныхъ условій для развитія этого способа передвиженія.

Въ настоящее время шоссейные сборы существуютъ въ Кавказскомъ Округѣ (3 заставныхъ дома), въ Кіевскомъ (4 заставныхъ дома), въ Виленскомъ Округѣ (11 заставныхъ домовъ), въ Московскомъ Округѣ (1 заставный домъ, Звѣнчатскій) и въ Петербургскомъ Округѣ (1 заставный домъ) *).

Шоссейный сборъ въ Виленскомъ округѣ на Псково-Рижскомъ и Рижско-Таурогенскомъ шоссе сданъ въ арендное содер-

*) Предполагается упразднить въ 1910 г.: 2 заставы въ Кіевскомъ округѣ, 1—въ Петербургскомъ, 1—въ Виленскомъ, 1—въ Московскомъ и 3—въ Кавказскомъ округѣ п. с.

жаніе съ торговъ съ января 1902 г. впредь до передачи означенныхъ шоссе земству. Контракты возобновляются каждые три года и сначала арендная плата казнѣ составляла 20.000 руб. въ годъ, теперь же на трехлѣтіе до 1910 г.—лишь по 13.500 руб. въ годъ.

Со времени передачи казенныхъ шоссе во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ переданы вмѣстѣ съ тѣмъ и заставные дома: въ Калужской губерніи—7 заставныхъ домовъ, приносящихъ доходъ въ среднемъ—6.969 руб. 54 коп., въ Московской губерніи 24 заставныхъ дома—121.311 руб. 60 коп., въ Петербургской губерніи 3 заставныхъ дома—3.799 руб. 7 коп., въ Тульской губерніи 7 заставныхъ домовъ—10.400 руб., въ Ярославской губерніи 3 заставныхъ дома—6.298 руб. 9 коп. итого на заставахъ земствъ—148.778 руб. 30 коп. Согласно договорнымъ условіямъ Министерства Путей Сообщенія съ земствами, они имѣютъ право отмѣнять и устанавливать шоссейные сборы по своему усмотрѣнію. Въ настоящее время изъ 16 земствъ, временно завѣдывающихъ казенными шоссе, шоссейный сборъ взимается лишь въ 5 земствахъ, а именно въ Московскомъ, Тульскомъ, Ярославскомъ, Петербургскомъ и Смоленскомъ. Доходъ отъ шоссейнаго сбора земствъ невеликъ и лишь въ Московскомъ—достигаетъ 113.000 руб. въ годъ, тогда какъ Тульское получаетъ въ среднемъ—по 9.770 руб. въ годъ, Ярославское—по 6.000 руб. въ годъ, Петербургское—по 815 руб. въ годъ и Петербургская Уѣздная Земская Управа, въ завѣдываніи которой находится Кексгольмское шоссе,—въ среднемъ по 2.850 руб. въ годъ.

Изъ всего вышеизложеннаго можно придти къ заключенію, что средній валовой доходъ земствъ 5 перечисленныхъ губерній выражается въ суммѣ лишь около 133.000 руб.

Источникомъ средствъ для содержанія и ремонта шоссе служилъ еще и мостовой сборъ, который въ среднемъ вмѣстѣ со сборомъ съ судовъ, проходящихъ подъ нѣкоторыми мостами, давалъ ежегодно около 130.000 рублей и только въ 1899 г.

достигъ 170.000 руб., а затѣмъ снова уменшился. Этотъ мостовой сборъ существуетъ до сихъ поръ въ Привислянскомъ краѣ на нѣкоторыхъ шоссейныхъ дорогахъ Варшавскаго округа, и, кромѣ того, на шоссейныхъ дорогахъ, переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ.

Возвращаясь затѣмъ къ исторіи сооруженія шоссейныхъ дорогъ, нельзя не замѣтить, что въ 1864 г., съ окончаніемъ постройки Кіево-Брестскаго шоссе, устройство шоссейныхъ дорогъ пріостановилось до 1868 г., да и въ послѣдующія 6 лѣтъ постройка ихъ велась также очень слабо.

Высочайше утвержденная комиссія, разсматривавшая отчеты Главнаго Управленія путей сообщенія и Публичныхъ зданій за 1862 и 1863 гг., обратила вниманіе на значительность расходовъ казны по первоначальному устройству и послѣдующему содержанію шоссейныхъ дорогъ и неудовлетворительность способовъ, примѣнявшихся для исполненія шоссейнаго ремонта и пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ: а) при существующихъ обстоятельствахъ не представляется выгоднымъ устраивать вновь шоссе на государственныя суммы, подлежащія сбереженію для пособія развитію желѣзныхъ дорогъ; б) распространеніе шоссейныхъ дорогъ надлежитъ предоставить дѣятельности мѣстныхъ учрежденій и на мѣстныя средства и, наконецъ, в) въ виду затруднительности производить правильный правительственный контроль надъ производствомъ хозяйственнаго ремонта шоссейныхъ дорогъ было бы полезно предоставить Министру Путей Сообщенія *) привлечь къ этому контролю мѣстныя земскія учрежденія. Министръ Путей Сообщенія во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1866 г. указалъ на неудобство допускать земскія учрежденія къ контролю надъ правительственными производителями работъ; это замѣчаніе было принято во вниманіе комис-

*) Въ 1865 г. Главное Управленіе путей сообщенія и публичныхъ зданій измѣнило свой характеръ, изъ военнаго оно преобразовано въ гражданское и переименовано въ Министерство Путей Сообщенія, а Главноуправляющему присвоено званіе Министра Путей Сообщенія.

сіею, разсматривавшею отчетъ по Высочайшему повелѣнію, и она пришла къ заключенію, что было бы весьма желательно привлечь мѣстныя земскія учрежденія къ непосредственному участію въ шоссейныхъ ремонтныхъ работахъ. Согласно этому, Высочайше было предоставлено Министру Путей Сообщенія снестись (въ видѣ опыта) съ земскими учрежденіями одной или двухъ губерній для привлеченія ихъ къ участію въ ремонтныхъ работахъ на шоссейныхъ дорогахъ на условіяхъ, опредѣляемыхъ соглашеніемъ Министерства Путей Сообщенія съ означенными учрежденіями и съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ. Предлагаемый проектъ не осуществился, такъ какъ земствамъ было предложено ограничиться лишь поставкою рабочихъ т. е. стать въ положеніе рядчиковъ.

Въ то же время (1864 г.) съ введеніемъ земскихъ учрежденій значительнѣйшая часть грунтовыхъ дорогъ Имперіи, оставаясь подъ надзоромъ мѣстной полиціи, перешла въ вѣдѣніе земствъ.

Въ 1867 г. Управленіе путей сообщенія Царства Польскаго снова подчинено было Главному Управленію путей сообщенія и преобразовано въ XI округъ путей сообщенія.

Въ 1870 г. исправлявшій должность Министра Путей Сообщенія, по предварительномъ сношеніи съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, вошелъ въ новые переговоры съ Московскою Губернскою Земскою Управою, предложивъ ей принять отъ Правительства все хозяйственное содержаніе шоссейныхъ дорогъ Московской губ. съ тѣмъ, что земство обяжется ремонтировать эти шоссе и содержать ихъ въ исправности. Земству предоставлялось право: 1) получать пособіе отъ казны на ремонтъ шоссе, и 2) взимать установленный шоссейный сборъ, причемъ за счетъ остатковъ или сбереженій отъ этихъ денежныхъ источниковъ допускалось устройство новыхъ шоссе. На этихъ основаніяхъ и состоялось соглашеніе съ Московскою Земскою Управою, принятое Московскимъ Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ. Соглашеніе одобрено Комитетомъ Министровъ и Высочайше утверждено 25 апрѣля 1871 года.

Къ 1 іюля того же года всѣ казенныя шоссе Московской губ., (протяж. 518 вер.), были переданы въ хозяйственное завѣдываніе Московскаго Губернскаго Земства на слѣдующихъ главныхъ условіяхъ: а) Московское Губ. Земство принимаетъ шоссейныя дороги Московской губ. на 10 лѣтъ въ свое хозяйственное завѣдываніе, со всѣми при нихъ сооруженіями и зданіями, съ установленною шириною полосы земли и заготовленнымъ для нихъ ремонтнымъ матеріаломъ (матеріалъ передавался земству по той же стоимости, по которой онъ пріобрѣтался казною); б) для содержанія шоссе въ полной исправности, Московское земство получаетъ отъ казны ежегодное денежное пособіе въ 207.200 р., т. е. по 400 р. на версту и пользуется правомъ непосредственнаго хозяйственнаго распоряженія всѣми работами, относящимися до содержанія и ремонта шоссе; в) всѣ ремонтныя шоссейныя работы состоятъ подъ техническимъ наблюденіемъ Инспекціи отъ Министерства Путей Сообщенія; г) для подробнѣйшаго опредѣленія обязательствъ Московскаго земства (особенно по содержанію ширины и толщины щебеночнаго слоя) Министерство Путей Сообщенія должно опредѣлить среднія нормы ширины и толщины слоя на каждомъ шоссе по соглашенію съ земствомъ и сообразно съ количествомъ провозимыхъ по шоссе грузовъ и экипажей; д) суммы, оставшіяся по истеченіи 10-ти лѣтъ въ сбереженіи отъ казенныхъ пособій и чистый доходъ отъ шоссейнаго сбора, взимаемаго земствомъ, должны быть употреблены, за покрытіемъ всѣхъ расходовъ на обыкновенный и капитальный ремонтъ (если бы послѣдній потребовался), на устройство новыхъ шоссированныхъ дорогъ въ губерніи; е) проектъ сѣти новыхъ шоссейныхъ дорогъ представляется черезъ губернатора на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, который, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, утверждаетъ съ проектомъ и очередь устройства шоссейныхъ путей, вошедшихъ въ проектированную сѣть, и, наконецъ, ж) въ случаѣ неисправнаго содержанія земствомъ шоссейныхъ дорогъ или

въ случаѣ непринятія мѣръ къ устраненію замѣченныхъ неисправностей, въ теченіе указаннаго мѣстнымъ губернаторомъ срока (отъ одного до трехъ мѣсяцевъ), послѣдній дѣлаетъ (на основаніи 1-й ст. Положенія о земскихъ учрежденіяхъ и съ разрѣшенія Министровъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ) зависящія распоряженія за счетъ земства.

Порядокъ и срокъ сдачи Московскихъ шоссе земству были опредѣлены особымъ положеніемъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія, которое было составлено по соглашенію съ Московскою Губернскою Земскою Управою и принято, какъ указано выше, Московскимъ Губ. Земскимъ Собраніемъ. Временный инспекторскій надзоръ за содержаніемъ этихъ шоссе тогда же былъ возложенъ на инженера, командированнаго отъ Министерства. Этому инженеру дана была особая инструкція, въ которой были изложены обязанности инспекціи, какъ въ отношеніи наблюденія за всѣми работами, производящимися на шоссе въ Московской губерніи, провѣрки проектовъ земства, такъ и ремонта существующихъ и устройства новыхъ шоссейныхъ дорогъ.

Въ 1872 г. Московская Губ. Земская Управа вошла съ ходатайствомъ объ единовременномъ пособіи для исправленія нѣкоторыхъ пучистыхъ мѣстъ шоссе, вслѣдствіе необходимости обращенія средствъ, получаемыхъ отъ шоссейнаго сбора, на постройку новыхъ шоссе, но Министерство отклонило это ходатайство и указало, что доходъ отъ шоссейнаго сбора можетъ быть обращаемъ на постройку новыхъ шоссе не ранѣе, какъ за покрытіемъ расходовъ на капитальный ремонтъ шоссе.

Вслѣдъ за передачею каз. шоссе въ хозяйственное завѣдываніе Губ. Земства Московской губерніи, въ Министерство стали поступать ходатайства отъ другихъ земствъ, по тому же предмету, а именно отъ Тульской, Тверской, Новгородской, Псковской, Калужской, Смоленской и другихъ губернскихъ земскихъ управъ. По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія послѣдовало въ томъ же году Высочайшее разрѣшеніе вступать, по предварительномъ соглашеніи его съ Министромъ Внутрен-

нихъ Дѣлъ, въ сношеніе съ губернскими земствами относительно принятія послѣдними мѣстныхъ казенныхъ шоссе въ свое хозяйственное завѣдываніе, примѣняясь къ главнымъ основаніямъ, указаннымъ въ Высочайше утвержденномъ 25-го апрѣля 1871 г. Положеніи Комитета Министровъ относительно передачи шоссейныхъ дорогъ Московскому земству. По мѣрѣ достиженія таковыхъ соглашеній съ отдѣльными земствами, выработанныя положенія имѣли быть представлены на Высочайшее утвержденіе черезъ Комитетъ Министровъ, по предварительномъ соглашеніи Министра Путей Сообщенія съ Министрами Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ.

Сношенія съ земствами, выступившими съ ходатайствами, были начаты въ томъ же 1871 г., а уже въ 1872 г. состоялась передача шоссейныхъ дорогъ Тульской губерніи приблизительно на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и Московскому земству, срокомъ на 25 лѣтъ. Шоссе эти протяженіемъ 294,79 вер.*), находились подъ надзоромъ инспекціи Московской губерніи, согласно Высочайше утвержденному 22 іюня того же года Положенію объ этой инспекціи.

Передача казенныхъ шоссейныхъ дорогъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ имѣла въ виду улучшеніе шоссе такъ какъ земства, приближаясь въ своемъ хозяйствѣ къ наиболѣе желательному типу частнаго хозяйства, могутъ производить необходимыя работы и заготовки дешевле, чѣмъ казна, и быстрѣе, такъ какъ земское хозяйство ведется безъ сложныхъ формальностей, свойственныхъ казенному порядку. Вслѣдствіе сего, земствами ожидались остатки отъ суммъ по содержанію казенныхъ шоссе, которые могли быть использованы на устройство новыхъ шоссе и, главнымъ образомъ, подъѣздныхъ путей къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ; кромѣ того, Министерство Путей Сообщенія имѣло въ виду, что шоссейныя инспекціи, освобожденныя отъ хозяйственныхъ заботъ по содер-

*) Въ 1890 г. условіе было возобновлено на 25 лѣтъ для 286,23 вер.

жанію шоссейныхъ дорогъ, могли внимательнѣе относиться къ технической сторонѣ шоссейнаго дѣла—а мѣстное населеніе привлекается земствомъ къ работамъ и тѣмъ самымъ пріобрѣтаетъ себѣ дополнительный заработокъ.

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ, начатая въ 1871 г. передача шоссе въ хозяйственное завѣдываніе земствъ продолжалась и въ послѣдующіе годы. Въ 1877 году были переданы казенныя шоссе Ярославскому и Калужскому земствамъ, первому 83,32 вер., а второму 221,92 вер., срокомъ на 10 лѣтъ, съ ежегоднымъ пособіемъ отъ казны — Ярославскому земству по 395 р. съ версты, а Калужскому—по 300 р. съ версты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, согласно Высочайше утвержденному (22 ноября 1875 г.) Положенію Комитета Министровъ состоялась передача С.-Петербургскому уѣздному земству содержанія Кексгольмскаго тракта (протяженіемъ 48 верстъ), съ пособіемъ отъ казны по 8.000 руб. въ годъ, и въ 1876 г. по Высочайшему повелѣнію—участка Орловско-Витебскаго шоссе въ Могилевскій Губ. Распорядительный Комитетъ, протяженіемъ 50,56 в., съ пособіемъ въ 6.320 руб. въ годъ.

Дальнѣйшіе переговоры о передачѣ шоссейныхъ дорогъ, начатые съ земствами разныхъ губерній, были пріостановлены до разрѣшенія по этому предмету общаго вопроса, внесеннаго Министромъ Путей Сообщенія Посьетомъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта въ 1879 г.: а) о признаніи всѣхъ сухопутныхъ и водяныхъ путей, имѣющихъ государственное значеніе, подлежащими непосредственному завѣдыванію со стороны Министерства Путей Сообщенія, съ отнесеніемъ расходовъ по ихъ содержанію на средства Государственнаго Казначейства; б) объ увеличеніи кредита на содержаніе шоссе до размѣровъ дѣйствительной потребности; в) о предоставленіи Министромъ Финансовъ и Путей Сообщенія войти въ разсмотрѣніе вопроса объ обращеніи суммъ шоссейнаго сбора исключительно на устройство подъѣздныхъ путей, и г) о предоставленіи Министру Путей Сообщенія права входить въ соглашеніе съ зем-

ствами и городскими общественными учрежденіями относительно передачи въ ихъ вѣдѣніе участковъ казенныхъ шоссейныхъ дорогъ.

Высочайше утвержденнымъ 5 апрѣля 1883 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, шоссейныя дороги, состоявшія въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія, раздѣлены на два разряда:

1) шоссе общегосударственнаго значенія, къ составу коихъ причислены: а) всѣ шоссейныя дороги, пролегающія въ мѣстностяхъ, расположенныхъ къ западу отъ рѣкъ Западной Двины и Днѣпра, т. е. по лѣвую сторону первой и по правую второго; б) Псково-Рижское шоссе; в) окрестныя шоссе около С.-Петербурга; г) побережныя шоссе Крымскаго полуострова и д) Московско-Брестское и Кіевское отъ Острова до Кіева и 2) шоссе мѣстнаго значенія, къ которымъ причисляются всѣ остальныя шоссе. Какъ государственные, такъ и мѣстные шоссейные пути разрѣшено передавать на опредѣленные, не свыше 25 лѣтъ, сроки въ завѣдываніе подлежащихъ земствъ, на основаніи заключаемыхъ съ каждымъ изъ нихъ условій, съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія и по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ. Государственные шоссейные пути передаются въ завѣдываніе земствъ не иначе, какъ по принятію послѣдними обязательства поддерживать пути въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ они сооружены и содержатся Правительствомъ. Шоссейные пути мѣстнаго значенія передаются въ завѣдываніе земствъ по принятіи послѣдними обязательства содержать оные въ безопасномъ и удобномъ для проѣзда состояніи. Земствамъ предоставлено право взимать и отмѣнять шоссейный и мостовой сборы, а также устанавливать новые, причемъ остатки отъ суммъ, за покрытіемъ расходовъ на ремонтъ шоссейныхъ дорогъ, употреблять на постройку новыхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ и торговопромышленнымъ центрамъ *).

*) Московское губернское земство въ теченіе 25 лѣтъ завѣдыванія казенными шоссе сберегло около 1.450.000 р. и построило около 300 вер. новыхъ дор.; Тульское губернское земство—около 115 вер. на сумму около 720.000 р., Новгородское—около 100 вер. на сумму около 140.000 р. и др.

Пролегающіе въ городахъ участки мѣстныхъ шоссе, въ силу указаннаго закона, поступаютъ въ полное распоряженіе городскихъ Управленій.

Ремонтное содержаніе устроенныхъ подъѣздовъ возлагается всецѣло на обязанность земства безъ всякаго вспомоществованія отъ казны, но съ правомъ взиманія въ пользу земства шоссейнаго сбора по особому тарифу, утверждаемому Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія.

На основаніи того же мнѣнія Государственнаго Совѣта были выработаны: положеніе о распорядительно-хозяйственномъ завѣдываніи земствами шоссейными дорогами мѣстнаго значенія въ губерніяхъ при пособіи отъ казны, особыя правила о порядкѣ ремонтнаго содержанія шоссейныхъ дорогъ переданныхъ въ завѣдываніе земствъ и особая инструкція для инспекцій шоссейныхъ дорогъ. Но, нельзя при этомъ не замѣтить, что въ нѣкоторыхъ земствахъ договорныя условія измѣнялись въ зависимости отъ различныхъ обстоятельствъ и мѣстныхъ условій.

Кромѣ того, согласно тому же закону, Министру Путей Сообщенія предоставлено, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, перечислять въ разрядъ земскихъ дорогъ тѣ изъ шоссе мѣстнаго значенія, которыя по ближайшемъ изслѣдованіи окажутся малопроѣзжими и на которыя выдача денежнаго пособія отъ казны прекращается.

Часть только что упомянутыхъ шоссе въ томъ же 1883 г., протяженіемъ болѣе 600 в., была передана земствамъ безъ пособія отъ казны, т. е. перечислена въ разрядъ земскихъ дорогъ. Земство, не имѣя средствъ на ихъ содержаніе, прекратило ихъ ремонтъ, вслѣдствіе чего шоссе, на устройство которыхъ были затрачены значительныя суммы, пришли въ разстройство. Подобное положеніе дѣла представлялось совершенно нецѣлесообразнымъ. Поэтому Высочайше утвержденнымъ 17 фе-

враля 1889 г. положеніемъ Комитета Министровъ, дѣйствіе правилъ 5 апрѣля 1883 г. о передачѣ казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земствъ и городовъ было пріостановлено въ той части означенныхъ правилъ, которая касалась передачи казенныхъ шоссе земствамъ и городамъ безъ пособія отъ казны.

Въ виду же важности развитія сѣти подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ и торгово-промышленнымъ пунктамъ, по силѣ того же закона 5 апрѣля 1883 г., Министерство Путей Сообщенія стало выдавать нѣкоторымъ земскимъ учрежденіямъ безпроцентныя ссуды и безвозвратныя пособія отъ казны на сооруженіе этихъ путей въ размѣрѣ половины ихъ стоимости.

Въ видахъ содѣйствія мѣстнымъ учрежденіямъ (земствамъ и городамъ), существующимъ и вновь образуемымъ обществамъ, а равно и частнымъ лицамъ строить отдѣльно или совокупными усиліями пути мѣстнаго значенія (рельсовые, паровые или конные, а также шоссейные и мощеные) было въ 1887 году выработано въ Министерствѣ Путей Сообщенія положеніе о порядкѣ устройства означенныхъ путей и способахъ содѣйствія предпринимателямъ *).

Министръ Путей Сообщенія въ 1889 году призналъ также полезнымъ обратиться къ Министру Внутреннихъ Дѣлъ съ просьбою сдѣлать распоряженіе объ образованіи въ губерніяхъ особыхъ совѣщаній, подъ предсѣдательствомъ начальниковъ губерній, съ правомъ приглашать на совѣщанія представителей отъ правительственныхъ и общественныхъ учрежденій, желѣзнодорожныхъ обществъ и другихъ заинтересованныхъ учрежденій и лицъ; совѣщанія устраиваются въ цѣляхъ объединенія и взаимодѣйствія всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ учрежденій и лицъ соотвѣтственно степени участія каждаго изъ нихъ въ выгодахъ новаго предпріятія; этими же совѣщаніями могутъ устраняться тѣ громадныя затрудненія въ торговопро-

*) Высочайше утвержденное 14 апрѣля 1887 г. положеніе о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

мышленныхъ отношеніяхъ, которыя являются послѣдствіемъ бездорожья. Губернаторамъ даны надлежащія въ этомъ смыслѣ указанія (циркуляръ 14 октября 1889 г.), и нѣкоторыя земства принялись дѣятельно за дѣло, опираясь также на дополнительное распоряженіе, сдѣланное по этому предмету Министерствомъ Путей Сообщенія въ циркулярѣ отъ 31 октября 1889 г.

Вслѣдствіе сего въ Министерство Путей Сообщенія стали поступать ходатайства изъ разныхъ губерній объ устройствѣ цѣлой сѣти подъѣздныхъ путей, предположенія объ установленіи взиманія сборовъ съ грузовъ, перевозимыхъ по этимъ дорогамъ, и объ отпускѣ суммъ по земскимъ смѣтамъ и т. п. Но, неурожай 1891 г., поглотившій много казенныхъ и земскихъ средствъ на пособіе нуждающемуся населенію, ослабилъ и задержалъ осуществленіе многихъ предположеній. Тѣмъ не менѣе, на основаніи указанныхъ мѣропріятій при содѣйствіи Министерства Путей Сообщенія произведены были работы по улучшенію подъѣздныхъ путей въ Полтавской и др. губерніяхъ. Работы эти производились губернскими земствами по проектамъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, и подъ наблюденіемъ въ техническомъ отношеніи особаго инспектора отъ Министерства. На производство этихъ работъ расходовались средства, изъ которыхъ половина отпускалась земствомъ, а половина назначалась земству отъ казны въ видѣ пособія по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія.

На основаніи приведеннаго закона Министерствомъ Путей Сообщенія за десятилѣтіе съ 1895 по 1905 годъ испрошено было черезъ Государственный Совѣтъ Высочайшее разрѣшеніе на удовлетвореніе нижеслѣдующихъ ходатайствъ земскихъ учрежденій:

а) Черниговскому губернскому земству разрѣшено было въ 1897 году отпустить безвозвратное пособіе въ размѣрѣ 92.082 р. на устройство и улучшеніе подъѣздныхъ путей въ губерніи съ подчиненіемъ этихъ работъ техническому надзору со стороны Министерства Путей Сообщенія;

б) Московскому губернскому земству въ 1898 году разрѣшено было отпустить ссуду въ размѣрѣ 940.000 руб. на устройство сѣти подъѣздныхъ путей въ губерніи;

в) въ томъ же 1898 году разрѣшено было отпустить Бессарабскому губернскому земству пособіе изъ казны въ размѣрѣ 300.000 руб. на устройство шоссе отъ города Кишинева къ мѣс. Кріуляны, протяженіемъ 38 вер., причемъ 150.000 руб. отпущены земству безвозвратно, а остальные въ качествѣ безпроцентной ссуды. Работы устройства по утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія проекту шоссе, нынѣ законченныя, подчинены были техническому надзору со стороны того же Министерства;

г) Таврическому губернскому земству въ 1903 году разрѣшено было отпустить безвозвратное пособіе изъ казны въ 214.850 руб. на устройство шоссе отъ села Богородицкаго къ гор. Бердянску, съ подчиненіемъ также и этихъ работъ техническому надзору со стороны Министерства Путей Сообщенія. Работы по устройству этого шоссе нынѣ закончены;

и д) Гжатскому уѣздному земству въ 1904 г. разрѣшено отпустить безвозвратное пособіе изъ казны въ размѣрѣ 10.138 руб. на устройство трехъ верстъ подъѣздныхъ путей въ уѣздѣ.

Затѣмъ, Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 19 января 1893 г., испрошеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія черезъ Государственный Совѣтъ, разрѣшено было отпустить Полтавскому губернскому земству безвозвратное пособіе въ размѣрѣ 1.000.000 рублей на устройство и улучшеніе подъѣздныхъ путей въ Полтавской губерніи, съ выдачею этого пособія въ теченіе семи лѣтъ и съ подчиненіемъ упомянутыхъ работъ техническому надзору со стороны Министерства Путей Сообщенія. Послѣ же изданія 1 іюня 1895 года закона, предоставившаго земскимъ учрежденіямъ значительныя средства на дорожное дѣло, Министерствомъ Финансовъ возбужденъ былъ вопросъ о прекращеніи отпуска Полтавскому земству выше-

упомянутаго пособія. Но, Министерство Путей Сообщенія не согласилось съ этимъ предположеніемъ и испросило въ 1897 году черезъ Государственный Совѣтъ Высочайшее соизволеніе на отпускъ Полтавскому земству разрѣшеннаго ему пособія въ полномъ размѣрѣ. Нынѣ вышеприведенныя работы закончены, причемъ всѣ проекты и смѣты на производство послѣднихъ утверждались Министерствомъ Путей Сообщенія.

Опытъ передачи шоссе въ земства по закону 5 апрѣля 1883 г. выяснилъ, что хотя характеръ пользованія казенными шоссе по сравненію съ существующимъ на нихъ движеніемъ, до развитія рельсовой сѣти, кореннымъ образомъ измѣнился и утратилъ значеніе транзита, превратившись преимущественно въ движеніе мѣстное, тѣмъ не менѣе шоссе эти, являясь готовыми путями для мѣстнаго движенія, представляются и теперь, какъ для тѣхъ районовъ, гдѣ они находятся, такъ и для государства, вообще существенно необходимыми. По линіи этихъ путей за послѣднія десятилѣтія возникли многочисленныя поселенія и заводы; къ этимъ шоссе уже проводятся побочныя дороги, имѣющія для нихъ значеніе питательныхъ вѣтокъ, и въ будущемъ слѣдуетъ ожидать дальнѣйшаго увеличенія ихъ значенія. Однако, передача шоссе, имѣющихъ мѣстное значеніе, земствамъ, съ отпускомъ пособія только на обыкновенный ремонтъ дорогъ, представляется мѣрою, которая несоотвѣтствуетъ дальнѣйшему развитію дорожнаго дѣла въ Имперіи, а передача земствамъ шоссейныхъ путей, признанныхъ малопроѣзжими, безъ всякаго пособія со стороны казны,—равносильна постепенному упраздненію этихъ шоссе, такъ какъ приведеніе разстроившихся дорогъ вновь въ удобопроѣзжее состояніе вызываетъ необходимость весьма значительныхъ затратъ. Эти соображенія относятся также къ небольшимъ городамъ, какъ напр., Кромы, Брянскъ и др., которые не въ состояніи содержать переданные имъ участки казенныхъ шоссе изъ весьма ограниченныхъ средствъ городского бюджета.

Тѣ же малопроѣзжія дороги, которыя затѣмъ были приз-

наны необходимыми и не могли быть упразднены, пришлось брать обратно въ завѣдываніе вѣдомства путей сообщенія, что и было разрѣшено Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 1895 г. по отношенію къ Рославльскому участку Орловско-Витебскаго шоссе, бывшему въ распоряженіи Рославльскаго уѣзднаго земства.

Правила 1883 г. затрудняли передачу шоссе нѣкоторымъ земствамъ, которыя признавали невозможнымъ принимать на себя содержаніе казенныхъ шоссе съ недостаточнымъ пособіемъ, тѣмъ болѣе, что въ губерніяхъ, гдѣ введено положеніе о земскихъ учрежденіяхъ, находятся преимущественно казенныя шоссе мѣстнаго значенія, переданныя съ пособіемъ, исчисленнымъ на основаніи произведенныхъ затратъ по обыкновенному ремонту. Вслѣдствіе этого, какъ указано выше, по закону 17 февраля 1889 г. пріостановлено было дѣйствіе части закона 5 апрѣля 1883 г. и Министру Путей Сообщенія предоставлено пересмотрѣть правила 1883 г. и внести въ Государственный Совѣтъ выработанный, по соглашенію съ Министерствами Военнымъ, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнымъ Контролемъ, проектъ новыхъ по этому предмету постановленій. Означенный проектъ разработывался затѣмъ въ особой комиссіи, образованной при Министерствѣ Путей Сообщенія и состоявшей изъ представителей вышеупомянутыхъ вѣдомствъ.

Комиссія, между прочимъ, признала, что Правительству надлежитъ придти на помощь тѣмъ земствамъ, которымъ переданы безъ пособія отъ казны малопроѣзжія казенныя шоссе, не могущія по какимъ-либо причинамъ подлежать упраздненію, и высказалась также за назначеніе земствамъ, въ особо уважительныхъ случаяхъ при передачѣ имъ въ будущемъ казенныхъ шоссе, единовременныхъ пособій.

Въ 1890 г. съ Высочайшаго соизволенія, возобновилась передача шоссе земствамъ. Въ томъ же году Тульскому губернскому земству продолженъ срокъ завѣдыванія шоссе на 25 лѣтъ съ уменьшеннымъ пособіемъ (297 руб. на версту). Въ 1891 г.

перешли въ завѣдываніе земства шоссе Воронежской губерніи, протяженіемъ 80,54 вер., на 25 лѣтъ, съ пособіемъ по 383 рубля 66 коп. на версту въ годъ. Въ 1892 г. и 1893 г. состоялась передача земству на новый 25-лѣтній срокъ шоссе Калужской губерніи, съ предоставленіемъ сему губернскому земству завѣдыванія также Юхновскимъ участкомъ Московско-Варшавскаго шоссе въ Смоленской губ., съ пособіемъ для дорогъ въ предѣлахъ Калужской губерніи по 300 р. на версту и Юхновскаго участка по 350 руб. на версту. Въ 1895 г. оставлены на новый 25-лѣтній срокъ въ завѣдываніи Московскаго губернскаго земства казенныя шоссе Московской губерніи, съ передачею земству моста черезъ рѣку Москву въ селѣ Ильинскомъ, находившагося прежде непосредственно въ завѣдываніи округа путей сообщенія.

Въ этомъ же году, въ виду улучшенія дорожнаго дѣла въ земствахъ, Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, земскія смѣты въ 48 губерніяхъ освобождены были отъ обязательныхъ расходовъ на уплату казнѣ пособій по содержанію преобразованныхъ (въ силу закона 12 іюня 1889 г.) мировыхъ судебныхъ и по крестьянскимъ дѣламъ учрежденій, а также статистическихъ комитетовъ (въ суммѣ 8.240.000 руб. въ годъ) съ тѣмъ, чтобы эти средства были преимущественно обращены на улучшеніе, содержаніе и постройку грунтовыхъ, шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ.

Въ 1896 г. переданы казенные шоссе въ завѣдываніе Орловскаго губернскаго земства, протяженіемъ 390,98 верстъ, на 10 лѣтъ, съ пособіемъ отъ казны по 130.550 руб. или 333 руб. 30 коп. на версту въ годъ. Въ 1897 г. была основана особая инспекція шоссе Орловской и Воронежской губ. Въ 1897 г. переданы Новгородскому губернскому земству шоссе, протяженіемъ 571,660 верстъ, на 25 лѣтъ съ пособіемъ въ 279 рублей на версту, и въ 1898 году была учреждена инспекція шоссе Новгородской губерніи.

Въ 1897 г. еще были переданы шоссе въ завѣдываніе

губернскаго земства Владимірской губерніи, срокомъ на 10 лѣтъ, протяженіемъ 327,94 версты съ пособіемъ по 260 руб. на версту.

Въ 1898 году переданы на 10 лѣтъ казенные шоссе въ завѣдываніе земства Тверской губерніи, протяженіемъ 187,34 версты, съ пособіемъ по 256 руб. 63 коп. на версту въ годъ.

Въ 1899 г. переданы шоссе въ завѣдываніе земства Рязанской губ. на 25 лѣтъ, протяженіемъ 71,05 версты, съ пособіемъ отъ казны въ размѣрѣ 413 руб. 68 коп. на версту въ годъ, съ причисленіемъ къ инспекціи Московской, Тульской, Калужской, Тверской губерній, и шоссе Курской губерніи—губернскому земству на 25 лѣтъ, протяженіемъ 224,93 вер., съ пособіемъ по 373 руб. 40 коп. на версту въ годъ; техническій надзоръ за этими послѣдними шоссе возложенъ на инспекцію шоссе, находящихся въ Орловской и Воронежской губерніяхъ.

Въ 1902 году переданы дороги въ земство Петербургской губерніи, срокомъ на 25 лѣтъ, протяженіемъ 826,98 верстъ, съ пособіемъ отъ казны въ размѣрѣ 487 руб. на версту въ годъ, и въ 1903 г. для техническаго надзора за шоссе Петербургской губерніи была также учреждена особая инспекція, подобно Московской.

Въ 1903 г. были переданы дороги Черниговскому губернскому земству, срокомъ на 25 лѣтъ, протяженіемъ 192,55 вер., съ пособіемъ отъ казны по 888 руб. 59 коп. на версту въ годъ; инспекторскій—же надзоръ за этими шоссе былъ возложенъ непосредственно на помощника инспектора шоссе, переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ Орловской, Воронежской, Курской губерній. Наконецъ, въ 1906 г. состоялась передача шоссе Смоленской и Харьковской губерній, первыя—срокомъ на 25 лѣтъ, протяженіемъ 295,640 верстъ, съ пособіемъ въ 403 руб. 43 коп. на версту въ годъ, и вторыя—срокомъ тоже на 25 лѣтъ, протяженіемъ 33,140 верстъ, съ пособіемъ въ 430 руб. 90 коп. на версту въ годъ. Техническій надзоръ за шоссе Смоленской губ. порученъ помощнику инспектора казенныхъ шоссе, переданныхъ въ хозяйственное

завѣдываніе земствъ Московской, Калужской, Тверской, Тульской и Рязанской губерній; надзоръ же за шоссе Харьковской губерніи возложенъ на помощника инспектора казенныхъ шоссе Орловской, Курской и Воронежской губ.

Въ интересахъ усиленія государственной обороны западныхъ границъ, на основаніи заявленій Военнаго Министерства, въ 1873 г. Высочайше утвержденъ былъ планъ сѣти стратегическихъ шоссе въ трехъ западныхъ пограничныхъ военныхъ округахъ.

Впослѣдствіи, съ цѣлью облегченія Государственнаго Казначейства, этотъ планъ подвергся значительнымъ сокращеніямъ и вновь Высочайше утвержденъ 26 февраля 1881 года.

За неассигнованіемъ, однако, средствъ изъ Государственнаго Казначейства, къ сооруженію этой сѣти не было приступлено въ теченіе 12-ти лѣтъ, т. е. до 1885 г.

Высочайше утвержденнымъ 17 марта 1884 г. заключеніемъ Особаго Совѣщанія, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Николая Николаевича Старшаго, было постановлено немедленно начать и систематически въ теченіе десяти лѣтъ закончить всю проектированную въ 1881 г. сѣть стратегическихъ шоссе, протяженіемъ 2.655 вер., съ тѣмъ, чтобы въ ближайшіе три года было построено 6 линій.

Однако, въ теченіе четырехъ лѣтъ, до 1888 г. былъ оконченъ постройкою всего одинъ участокъ шоссе отъ Дубно до Ровно, окончаніе же остальныхъ предположенныхъ къ постройкѣ Щепетово-Бѣльскаго, Соколово-Высоколитовскаго, Кобрино-Влодавскаго, Дубно-Луцкаго и Дубно-Каменецкаго шоссе ожидалось лишь въ 1890 году.

Распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія съ 1884 г. по 1891 г. были построены слѣдующія шоссе: Высоколитовскъ-Дрогичинское, Дубно-Каменецкое, Дубно-Ровенское и Кобрино-Влодавское. Протяженіе этихъ дорогъ составляетъ ок. 200 вер.

По всеподданнѣйшему докладу о семъ Военнаго Министра послѣдовало 12 мая 1888 г. Высочайшее повелѣніе о предоставленіи Министру Путей Сообщенія неотлагательной заботы относительно проведенія въ теченіе 2—3 лѣтъ шести участковъ шоссе, общимъ протяженіемъ 295 верстъ, а именно Высоколитовскъ-Ружаны, Олита-Олькеники, Ломжа-Менженинъ, Каменецъ-Литовскъ—Жабинка Федковичи—Яновъ-Олизаровъ и Гродно-Лососна.

Для работъ по устройству этихъ шоссе и на закончаніе начатыхъ уже устройствомъ дорогъ по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на 1889 г. ассигновано было 1.700.000 р., въ томъ числѣ на упомянутыя шесть линій, протяженіемъ 295 вер.,—1.200.000 р.

Въ томъ же году бывшій Министръ Путей Сообщенія Паукеръ обратился къ Военному Министру съ письмомъ, въ которомъ высказалъ желательность передачи постройки стратегическихъ шоссе военному вѣдомству въ виду того, что эти шоссе строятся для военныхъ надобностей, что этой передачей можетъ быть достигнуто удешевленіе работъ путемъ привлеченія къ работамъ войска, вслѣдствіе чего могла-бы быть увеличена сѣть стратегическихъ дорогъ.

По полученіи отзыва Военнаго Министра о неимѣніи препятствій къ передачѣ постройки неначатыхъ еще 10 линій стратегическихъ шоссе въ вѣдѣніе Высочайше учрежденной Комиссіи по устройству казармъ, состоялся всеподданнѣйшій докладъ бывшаго Министра Путей Сообщенія, на основаніи котораго, послѣдовало Высочайшее соизволеніе 27 января 1889 г., на передачу постройки стратегическихъ шоссе Казарменной Комиссіи военнаго вѣдомства съ переводомъ также и ассигнованныхъ на постройку этихъ дорогъ 1.700.000 руб., причемъ было постановлено: чтобы Министерство Путей Сообщенія, по возможности, оказывало мѣры содѣйствія по постройкѣ этихъ дорогъ въ техническомъ отношеніи и назначило отъ себя члена въ Главную Казарменную Комиссію, и въ случаѣ надобности, командировало инженеровъ для техническихъ занятій.

Хозяйственная часть въ военномъ вѣдомствѣ значительно упрощена, вслѣдствіе того, что цѣны вырабатываются совмѣстно съ Государственнымъ Контролемъ.

Постройкой стратегическихъ шоссе вѣдаетъ Главная Казарменная Комиссія, которая состоитъ изъ Предсѣдателя (Члена Военнаго Совѣта) и нѣсколькихъ членовъ (представителей отъ Главнаго Штаба, отъ Главнаго Инженернаго Управленія и отъ Министерства Путей Сообщенія). При этомъ рѣшающій голосъ принадлежитъ Предсѣдателю. Кромѣ Главной Казарменной Комиссіи были учреждены еще мѣстныя комиссіи, наблюдавшія за постройкою шоссе на мѣстѣ, и подчиненныя непосредственно командующему войсками той мѣстности, гдѣ ими производились работы.

По окончаніи постройки дорогъ военнымъ вѣдомствомъ, вѣдомство путей сообщенія принимало ихъ въ свое завѣдываніе, съ причисленіемъ ихъ къ одному изъ округовъ, причемъ осмотръ работъ и пріемка шоссе представляли собою лишь формальность, такъ какъ на самомъ дѣлѣ осмотръ строительныхъ операцій производится лишь разъ въ теченіе года, по особому соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ.

При осмотрѣ составлялись акты осмотра, а затѣмъ и акты пріемки. Стратегическія шоссе, построенныя военнымъ вѣдомствомъ, окончательно перешли въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія и дальнѣйшее состояніе дорогъ лежитъ на отвѣтственности послѣдняго вѣдомства.

Съ 1889 г. по 1908 г. военнымъ вѣдомствомъ строилось ежегодно въ среднемъ около 156 вер. стратегическихъ шоссе, причемъ стоимость устройства всей сѣти, протяженія около 2,500 верстъ составляетъ около 45.000.000 рублей, въ счетъ коихъ въ послѣдующіе (1892—1904) года по расходнымъ смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія ежегодно отпускалось военному вѣдомству по 2.400.000 руб. на постройку стратегическихъ шоссе.

Въ 1891 г. переданы въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообще-

нія слѣдующія шоссе, построенныя военнымъ вѣдомствомъ: Яновъ-Жабинка-Федковичи, Каменецъ-Литовскъ-Жабинка, Высоколитовскъ-Пружаны-Ружаны, Трухановичи-Гута, Дубно-Луцкъ съ вѣтвями по городу Дубно, Соколово-Дрогичинъ, Щепетово-Бѣльскъ, Вышковъ-Лоховъ, Выгода-Лѣсница и Порытое-Яблонь-Виснево; въ 1892 г.—Олита-Ораны-Олькеники, Гродно-Лососна, Пултускъ-Вышковъ и Рожаны-Островъ; въ 1893 г.—Колбель-Лоховъ-Островъ, Замбровъ-Мазовецъ-Бѣлостокъ, Березники-Серее-Олита и Меречь-Ораны; въ 1895 г.—Любартовъ-Парчевъ, Холмъ-Влодава, Влодава-Брестъ, Осовецъ-Кнышинъ, Осовецъ-Стренкова-Гора, Осовецъ-Гоніондзъ, Ежево-Стренкова-Гора, Стренкова-Гора-Менженинъ и Островъ-Ломжа; въ 1896 г.—Мощанка-Коцкъ-Радинъ, Парчевъ-Словатыки-Леплевка и Радинъ-Вышница; въ 1897 г.—Гоніондзъ-Гродно, Домброво-Липскъ, Дубно-Кременецъ; въ 1898 г.—Проскуровъ-Староконстантиновъ; въ 1899 г.—Меречь-Лейпуны-Коціево, Серее-Лейпуны, Влодава-Травники-Файсловицы и Радиминъ-Вышковъ; въ 1900 г.—Любомиль-Пища, Красная-Кальварія, Серее-Шиплишки, Красная-Сейны, Сейны-Августовъ, Ротница-Меречь-Олита-Езно-Кроны-Румшишки, Кошедары-Кроны, Лососна-Липскъ-Августовъ и Сапоцкинъ-Дулковщизна; въ 1902 г.—Бѣлостокъ-Барановичи; въ 1904 г.—Бѣльскъ-Пружаны, Бѣлостокъ-Ежево и Рудники-Визна; въ 1905 г.—Ломжа-Менженинъ съ вѣтвью у Ломжи, Реіовецъ-Холмъ, Слонимъ-Ружаны; въ 1906 г.—Бѣлостокъ-Кнышинъ, Гродно-Скидель-Лида, Пружаны-Запруды и Ровно-Млыновъ, и въ 1907 г.—Млыновъ-Островъ, а всего—2.502,870 верстъ.

Въ настоящее время постройка стратегическихъ шоссе производится лишь на Кавказѣ, но уже непосредственнымъ распоряженіемъ Кавказскаго округа п. с.

Исторія сооруженія шоссе на Кавказѣ и въ Крыму изложена ниже.

Крымъ.

По Ясскому договору 1741 г. Крымскій полуостровъ былъ окончательно присоединенъ къ Россійской Имперіи.

Императрица Екатерина II сама посѣтила его и замѣтила природныя богатства этого края.

Управленіе Крымомъ перешло въ руки Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-губернатора, а вмѣстѣ съ тѣмъ въ вѣдѣніе того же Генералъ-губернаторства поступили и всѣ имѣвшіяся тамъ грунтовыя и вьючныя дороги.

Зная, что экономическое благосостояніе края зависитъ отъ протяженія и техническаго состоянія путей сообщенія, Правительство съ 1820 г. приступило къ устройству новыхъ шоссе и шоссированію прежнихъ грунтовыхъ дорогъ.

Первой дорогой въ Крыму была Южнобережская отъ Севастополя до Алушты и дальше къ Симферополю, длиною около 136 верстъ.

Постройка этого шоссе велась за счетъ установленнаго въ 1829 г. на устройство дорогъ и другихъ сооруженій въ Крыму татарскаго сбора, съ каждой татарской души по 45 к. въ годъ.

Впослѣдствіи же, когда татарское населеніе стало усиленно переселяться въ Турцію, сборъ сильно уменьшился, а затѣмъ и совсѣмъ былъ отмѣненъ, такъ что содержаніе этого шоссе было отнесено на средства губернскаго земскаго сбора.

Въ 1855 г. было приступлено къ постройкѣ Симферопольско-Севастопольскаго шоссе на участкѣ отъ Симферополя до Инкерманскихъ высотъ, протяженіемъ около 52 верстъ, на средства губернскаго земскаго сбора, причемъ небольшая часть этого шоссе (около 14 в.) построена была за счетъ суммъ Военнаго Министерства, и въ 1856 г. была передана въ вѣдѣніе бывшей Губернской Строительной Комиссіи. Постройка же всего шоссе закончена была въ 1862 г.

На средства бывшаго татарскаго сбора была проложена въ 1862 г. грунтовая дорога отъ Алушты до Кучукъ-Узеня, длиною около 29 верстъ.

Постройка всѣхъ этихъ дорогъ велась распоряженіемъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ подъ непосредственнымъ наблюденіемъ мѣстной администраціи. Кромѣ того, б. Министерство Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ построило небольшой участокъ дороги (около 9 верстъ) отъ Ялты до Аутскаго водопада, и союзная армія во время Крымской войны проложила для военныхъ надобностей дорогу между Балаклавою и Севастополемъ, такъ называемое Балаклавское шоссе. Для правильной эксплоатаціи природныхъ богатствъ южнаго берега перечисленныхъ дорогъ было недостаточно. Очень богатыя плодородныя долины въ восточной части полуострова давали крайне слабую производительность исключительно вслѣдствіе недостатка дорогъ: всѣ товары отправлялись вьючнымъ путемъ и то только лѣтомъ, такъ какъ осенью и зимой, когда горные потоки размывали и заносили овражными наносами тропы для верховой и вьючной ѣзды, эта мѣстность оставалась совершенно изолированною и часто недоступною ни для полицейскаго надзора, ни даже для поданія медицинской помощи населенію.

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ, съ устройствомъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, потребность въ новыхъ сообщеніяхъ сдѣлалась еще болѣе настоятельной.

Для собранія свѣдѣній о состояніи имѣющихся дорогъ въ Крыму въ 1874 году учреждена была особая комиссія изъ представителей Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія, подъ предсѣдательствомъ Таврическаго Губернатора, которая пришла къ слѣдующему заключенію:

а) для приведенія въ исправность Южно-Бережскаго, Севастопольскаго и Сарабузьскаго шоссе требовалось единовременно 150.161 р. и, кромѣ того, на ежегодное ихъ содержаніе— 60.173 р.;

б) кромѣ существовавшихъ дорогъ, необходимо устроить новыя шоссейныя дороги, а именно:

1) отъ Симферополя до конца Южно-бережскаго шоссе у станціи Таушанъ-Базаръ,

2) между Севастополемъ и станціею Бельбекъ,

3) отъ Алушты чрезъ Кучукъ-Узень и Судакъ до Ѳеодосіи,

4) отъ Судака до Карасубазара,

5) отъ Карасубазара до Симферополя,

6) отъ Ялты до Бахчисарая,

7) отъ Бельбека до станціи желѣзной дороги,

8) отъ Яйлы до станціи желѣзной дороги и

9) отъ Бахчисарая до станціи желѣзной дороги.

Потребная на постройку этихъ шоссе сумма исчислена была комиссіею въ 1.719.385 рублей.

Вслѣдствіе такого значительнаго расхода, потребнаго для выполненія постройки предположенной столь необходимой сѣти Крымскихъ дорогъ, мѣстная администрація, за отсутствіемъ земскихъ средствъ, не могла выполнить возложенную на нее задачу, а потому съ этого времени возбужденъ былъ вопросъ о передачѣ имѣющихся и вновь сооружаемыхъ дорогъ Крымскаго полуострова въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія.

Послѣ продолжительной переписки между заинтересованными вѣдомствами, въ 1879 г. послѣдовало Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта о передачѣ состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ устроенныхъ и строящихся Крымскихъ шоссейныхъ дорогъ въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія и объ учрежденіи для завѣдыванія этими дорогами особаго административнаго участка, съ подчиненіемъ его Правленію Кіевскаго округа путей сообщенія, съ отпускомъ на содержаніе вновь образуемаго участка изъ средствъ Государственнаго Казначейства по 13.750 р. въ годъ на капитальное исправленіе уже существующихъ шоссе 216.080 р. и на ремонтныя работы 70.966 р. единовременно.

Со времени перехода Крымскихъ дорогъ въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ и съ отпускомъ средствъ, началась постройка новыхъ Крымскихъ шоссе и улучшеніе старыхъ.

Такъ начаты были работы по шоссированію бывшей грунтовой дороги отъ Алушты до Кучукъ-Узеня и по продолженію ея до м. Судака.

Въ 1883—1903 г. отстроено Симферопольско-Ѳеодосійское шоссе между Симферополемъ и Карасубазаромъ. Въ этотъ же промежутокъ времени шоссирована дорога Алушта—Симферополь—отъ Симферополя до Таушанъ-Базара.

Одновременно, вслѣдствіе частыхъ посѣщеній Царскими Особами Крымскаго побережья, Министерствомъ Двора и Департаментомъ Удѣловъ были построены небольшія вѣтки дорогъ, служащія подъѣздами къ резиденціямъ Членовъ Императорской Семьи, а именно: участокъ Яйлинскаго шоссе, протяженіемъ 1,57 в., Исарское шоссе отъ Ялты до Ялта-Бахчисарайскаго шоссе и Нижне-Алупское шоссе отъ Южно-Бережскаго къ имѣнію Ихъ Величествъ „Ливадія“ и до м. Олеизъ.

Эти дороги, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 1886 г., по соглашенію Министра Двора и Удѣловъ съ Министромъ Путей Сообщенія, приняты были въ вѣдѣніе послѣдняго со всѣми ихъ принадлежностями, съ причисленіемъ, согласно Высочайше утвержденному 5 апрѣля 1883 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, Яйлинскаго шоссе, составляющаго часть находящагося въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія Ялта-Бахчисарайскаго шоссе,—къ числу государственныхъ дорогъ, остальныхъ же—Исарскаго и Нижне-Алупскаго шоссе—къ числу путей мѣстнаго значенія.

Въ 1891 г. отстроено Ялта-Бахчисарайское шоссе отъ Южно-Бережскаго до Симферопольско-Севастопольскаго шоссе.

Въ 1898—1899 гг. построено Судакъ-Ѳеодосійское шоссе.

Въ 1905 г., по Высочайшему повелѣнію 1902 г., отъ Ялтинскаго земства принятъ небольшой участокъ шоссе между

Балаклавою и Южно-Бережскимъ шоссе, протяженіемъ $4^1/_2$ вер.

Въ настоящее время Крымскія дороги, протяженіемъ въ 581 вер., состоятъ изъ 2 главныхъ, проходящихъ по всему полуострову, дорогъ: Севастополь-Симферополь-Ѳедосійскаго и Южно-Бережскаго шоссе (Севастополь-Ялта-Алушта-Судакъ до соединенія съ первымъ шоссе въ м. Насыпкой съ вѣтвями на Балаклаву и отъ Балаклавы въ Севастополь), и изъ двухъ дорогъ, соединяющихъ названныя шоссе, а именно: Алушта-Симферопольской отъ Алушты до Симферополя и Ялта-Бахчисарайской отъ Ялты до соединенія съ Севастопольско-Симферопольскимъ, съ вѣтвью къ м. Ливадія.

Кавказъ.

Присоединеніе Кавказа къ Россіи ознаменовалось многовѣковой борьбой, которая продолжалась съ значительными перерывами около 300 лѣтъ, причемъ сначала была завоевана восточная часть Кавказа, затѣмъ послѣдовало покореніе сѣверо-западной и, наконецъ, южной части.

Окончательно опредѣлены нынѣшнія границы только въ 1878 г., когда окончилась Русско-Турецкая война и по Берлинскому трактату Россія получила Карсъ, Кагызманъ, Ардаганъ, Ольты, Артвинъ и Батумъ.

Такое постепенное покореніе Кавказа отразилось, конечно, и на развитіи путей сообщенія. Необходимость устройства цѣлесообразныхъ путей сообщенія была вызвана впервые принятіемъ Грузіи подъ покровительство Россіи въ 1783 г. Для этой цѣли были сдѣланы нѣкоторыя укрѣпленія на существовавшей уже горной тропѣ, сообщеніе по которой являлось не только затруднительнымъ, но и опаснымъ для жизни проѣзжающихъ.

Въ 1801 году послѣдовало окончательное присоединеніе Грузіи къ Россіи, которое и выдвинуло вопросъ о неотложной необходимости облегчить сообщеніе черезъ горы, что было достижимо лишь содержаніемъ въ постоянной исправности такъ называемаго Дарьяльскаго прохода, впослѣдствіи участка Военно-Грузинской дороги.

Въ 1809 г. всѣ существовавшія на Кавказѣ горныя и вьючныя тропы, протяженіемъ 681 в., приняты были въ завѣдываніе Управленія путей сообщенія и причислены къ 4 Округу путей сообщенія. Съ этого времени начались болѣе планомѣрныя работы по устройству новыхъ и улучшенію старыхъ дорогъ, причемъ въ первую очередь было поставлено устройство Военно-Грузинской дороги, пересѣкающей на высотѣ около 8000 фут. главный Кавказскій хребетъ и соединяющей Сѣверный Кавказъ (г. Владикавказъ) съ Закавказьемъ (г. Тифлисъ), и Военно-Осетинской дороги, тоже проходящей черезъ хребетъ и соединяющей г. Кутаисъ съ Кубанской областью.

Работы по постройкѣ этихъ дорогъ производились съ огромной затратой труда, времени и денегъ, такъ какъ для прокладки ихъ постоянно приходилось порохомъ взрывать скалы. Поэтому только въ 1859 г. была закончена постройка перваго шоссированнаго участка Военно-Грузинской дороги, а въ 1862 г.—Военно-Осетинской дороги, значеніе которой увеличилось со времени проведенія Владикавказской и Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Еще въ 1836 г. произошла перемѣна въ Управленіи путями сообщенія вообще и въ частности въ отношеніи Кавказа: изъ общаго числа округовъ выдѣлены дороги Кавказа и завѣдываніе ими поручено было, главнымъ образомъ, мѣстному гражданскому начальству, но такое управленіе продолжалось недолго, и въ 1843 г. снова были преобразованы всѣ округа путей сообщенія, а Кавказскія дороги выдѣлены были въ особый восьмой округъ путей сообщенія, въ который вошли слѣдующія существовавшія уже дороги: Военно-Грузинская, съ производящимися на ней рабо-

тами, Эриванская отъ р. Храма до г. Эривани, Александропольская отъ с. Делижана до ст. Кишлякской, Имеритинская отъ с. Сурама до с. Хони, Ахалцихская отъ с. Сурама до Ахалциха и Мингрельская отъ с. Хони до укр. Илори, съ вѣтвью отъ Зугдиды до кр. Редутъ-Кале.

Всѣ эти дороги, за исключеніемъ части Военно-Грузинской, находились въ очень плохомъ состояніи и проѣздъ по нимъ былъ болѣе чѣмъ затруднителенъ, а потому устройство ихъ для болѣе удобнаго передвиженія являлось необходимымъ.

Въ 1862 г. въ видѣ опыта было утверждено новое положеніе, по которому округъ былъ упраздненъ и образовано при Намѣстникѣ Управленіе строительною и дорожною частями на Кавказѣ, въ вѣдѣніе котораго и должно было перейти наблюденіе за содержаніемъ существующихъ и устройствомъ новыхъ дорогъ. Но въ 1865 г. состоялся особый докладъ Намѣстника Кавказа Государю Императору о неудобствѣ введенія въ дѣйствіе положенія 1862 г. и оно было отмѣнено, а въ 1868 г. разработано и утверждено, впредь до преобразованія всѣхъ округовъ путей сообщенія, новое положеніе объ управленіи путями сообщенія на Кавказѣ, которое непосредственно подчинялось Главнокомандующему Кавказскою Арміею и въ вѣдѣніе котораго поступили всѣ дороги, имѣвшія государственное и военное значеніе; начальникъ же этого Управленія назначался по соглашенію Главнокомандующаго съ Главноуправляющимъ путями сообщенія и публичными зданіями.

Положеніемъ этимъ всѣ дороги Кавказа были раздѣлены на семь отдѣленій *), а въ эти отдѣленія вошли слѣдующія пути сообщенія: Военно-Грузинская дорога, отъ Тифлиса до Влади-

*) I, II, III, IV, V, VI и VII. Впослѣдствіи по росписанію путей Кавказскаго округа путей сообщенія, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія въ 1887 г., эти семь отдѣленій переименованы въ Терское, Дагестанское, Черноморское, Кутаисо-Сухумское (нынѣ Тифлисское), Батумское, Карсское и Эриванское.

кавказа, дорога отъ Владикавказа до Моздока, Военно-Имеретинская отъ ст. Мцхетской до м. Орпири, Военно-Ахалцихская отъ Сурама до Ахалциха, дорога черезъ Неберджаевскій перевалъ, Военно-Осетинская отъ ст. Алагиръ до Мамисонскаго перевала, Шуринско-Гунибская отъ Темиръ-Ханъ-Шуры до Гунибъ, дорога отъ Салтинскаго моста до бывшаго укр. Фарельнаго, дорога отъ с. Воздвиженскаго до укрѣпленія Евдокимовскаго и проектированная Приморская дорога, дорога отъ Екатеринодара по Энемской дамбѣ до Гайтскаго перевала, Гайтско-Туапсинская дорога, дороги черезъ перевалъ Ашихо по Малой Лабѣ и Хулхулаусская, дороги отъ Карадаха до Кахетіи черезъ горный хребетъ, Военно-Исхувская дорога черезъ хребетъ Дау и дорога отъ Гуниба до Карадаха.

Изъ этого списка видно, что большинство дорогъ существовавшихъ на Кавказѣ, пролегали по восточной и сѣверной части его. Разработка дорогъ въ этой послѣдней части началась со времени завоеванія и начала колонизаціи этого края, когда явилась потребность въ путяхъ сообщенія и тамъ, такъ какъ вслѣдствіе чрезвычайной пересѣченности мѣстности, почти сплошь покрытой мѣстными крутыми отрогами главнаго хребта, удобныхъ дорогъ въ ней не существовало, а путями сообщенія служили тропы, пригодныя лишь для вьючнаго движенія. Хотя край и былъ доступенъ съ моря, тѣмъ не менѣе для административной связи его съ прочими частями Имперіи необходимо было создать постоянныя сухопутныя сообщенія.

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ, въ 1866 г. было приступлено къ производству изысканій магистральнаго пути, долженствовавшаго прорѣзать все побережье Чернаго моря отъ Новороссійска до Сухума, а также къ устройству дороги, соединяющей Майкопъ, лежащій въ земледѣльческой заселенной равнинѣ, съ ближайшимъ морскимъ пунктомъ Чернаго моря Туапсе.

Къ наиболѣе капитальнымъ работамъ по Черноморской

береговой дорогѣ приступлено было лишь въ 1880 г. и то въ наиболѣе населенныхъ мѣстахъ, какъ—то между Ново-Аѳонскимъ монастыремъ и г. Сухумомъ и между пос. Туапсе и Сочи.

Дальнѣйшія работы по устройству береговой дороги велись по мѣрѣ отпускавшихся Министерствомъ Путей Сообщенія средствъ, а къ разработкѣ ея въ полномъ объемѣ приступлено было лишь въ 1892 г., когда постройка указанной дороги вошла въ перечень общественныхъ работъ, производившихся подъ наблюденіемъ генерала Анненкова, съ цѣлью придти на помощь населенію губерній, пострадавшихъ отъ неурожая въ 1891 году. Но уже въ 1894 году Управленіе общественными работами было упразднено и находившіеся въ его вѣдѣніи участки Черноморской береговой дороги снова переданы были въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія, а въ 1895 г. образовано было особое Техническое Присутствіе по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе, которому и передано завершеніе работъ Черноморской дороги на участкахъ ея отъ Новороссійска до пос. Туапсе и отъ гор. Сочи до Ново-Аѳонскаго монастыря. Дорога эта имѣла большое вліяніе на заселеніе и развитіе культуры Черноморскаго побережья, на которомъ, вслѣдствіе благопріятныхъ климатическихъ условій, устраивались также климатическія станціи, какъ, напримѣръ, санаторія Вѣдомства Императрицы Маріи, Гагры Принца Ольденбургскаго. Осуществленіе этихъ культурныхъ задачъ было возложено въ 1896 г. на Высочайше учрежденную Особую Комиссію для выработки проекта законоположеній по устройству Черноморскаго побережья Кавказа, подъ предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта Гофмейстера Абаза.

Возвращаясь, затѣмъ, къ очерку постепенности развитія путей сообщеній, въ связи съ покореніемъ Кавказа, нельзя не коснуться также и юго-западной части этой окрестности. Вмѣстѣ съ покоренными областями перешли къ Россіи существовавшія

тать вьючныя тропы и первоначально разработанныя турками еще до Русско-Турецкой войны, Батумо-Ардаганская дорога, но всѣ эти пути находились въ столь первобытномъ состояніи, что болѣе или менѣе удобный проѣздъ по нимъ былъ невозможенъ; вотъ почему съ первыхъ же лѣтъ владѣнія этою частью Кавказа, правительство было озабочено устройствомъ предначертанной Его Императорскимъ Высочествомъ Главнокомандующимъ Кавказскою Арміею сѣтью государственныхъ шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, весьма важныхъ для края не только въ экономическомъ и административномъ, но и въ стратегическомъ отношеніяхъ. На первую очередь была поставлена разработка вьючныхъ тропъ въ наиболѣе населенныхъ пунктахъ Закавказья, а именно: соединеніе городовъ Батума, Ахалциха, Ардагана, Карса, Кагызмана, Манглиса и ур. Храма. Въ теченіе 1879, 1880 и 1881 гг. были разработаны вьючныя тропы шириною въ 1 сажень, отъ Батума въ Ардаганъ и Ахалциху, очень важныя пути для успѣха колонизаціи и экономическаго развитія края.

Въ 1883 г. снова произошла перемѣна въ Управленіи Кавказомъ вообще и путей сообщенія въ частности, а именно Намѣстничество было упразднено и назначенъ Главноначальствующій Гражданскою частью на Кавказѣ; параллельно съ этимъ упразднено было также Управленіе путями сообщенія на Кавказѣ, а всѣ существовавшія въ то время государственныя и военныя дороги перешли въ завѣдываніе Правленія Кавказскаго Округа путей сообщенія. Нѣкоторыя дороги, потерявшія, вслѣдствіе проведенія новыхъ шоссейныхъ и желѣзныхъ дорогъ, свое государственное значеніе, передавались Кавказскимъ Округомъ путей сообщенія въ вѣдѣніе мѣстной администраціи, какъ, напримѣръ, дорога отъ Владикавказа до Моздока, и Военно-Имеретинская дорога, дорога черезъ Небердаевскій перевалъ отъ Екатеринодара до Гайтскаго перевала, дорога отъ с. Воздвиженскаго до укрѣпленія Евдокимовскаго, дорога черезъ перевалъ Ашхо по Малой Лабѣ и Мингрельская.

Расширяя свою дѣятельность, Правленіе Кавказскаго Округа принимало отъ мѣстной администраціи нѣкоторыя дороги, которыя по своему направленію могли имѣть важное государственное значеніе, какъ, напримѣръ, Тифлисо-Телавская, Ахалцихо-Ахалкалакская, Карсъ-Кагызманская дороги, Клухорская тропа, Акстафа-Делижанская и Кагызманъ-Игдырская дороги.

Съ 1890 г. по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія стали отпускаться средства на приведеніе этихъ дорогъ въ удобное для проѣзда состояніе.

Въ 1893 г. Военный Министръ сообщилъ Министру Путей Сообщенія о необходимости установленія, согласно ходатайству Командующаго войсками Кавказскаго Округа, прочнаго сообщенія между важнѣйшими пунктами Эриванскаго и Карскаго стратегическихъ районовъ на Кавказѣ, для чего необходимо было проложить слѣдующія шоссе: отъ Эчміадзина до Каракала, отъ Каракала до Хаджи-Байрама и улучшить разработанный уже войсками путь отъ Хаджи-Байрама къ Карсу, отъ г. Игдыря до села Маркара и, кромѣ того, болѣе удобный путь для соединенія Карса и Кагызмана черезъ Бегли Ахметъ. Постройка этихъ дорогъ продолжалась до 1903 г., причемъ осуществлены слѣдующія работы: отъ Игдыря до Маркара и дальше до Делижана, оконченныя въ 1897 году, Бегли-Ахметъ-Кагызманская дорога—окончена въ 1901 г., Каракала-Хаджи-Байрамская—окончена въ 1903 г. и Каракала-Сардаръ-Абадская дорога—окончена въ 1900 г. Но перечисленной сѣти было недостаточно для успѣшнаго пользованія вооруженными силами государства и въ 1896 г. была составлена новая сѣть стратегическихъ шоссе, по которой въ первую очередь должны были быть построены шоссейныя дороги отъ с. Троицкаго къ Карсу, отъ с. Троицкаго до Воронцовки, отъ Меликъ-Кея до Ольты, отъ Ардагана до Яланусъ-Чамскаго перевала, отъ Батума до Озургетъ, отъ Сухума къ Зугдидамъ и — отшоссированы дороги: отъ Каракуртскаго моста до Башкейскихъ позицій, отъ Ахалкалакъ до Александрополя, отъ

Шуринско-Петровскаго шоссе до Петровскаго порта, отъ Вешкея до Катизмана, отъ Карса до Арсенела, отъ Карса до Хаджи-Бейрама и отъ Бѣлаго Ключа до Арахлу.

По этому плану дороги строились по мѣрѣ отпуска средствъ по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія. Окончены постройкою слѣдующія дороги: въ 1900 г. отъ Ялангусъ-Чамскаго перевала до с. Меликъ-Кей, отъ Карса черезъ Мацру до Ново-Воронцовки, въ 1901 г.—Ванкейская и въ 1904 г.—Петровско-Шуринская.

Въ связи съ увеличившимся переселенческимъ движеніемъ изъ Европейской Россіи и вызванной этимъ обстоятельствомъ потребностью въ удобныхъ для поселенія свободныхъ земляхъ, обращено было также вниманіе на казенныя земли Черноморской губерніи, расположенныя главнымъ образомъ въ нагорныхъ мѣстахъ по бассейнамъ рѣкъ.

Но возможность воспользоваться этими землями крайне затруднялась совершеннымъ отсутствіемъ удобныхъ дорогъ, а потому необходимость связать нагорныя мѣстности съ магистральнымъ береговымъ шоссе стала очевидной. Въ 1896 г. по Высочайшему повелѣнію внесена была въ Комитетъ Министровъ всеподданнѣйшая записка Главноначальствующаго Гражданскою частью на Кавказѣ, въ которой указывалось на необходимость проложенія тамъ сѣти сухопутныхъ дорогъ. По этому поводу въ томъ же 1896 г. состоялось Особое Совѣщаніе по вопросу о проложеніи дорогъ на Черноморскомъ побережьѣ. Совѣщаніемъ были намѣчены шесть главныхъ направленій по бассейнамъ главнѣйшихъ рѣкъ Мзымты, Псоу, Шахе, Псезуапше и Джубги, общимъ протяженіемъ до 228 вер., причемъ работой первой очереди должна была быть дорога вдоль р. Мзымты отъ с. Молдовки до Красной Поляны, а также улучшеніе одной изъ прежнихъ горныхъ тропъ отъ с. Михельрипшъ до ур. Аибга, устройство которыхъ было поручено Техническому Присутствію по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе. Въ 1903 г. было отстроено Краснополянское шоссе съ вѣтвью къ охотничьему Дому Ихъ Императорскихъ Величествъ. Въ настоя-

щее время это шоссе является пригоднымъ для осуществленія тѣхъ многочисленныхъ культурныхъ начинаній и предпріятій, которыя связаны съ долиною средняго теченія Мзымты и для которыхъ удобное сообщеніе съ побережьемъ является условіемъ очень важнымъ. Затѣмъ въ 1904 г. построена Аибгинская дорога. Наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ этихъ дорогъ возложено было на Техническое Присутствіе по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе.

Дальнѣйшее развитіе постройки дорогъ на Кавказѣ въ настоящее время ведется очень слабо, вслѣдствіе весьма ограниченныхъ средствъ, отпускаемыхъ на этотъ предметъ; такъ, напримѣръ, продолжается лишь постройка Батумо-Ардаганской дороги и приступлено къ работамъ дорогъ Воронцовка-Гюли-Булагъ, строющейся съ стратегическою цѣлью соединенія г. Тифлиса съ Александрополемъ; кромѣ того, производятся изысканія стратегической дороги Сульда-Романово.

Источниками на которые относились и частью относятся расходы по постройкѣ новыхъ и содержанію существующихъ дорогъ Кавказа, являлись: во-первыхъ, суммы, ассигнованныя Государственнымъ Казначействомъ по смѣтамъ Намѣстничества или Министерства Путей Сообщенія и, во-вторыхъ, шоссейный сборъ. Шоссейнный сборъ на Кавказѣ устанавливался по мѣрѣ устройства дорогъ, причемъ право установленія и отмѣны его принадлежало съ 1859—1883 г. г. Намѣстнику Кавказскому, съ 1883 г.—1905 г. Правленію Кавказскаго Округа путей сообщенія и съ 1905 г. снова Намѣстнику. Сначала заставы для взиманія шоссейнаго сбора существовали почти на всѣхъ дорогахъ и давали значительную сумму, но впослѣдствіи заставы постепенно упразднялись и теперь существуютъ только 3 заставы: 2 — на Военно-Грузинской и 1 — на Военно-Ахалцихской дорогѣ*), доходъ отъ которыхъ составляетъ въ среднемъ около 25.000 руб. въ годъ.

---

*) Предполагается упразднить въ 1910 г.

верстами и постановкѣ на нихъ верстовыхъ столбовъ и указательныхъ знаковъ съ надписями почтовыхъ станцій на дорогахъ.

Въ 1836 г. VIII округъ, за недостаткомъ въ немъ водяныхъ сообщеній, былъ упраздненъ, и завѣдываніе путями сообщенія и сооруженіями на нихъ перешло въ вѣдѣніе Генералъ-Губернатора, какъ главнаго директора корпуса „Чищенія рѣкъ и пороговъ Финляндіи“.

Въ настоящее время всѣ сухопутныя (около 44.300 килом.), а также и водяныя сообщенія, находятся въ завѣдываніи Главнаго Управленія водяныхъ и шоссейныхъ сооруженій, состоящемъ въ вѣдѣніи Экспедиціи путей сообщенія Императорскаго Финляндскаго Сената.

ГЛАВА II.

Общія статистическія свѣдѣнія о протяженіи шоссе и грунтовыхъ дорогъ, распредѣленіе ихъ по мѣстнымъ учрежденіямъ; карты дорогъ.

По закону 1833 г. всѣ дороги Россійской Имперіи подраздѣляются на 5 классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній, 2) дороги большихъ сообщеній, 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губерніи, 4) дороги уѣздныхъ, почтовыхъ и торговыхъ сообщеній и 5) дороги сельскія и полевыя.

Дороги главныхъ сообщеній или государственныя устраиваются и содержатся на счетъ казны Министерствомъ Путей Сообщенія. Эти дороги закономъ 1883 г. раздѣлены на два разряда—государственныя и мѣстныя.

Въ настоящее время въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія находится 16.973,478 верстъ дорогъ, изъ числа коихъ 12.557,818 в.—государственныхъ, завѣдываніе которыми возложено на Округа путей сообщенія, и 4.415,66 в. мѣстныхъ, переданныхъ, согласно закону 1883 г. (Уст. путей сообщенія прилож. 4 къ ст. 11), во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ Московской, Тульской, Калужской, Тверской, Рязанской, Петербургской, Новгородской, Орловской, Курской, Воронежской, Черниговской, Харьковской, Владимірской, Ярославской и Смоленской губерній; техническій же надзоръ за этими шоссе со стороны Министерства Путей Сообщенія возложенъ на 5 шоссейныхъ инспекцій.

Прежде чѣмъ перейти къ изложенію подробнаго распредѣленія вышеупомянутыхъ дорогъ по мѣстнымъ учрежденіямъ

и другимъ болѣе мелкимъ административнымъ подраздѣленіямъ ихъ завѣдыванія, необходимо сказать нѣсколько словъ о составѣ сихъ мѣстныхъ учрежденій.

Всѣ сообщенія, какъ сухопутныя такъ и водяныя, въ настоящее время распредѣлены между 9 округами путей сообщенія (Варшавскимъ, Виленскимъ, Вытегорскимъ, Кавказскимъ, Казанскимъ, Кіевскимъ, Московскимъ, Петербургскимъ и Томскимъ), Управленіемъ водными путями Амурскаго бассейна и Техническимъ Присутствіемъ по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе. Сухопутныя же сообщенія, общимъ протяженіемъ 12.557,818 в., находятся въ завѣдываніи лишь 6 округовъ (Варшавскаго, Виленскаго, Кавказскаго, Кіевскаго, Петербургскаго и Московскаго) и Техническаго Присутствія по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе*) (карта I-ая).

Общее административное завѣдываніе округомъ сосредоточивается въ Правленіи, состоящемъ изъ Начальника округа, его Помощника**), Общаго Присутствія (Члены Общаго Присутствія—Инспекторы работъ), Искусственнаго (Техническаго) и Хозяйственнаго отдѣленій***) и Канцеляріи. Численность состава всѣхъ служащихъ въ каждомъ Правленіи округа колеблется отъ 80 до 150 человѣкъ.

Надзоръ-же на мѣстахъ за сухопутными путями сообщенія возложенъ на Начальниковъ Отдѣленій и Начальниковъ Участковъ и Дистанцій. Должности Начальниковъ Отдѣленій въ отношеніи сухопутныхъ сообщеній сохранились, какъ указано было выше, лишь въ Кавказскомъ округѣ путей сообщенія.

Такой порядокъ завѣдыванія сухопутными сообщеніями выработался постепенно. Какъ разъяснено въ первой главѣ, водя-

---

*) Предполагается упразднить въ 1910 г. и присоединить къ Кавказскому Округу путей сообщенія.

**) Въ нѣкоторыхъ округахъ—2 помощника, причемъ одному изъ нихъ поручается инспекторско-судоходный надзоръ за водяными сообщеніями (Казанскій и др.).

***) Въ нѣкоторыхъ округахъ существуетъ еще и судоходный отдѣлъ.

ныя и сухопутныя сообщенія въ 1809 году вошли въ составъ 10 округовъ, причемъ личный составъ каждаго округа былъ слѣдующій: Окружной Начальникъ, Директора-Управляющіе, Директора-Производители работъ, Инженеры 1-го, 2-го, и 3-го классовъ и Канцелярія.

Въ 1824 г. при округахъ учреждены были Экономическіе Комитеты, вѣдѣнію которыхъ подлежала хозяйственная часть. Комитеты эти состояли изъ предсѣдателя, 2-хъ членовъ, инженера путей сообщенія, секретаря, бухгалтера, казначея и цейхвахтера. Распорядительная же часть по прежнему была возложена на Окружного Начальника. Такое раздѣленіе власти приводило часто къ недоразумѣніямъ и обременительной для дѣла перепискѣ, вслѣдствіе чего въ 1836 году были преобразованы штаты и измѣнены росписанія округовъ, а именно всѣ пути сообщенія распредѣлены между 5-ю округами. Для завѣдыванія каждымъ изъ новыхъ округовъ образованы были особыя Правленія, состоявшія изъ Начальника округа, его Помощника, трехъ Членовъ Правленія, Адъютанта Окружного Начальника, Штабъ-офицера корпуса Инженеровъ путей сообщенія для завѣдыванія Искусственною Частью, чиновника гражданскаго по Хозяйственной Части и чиновника военнаго или гражданскаго по Распорядительной Части, причемъ каждый завѣдывающій имѣлъ въ своемъ распоряженіи писарей, кондукторовъ, чертежниковъ и проч.

Наконецъ, въ 1843 г. вновь были преобразованы Округа путей сообщенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ и штаты и росписанія ихъ.

Изъ 5 округовъ было образовано 12, каждый округъ раздѣленъ на отдѣленія, а эти послѣднія на дистанціи слѣдующимъ порядкомъ:

I	округъ	на	6	отдѣленій	32 дистанціи.
II	„	„	4	„	31 „
III	„	„	4	„	33 „
IV	„	„	7	„	54 „

V	округъ	на	3	отдѣленій	24	дистанціи.
VI	„	„	2	„	13	„
VII	„	„	3	„	7	„
VIII	„	„	7	„	16	„
IX	„	„	3	„	30	„
X	„	„	2	„	25	„
XI	„	„	4	„	35	„
XII	„	„	6	„	32	„
			51	отд.	332	дистанціи.

Изъ указаннаго числа дистанцій сухопутныхъ сообщеній было 196 дистанцій по 30—50 верстъ въ каждой.

Управленіе каждымъ округомъ, какъ и раньше, сосредоточено было въ общемъ его Присутствіи, состоящемъ подъ предсѣдательствомъ начальника округа, его помощника, двухъ инженеровъ и особыхъ по штату членовъ.

Въ Правленіяхъ выдѣлены хозяйственныя и искусственная части, а въ нѣкоторыхъ и счетная. Завѣдываніе отдѣленіями поручалось начальникамъ отдѣленій и ихъ помощникамъ, а дистанціями—начальникамъ дистанцій.

Въ 1861 году воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе объ упраздненіи VII и IX округовъ путей сообщенія т. е. тѣхъ, гдѣ устройство предполагавшихся сооруженій не состоялось, а районы IV, V, VI и X округовъ увеличены, VII-мъ же сталъ вновь присоединенный въ 1846 г. XIII-й округъ Царства Польскаго *).

Въ 1875 году Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта разрѣшено было Министру путей сообщенія, въ виду измѣнившихся съ 1843 г. жизненныхъ условій, сдѣлать въ дѣйствующихъ штатахъ и существующемъ распредѣленіи обязанностей мѣстныхъ Управленій соотвѣтствующія измѣненія, не учреждая лишь новыхъ должностей и не выходя изъ общаго размѣра назначенной по штатамъ суммы.

*) Этотъ же округъ въ 1862 году былъ выдѣленъ въ особое Управленіе, а въ 1867 г. вновь подчиненъ Главному Управленію путей сообщенія и названъ XI-мъ.

На основаніи сего въ 1881 году, по распоряженію Министра путей сообщенія, упразднены VI округъ и сдѣланы назначенія въ границахъ другихъ округовъ, причемъ всѣ округа получили названія отъ тѣхъ городовъ, въ коихъ находились ихъ Правленія, а именно: 1—Петербургскій, 2—Вытегорскій, 3—Вышневолоцкій (нынѣ упраздненъ), 4—Московскій, 5—Казанскій, 7—Могилевскій *), 9—Ковенскій *), 10—Кіевскій, 11—Варшавскій и 8—Управленіе путями сообщенія на Кавказѣ **).

Вмѣстѣ съ симъ были Высочайше утверждены росписанія и штаты перечисленныхъ округовъ путей сообщенія. По этому росписанію сухопутныя сообщенія выдѣлены, а также упразднены составлявшія ихъ отдѣленія. Такъ напримѣръ, сухопутныя сообщенія Петербургскаго округа распредѣлены были на 8 дистанцій, Вышневолоцкаго—на 3 дистанціи, Московскаго—на 6 дистанцій, Могилевскаго—на 10 дистанцій, Ковенскаго—на 4 дистанціи и Кіевскаго—на 4, съ двумя участками въ Крыму.

Съ постройкою же новыхъ шоссе, а также съ передачею нѣкоторыхъ казенныхъ шоссейныхъ дорогъ, потерявшихъ съ проведеніемъ желѣзныхъ путей свое важное государственное значеніе, во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ нѣкоторыхъ губерній, вышеупомянутыя 12.557,818 верстъ государственныхъ шоссе нынѣ распредѣлились въ слѣдующемъ порядкѣ.

1. Варшавскій Округъ путей сообщенія.

(Карта II).

Общее протяженіе дорогъ этого округа—3.547,600 вер., причемъ 198,873 вер. мощеныхъ и 3.348,927 вер. шоссированныхъ.

Весь Варшавскій Округъ для болѣе удобнаго надзора за дорогами раздѣленъ на 15 участковъ, слѣдующимъ образомъ:

*) Нынѣ Виленскій округъ.
**) Нынѣ Кавказскій округъ.

1-й (Варшавскій) участокъ.

Ново-Александрійское отъ г. Варшавы до дер. Мнишевъ	47,964 вер.
Виляново-Сѣлецкое (окрестная Варшавская дор.)	1,904 „
Закрочимское отъ г. Варшавы до дер. Казуня.	25,468 „
Бѣлянское (окрестная Варшавская дорога) . .	4,115 „
Повонзковское (тоже)	2,456 „
Маримонтское (тоже)	2,016 „
Краковское отъ г. Варшавы до р. Пилицы . .	61,000 „
Калишское отъ Варшавы до границы Гродискаго уѣзда съ Сохачевскимъ	34,939 „
Итого . .	179,862 вер.

Жительство Начальника участка въ г. Варшавѣ.

2-й (Прагско-Ивангородскій) участокъ.

Брестское отъ г. Варшавы до Ново-Минска .	30,506 вер.
Кольбель-Островское отъ пос. Кольбель до Ново-Минска	15,000 „
Люблинское отъ ст. Милосна до м. Курова .	108,688 „
Люблинско-Радомское отъ м. Курова до Ново-Александріи	15,594 „
Ивангородское отъ дер. Мощанки до Ивангорода .	8,785 „
Голембское отъ кр. Ивангорода до Голембъ .	10,324 „
Мощанка-Радинъ отъ Мощанки до Радина . .	49,720 „
Итого . .	238,617 вер.

Начальникъ участка, въ г. Варшавѣ.

3-й (Прагско-Новогеоргіевскій) участокъ.

Ковенское отъ Варшавы до Пултуска	56,577 вер.
Новогеоргіевское отъ села Яблоны до кр. Новогеоргіевска	15,660 „

Сероцкъ-Новогеоргіевское отъ пос. Сероцка до кр. Новогеоргіевска	26,250 вер.
Вѣтвь въ Закрочимъ отъ Сероцкъ-Новогеорг. шоссе до Закрочима	1,878 „
Бѣлостокское отъ Ковенскаго шоссе около Сероцка черезъ Вышковъ	42,242 „
Пултускъ-Вышковъ отъ Пултуска до Вышкова.	26,390 „
Вышковъ-Лоховъ отъ Вышкова до Лохова . .	15,920 „
Радиминское отъ Варшавы до Радимина . . .	17,976 „
Радиминъ-Вышковъ отъ Радимина до Вышкова .	26,546 „
Александровскій въ г. Варшавѣ мостъ . . .	0,446 „
Итого .	229,153 вер.

Начальникъ участка въ г. Варшавѣ.

4-й (Бѣлостокскій) участокъ.

Бѣлостокское отъ границы 3 участка до Лѣсницы .	57,000 вер.
Кольбель-Островское отъ ст. Лоховъ до Острова.	32,534 „
Замбровъ-Мазовецъ-Бѣлостокъ отъ пос. Замброва до Бѣлостока.	73,400 „
Щепетово-Бѣльское отъ ст. Шепетова до города Бѣльска	47,174 „
Порыте-Виснево отъ Порыте до Виснево. . .	6,906 „
Выгода-Лѣсница отъ Выгоды до Лѣсницы . .	13,323 „
Бѣльскъ-Пружанское отъ г. Бѣльска до г. Пружаны съ вѣтв. къ Императорскому Дворцу .	89,092 „
Итого . .	319,429 вер.

Начальникъ участка въ г. Островѣ.

5-й (Ломжинскій) участокъ.

Ковенское отъ Пултуска до Граева.	142,000 вер.
Рожанъ-Островъ отъ Рожана до г. Острова .	33,250 „

Ломжа-Островъ отъ г. Ломжи до г. Острова .	43,020 вер.
Менженинъ-Ломжа отъ Менженина до Ломжи.	29,560 „
Вѣтвь у г. Ломжи	4,962 „
Итого . .	252,792 „

Начальникъ участка въ г. Ломжѣ.

6-й (Маріампольскій) участокъ.

Ковенское отъ г. Сувалки до Ковно	106,658 вер.
Кенигсбергское отъ Маріамполя до села Кибарты	39,746 „
Кальварія-Красная отъ Кальваріи до Красной.	19,425 „
Красная-Сейны отъ Красной до Лодзее . . .	16,000 „
Серее-Шиплишки отъ Шиплишки до Лодзее .	32,600 „
Итого . .	214,429 вер.

Начальникъ участка въ г. Маріамполѣ.

7-й (Сѣдлецкій) участокъ.

Кольбель-Островъ отъ Ново-Минска до Лохова.	39,000 вер.
Брестское отъ Ново-Минска до Брестъ-Литовска.	145,994 „
Соколово-Дрогичинское отъ Соколова до Дрогичина.	22,096 „
Итого . .	207,090 вер.

Начальникъ участка въ г. Межерѣчьѣ.

8-й (Люблинскій) участокъ.

Замостское отъ Пяски до Прусской границы .	96,700 вер.
Устилугское отъ Пяски до Рацибоpовицъ . .	70,068 „

Влодава-Фейсловицы отъ Влодавы до Фейсловицы	65,194 вер.
Люблинское отъ Курова до Пяски	47,951 „
Реіовецъ-Холмъ отъ Реіовецъ до Холма . . .	15,052 „
Итого . .	294,965 вер.

Начальникъ участка, въ г. Люблинѣ.

9-й (Радомскій) участокъ.

Краковское отъ р. Пилицы до Реева	73,000 вер
Бзинско-Завихостское отъ д. Бзино до Завихоста	84,499 „
Куновское сообщеніе около г. Кунова. . . .	0,362 „
Радомско-Люблинское отъ Радома до Курова .	53,224 „
Итого . .	211,085 вер.

Начальникъ участка, въ г. Радомѣ.

10-й (Кѣлецкій) участокъ.

Краковское шоссе отъ Реева до Австрійской границы	132,694 вер.
Сельпійское отъ г. Кѣльцы до Сельпіи . . .	34,548 „
Сообщеніе Реевское отъ Краковскаго шоссе до зав. Реева	0,978 „
Сообщеніе Сухедневское отъ Краковскаго шоссе до Сухеднева	1,867 „
Олькушское шоссе отъ Олькуша до Нивки . .	36,132 „
Итого . .	206,219 вер.

Начальникъ участка, въ г. Кѣльцахъ.

11-й (Лодзинскій) участокъ.

Калишское отъ границы Гродискаго уѣзда съ Сохачевскимъ до границы Плоцкой губ. съ Калишской	104,000 вер.
Фабричное отъ Ловича до гр. Петроковской губ. съ Калишской	92,800 „
Итого . .	196,800 вер.

Начальникъ участка, въ г. ЛовичѢ.

12-й (Калишскій) участокъ.

Калишское отъ границы Плоцкой губ. съ Калишской до Прусской границы	90,978 вер.
Позенское отъ КосцѢльцы до Прусской границы.	51,356 „
Фабричное отъ границы Петроковской губ. съ Калишской до Калиша.	68,192 „
Итого . .	210,526 вер.

Начальникъ участка, въ г. КалишѢ.

13-й (Гродненскій) участокъ.

БѢлостокъ-Кнышинъ отъ БѢлостока до Кнышина.	21,449 вер.
БѢлостокское отъ ЛѢсницы до рѣки Наревъ .	40,390 „
Желтковское отъ рѣки Наревъ до БѢлостока .	11,460 „
ВѢтвь въ Тыкоцинъ.	1,070 „
Осовецъ-Кнышинъ отъ Осовца до Кнышина .	23,100 „
Осовецъ-Гоніондзъ-Гродно отъ Осовца до Гродно.	81,020 „
Осовецъ-Стренкова Гора отъ Осовца до Стренковой Горы	30,280 „
Стренкова Гора-Ежево отъ Стренковой Горы до Ежево.	16,390 „

Стрелкова Гора-Межжелинъ отъ Стрелковой Горы до Межжелина	13,230 вер.
Вѣтка въ Липскъ	2,526 „
Домброво-Липскъ отъ Липска до поселка Домброво	8,212 „
Лососна-Августовъ отъ Лососны до Домброво-Липскаго шоссе	25,000 „
Дулковщизна-Сапоцкинъ отъ Дулковщизны до Сапоцкина	13,663 „
Бѣлостокъ-Ежево отъ Бѣлостока до Ежево	24,774 „
Рудники-Визна отъ Рудники до Визна	10,717 „
Итого	323,331 вер.

Начальникъ участка въ г. Бѣлостокѣ.

14-й (Брестъ-Холмскій) участокъ.

Холмъ-Влодава отъ Холма до Влодавы	44,100 вер.
Влодава-Брестъ отъ Влодавы до Брестъ-Литовска	60,910 „
Вѣтка въ ст. Лепплевка. Между шоссе Парчевъ-Лепплевка и Влодава-Брестъ	0,980 „
Любартовъ-Парчевъ отъ Любартова до Парчева	31,790 „
Радинъ-Вишницы отъ Радина до Вишницы	40,680 „
Парчевъ-Лепплевка отъ Парчева до Лепплевки	55,030 „
Итого	233,390 вер.

Начальникъ участка въ г. Холмѣ.

15-й (Августовскій) участокъ.

Ковенское отъ Сувалки до Граева	69,000 вер.
Сейны-Августовъ отъ Августова до Сейны	39,862 „
Красная-Сейны отъ Сейны до Лодзее	16,520 „

Серее-Шиплишки отъ Лодзее до Серее . . .	18,000 вер.
Серее-Лейпуны отъ Серее до Лейпуны . . .	17,200 „
Меречь-Кощіево отъ Меречь до Кощіево . .	38,190 „
Лососна-Августовъ отъ Домброво-Липскаго шоссе до Августова	29,834 „
Вѣтвь въ Августовъ	0,574 „
Итого . .	229,180 вер.

Начальникъ участка въ г. Августовѣ.

Примѣчаніе. Мосты Плоцкій, Влоцлавскій и шоссейная дамба, ведущая къ Плоцкому мосту состоятъ въ вѣдѣніи 4-ой судоходной дистанціи, за отсутствіемъ по близости Начальника шоссейнаго участка, но содержатся за счетъ шоссейнаго кредита.

Плоцкій мостъ	0,582 вер.
Влоцлавскій	0,572 „
Дамба къ Плоцкому мосту	3,986 „
Итого . .	5,140 вер.

2) Виленскій Округъ путей сообщенія.

(Карта III).

Виленскій округъ заключаетъ въ себѣ 2.596,556 версты казенныхъ дорогъ, изъ которыхъ 2.553,736 верстъ шоссе, 42,512 верстъ мостовыхъ и 0,300 верстъ грунтовыхъ. Всѣ эти дороги раздѣлены на 12 дистанцій слѣдующимъ образомъ:

1-я дистанція.

Псково-Рижское шоссе отъ г. Пскова до Энгельгардсгофскаго шоссе	228,33 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Ригѣ.

2-я дистанція.

Рижско-Таурогенское шоссе, отъ границы Лифляндской губ. съ Курляндскою до границы Пруссіи . . . . 197,[illegible] вер.
Энгельгардтсгофское отъ Энгельгардтсгофа*) чрезъ Ригу до границы Курляндской губ. . . . . 62,[illegible] „
Отъ Митавы до Либавскому тракту до рѣки Шветъ . . . . 3,[illegible] „

Итого . . . 263,[illegible] вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Митавѣ.

3-я дистанція.

Ковенское шоссе отъ г. Ковно до г. Динабурга . 191,60 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Вилькомірѣ.

4-я дистанція.

Шоссе:

1) Двинское отъ г. Острова до г. Динабурга съ Двинскою охранительною дамбою . . . 193,738 вер.
2) Отъ Двинской охранительной дамбы до постояннаго чрезъ р. Западную Двину моста . 0,330 „
3) Отъ постояннаго чрезъ р. Западную Двину моста до начала Ковенскаго шоссе по гласису предмостнаго укрѣпленія Двинской крѣпости . . . . 1,078 „
4) Правая и лѣвая отрасли по аппарелямъ гласиса предмостнаго укрѣпленія Двинской крѣпости по бывшей переправѣ чрезъ р. Западную Двину . . . . 0,304 „

---

*) Это шоссе содержится на средства гор. Риги и мѣстнаго дворянства и лишь инспектированіе его лежитъ на Правленіи Округа и Начальникѣ 2 дистанціи.

Грунтовой дороги отъ мощенаго съѣзда къ бывшему чрезъ р. Западную Двину наплавному мосту вдоль берега рѣки . . . . . 0,300 вер.

5) Участокъ мощеной дороги у водоспуска у озера Шуни . . . . . 0,110 „

Итого . . 195,920 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Двинскѣ.

5-я дистанція.

Кіевское шоссе отъ г. Опочки до г. Витебска . . . . . 200,706 „

Витебско-Смоленское шоссе отъ г. Витебска до границы Витебской губ. съ Могилевскою . 28,250 „

Итого . . 228,956 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Витебскѣ (каз. кв.).

6-я дистанція.

Московско-Варшавское шоссе отъ ст. Довска до ст. Бобруйска . . . . . 82,999 вер.

Бобруйское шоссе отъ г. Могилева до Московско-Варшавскаго шоссе у крѣпости Бобруйска . . . . . 102,015 „

Итого . . 185,014 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Бобруйскѣ.

7-я дистанція.

Московско-Варшавское шоссе отъ г. Бобруйска до ст. Миловидъ . . . . . 213,890 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Бобруйскѣ.

8-я дистанція.

1) Дрогичинъ-Высоколитовскъ-Пружаны-Ружановское . . . . . 174,152 вер.

2) Жабинка-Каменецъ-Литовское отъ ст. Жабинки Московско-Брестской жел. дор. до м. Каменецъ-Литовска . . . . . 25,010 вер.
3) Трухановичъ-Гутское шоссе отъ дер. Трухановичъ до дер. Гута . . . . . 10,030 „
4) Пружаны-Запруды . . . . . 26,065 „

Итого . . . 236,187 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Брестъ-Литовскѣ.

9-я дистанція.

Московско-Варшавское шоссе отъ ст. Мядвидь до г. Брестъ-Литовска . . . . . 166,722 вер.
Яновъ-Федковическое шоссе отъ посада Янова, Сѣдлецкой губ., до Московско-Варшавскаго шоссе у дер. Федковичей, Гродненской губ. . . . . 59,100 „

Итого . . . 225,822 вер.

Начальникъ дистанціи, на ст. Заполье (каз. квартира).

10-я дистанція.

1) Меречь-Оранское отъ м. Меречь до м. Ораны . 25,184 вер.
2) Олькеники-Ликишское шоссе отъ пересѣченія съ Ротница-Румшишскимъ шоссе, до дер. Ликишки . . . . . 9,731 „
3) Березники-Серее-Олитское отъ посада Березники до соединенія съ шоссе Олькеники-Ликишки на 46 верстѣ . . . . . 50,900 „
4) Гродно-Лососенское отъ Замѣманскаго форштадта г. Гродны до дер. Лососны . . . 3,448 „
5) Гродно-Скидель-Лида . . . . . 103,194 „
Вѣтвь къ Гроднен. продов. магазину . . . 0,677 „

Итого . . . 193,134 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Гродно.

11-я дистанція.

1)	Олькеники-Ликишское отъ Олькеники до пересѣченія съ Ротница—Румш. шоссе .	39,005 вер.
2)	Ротница-Румшишки отъ Ротницы до Румшишки	106,194 „
	Вѣтвь на ст. Потаранцы	0,640 „
3)	Крони-Кошедары, отъ Крони до Кошедары .	19,788 „
	Оранская вѣтвь отъ Артиллерійскаго полигона до соединенія съ Олькеники Ликишск. шоссе	5,534 „
	Итого . .	171,461 вер

Начальникъ дистанціи, въ г. Вильнѣ.

12-я дистанція.

Бѣлостокъ-Барановичское шоссе отъ Бѣлостока до Барановичей съ объѣздами и подъѣздами къ жел.-дор. станціямъ	226,298 вер.
Слонимъ-Ружаны отъ м. Слонима до Ружаны .	36,570 „
Итого . .	262,868 вер.

Начальникъ дистанціи, въ г. Бѣлостокѣ.

2) Кавказскій Округъ путей сообщенія.

(Карта IV).

Въ вѣдѣніи Кавказскаго округа путей сообщенія находятся 3.607,584 версты казенныхъ дорогъ, причемъ 2.411,205 вер. шоссе, 1.194,330 вер. грунтовыхъ, естественныхъ и разработанныхъ тропъ и 2,049 вер. мостовыхъ.

Распредѣленіе сей дороги на 7 отдѣленій, а отдѣленія въ свою очередь на дистанціи.

Третье отдѣленіе.

1) Военно-Грузинская дорога отъ г. Тифлиса чрезъ Крестовый перевалъ Кавказскаго хребта и г. Владикавказъ до товарной станціи Владикавказской жел. дор. съ вѣтвью къ Девдоракскому леднику . . . . 211,718 вер.
2) Сѣверный склонъ Военно-Осетинской дороги отъ Мамисонскаго перевала чрезъ с. Алагиръ до ст. Даргъ-Кохъ Ростово-Владикавказской жел. дор. . . . . 99,990 „
3) Сѣверный склонъ Клухорской тропы отъ Клухорскаго перевала до г. Баталпашинска . 141,520 „

Итого . . 453,228 вер.

Начальникъ отдѣленія въ г. Владикавказѣ (каз. кв.).

Распредѣленіе отдѣленія на дистанціи.

1-я дистанція.

Военно-Грузинская дорога отъ гор. Тифлиса до Крестоваго перевала . . . . 128,927 вер.
Начальникъ дистанціи въ ур. Пассанаурѣ (каз. кв.).

2-я дистанція.

Та же дорога отъ Крестоваго перевала до товарной станціи Владикавказской жел. дор. и вѣтвь къ Девдоракскому леднику . . . 82,791 вер.
Начальникъ дистанціи въ ур. Балтѣ (каз. кв.).

3-я дистанція.

Сѣверный склонъ Военно-Осетинской дороги отъ Мамисонскаго перевала до ст. Даргъ-Кохъ . . . . . 99,90 вер.

Начальникъ дистанціи въ селѣ Алагирѣ.

4-я дистанція.

Сѣверный склонъ Клухорской тропы отъ Клухорскаго перевала до г. Баталпашинска. 141,520 вер.

Начальникъ дистанціи на ст. Баталпашинской.

Дагестанское отдѣленіе.

1) Петровско-Шуринское шоссе отъ Петровскаго порта черезъ Алты-Буюкскій перевалъ до г. Темиръ-Ханъ-Шуры . . . . 43,594 вер.
2) Аваро-Андійская колесная грунтовая дорога отъ г. Темиръ-Ханъ-Шуры до Керкетскаго перевала, съ вѣтвью отъ Георгіевскаго моста до укр. Гунибъ . . . . . 267,602 „
3) Аваро-Кахетинская аробная дорога отъ укр. Карадахъ до границы Тифлисской губ. на вершинѣ Вантляшетскаго перевала . . 120,528 „
4) Хулхулаусская колесная дорога отъ г. Грознаго до Керкетскаго перевала . . . . . 90,280 „

Итого . . 522,004 вер.

Начальникъ отдѣленія въ г. Темиръ-Ханъ-Шурѣ (каз. кв.).

Распредѣленіе отдѣленія на дистанціи:

1-я дистанція.

Петровско-Шуринское шоссе отъ Петровскаго порта до г. Темиръ-Ханъ-Шуры . . . 43,594 вер.
Аваро-Андійская дорога отъ г. Темиръ-Ханъ-Шуры до укрѣпл. Гунибъ . . . . . 101,400 „

Итого . . 144,994 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Темиръ-Ханъ-Шурѣ.

2-я дистанція.

Аваро-Кахетинская дорога отъ укр. Карадахъ до границы Тифлисской губ. . . . . . . 120,528 вер.
Аваро-Андійская дор. отъ укр. Гунибъ до укр. Карадахъ . . . . 31,002 „

Итого . . 151,530 вер.

Начальникъ дистанціи въ укр. Гунибъ (каз. кв.).

3-я дистанція.

Аваро-Андійская дорога отъ укр. Карадахъ до Керкетскаго перевала . . . . 135,200 вер.

Начальникъ дистанціи въ укр. Хунзахъ.

4-я дистанція.

Хулхулаусская дорога отъ укр. Грознаго до Керкетскаго перевала . . . . 90,28 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Грозномъ.

Черноморское отдѣленіе.

1) Новороссійско-Сухумское шоссе отъ г. Сочи до пос. Туапсе . . . . . 140,539 вер.
2) Майкопо-Туапсинская дорога отъ г. Майкопа до пос. Туапсе . . . . . 138,034 „

Всего . . 278,573 вер.

Начальникъ отдѣленія въ г. Майкопѣ (каз. кв.).

Распредѣленіе отдѣленія на дистанціи:

2-я дистанція.

Новороссійско-Сухумское шоссе отъ пос. Туапсе до г. Сочи . . . . . 140,539 вер.

Начальникъ дистанціи въ пос. Туапсе.

4-я дистанція.

Майкопо-Туапсинская дорога отъ г. Майкопа до пос. Туапсе. . . . . 138,034 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Майкопѣ (каз. кв.).

Тифлисское отдѣленіе.

1) Тифлисо-Манглисская дорога отъ г. Тифлиса до уроч. Манглиса и далѣе отъ Манглиса до Березовой балки . . . . . 80,690 вер.
2) Тифлисо-Телавская дорога отъ г. Тифлиса до границы Тифлисской губ. на вершинѣ Вантляшетскаго перевала . . . . . 178,319 „
3) Военно-Ахалцихская дорога отъ ст. Михайлова Закавказской жел. дор. чрезъ м. Боржомъ и г. Ахалцихъ до с. Бенары . . . 90,790 „

4) Военно-Зекарская дорога от г. Кутаиса до с. Бенары . . . . 99,072 вер.
5) Южный склон Военно-Осетинской дороги от г. Кутаиса до Мамисонскаго перевала. 157,300 —

Всего . . . 606,413 вер.

Начальник отделения в г. Тифлисе.

Распределение отделения на дистанции.

1-я дистанция.

Тифлисо-Манглисская дорога от г. Тифлиса до с. Манглиса и далее от Манглиса до Березовой балки . . . . 80,[illegible] вер.

Начальник дистанции в г. Тифлисе.

2-я дистанция.

Тифлисо-Телавская дорога от г. Тифлиса до границы Тифлисской губ. на вершине [illegible] перевала . . . . 178,319 вер.

Начальник дистанции в г. Тифлисе.

3-я дистанция.

Военно-Ахалцыхская дорога от железнодорожной станции Михайлова до с. Бенары . . 90,729 вер.

Начальник дистанции в м. Боржоми (кав. вв.).

4-я дистанция.

Военно-Зекарская дорога от г. Кутаиса до с. Бенары . . . . 99,072 вер.

Начальник дистанции в г. Кутаисе.

5-я дистанція.

Южный склонъ Военно-Осетинской дороги отъ г. Кутаиса до Мамисонскаго перевала . 157,56 вер.
Начальникъ дистанціи въ г. Кутаисѣ.

Батумское отдѣленіе.

1) Батумо-Ахалцихская дорога отъ г. Батума до с. Бенары . . . . . 148,112 вер.
2) Батумо-Кобулетъ-Озургетская дорога . . . 62,914 „
3) Батумо-Ардаганская дорога отъ устья рѣки Аджарисъ-Цхали, при впаденіи ея въ р. Чорохъ, до Яланусъ-Чамскаго перевала съ вѣтвью къ Артвину . . . . . 157,214 „
4) Южный склонъ Клухорской тропы отъ Клухорскаго перевала до г. Сухума . . 132,180 „
Сухумо-Ново-Аѳонская дорога отъ Ново-Аѳонскаго монастыря до Сухума съ подъѣздами къ желѣзному мосту чрезъ рѣку Кодоръ . . . . . 26,594 „

Всего . . 527,014 вер.

Мостъ чрезъ р. Кодоръ.
Начальникъ отдѣленія въ г. Батумѣ (каз. кв.).

Распредѣленіе отдѣленія на дистанціи:

1-я дистанція.

Батумо-Ахалцихская дорога отъ г. Батума до с. Бенары . . . . . 148,112 вер.
Батумо-Озургетская дорога . . . . . 62,914 „

Итого . . 211,026 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Батумѣ.

Распредѣленіе отдѣленія на дистанціи:

1-я дистанція.

Дорога отъ Ахалциха чрезъ г. Ахалкалаки до с. Гюля-Бертъ . . . . . 154,540 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Ахалцыхѣ.

2-я дистанція.

Дорога отъ г. Ардагана до м. Ольты съ подъѣздами къ ст. Уруглы-Мерденекъ, Агундаръ и Коссоры и старый участокъ дороги Кура-Мерденекъ (12,430 вер.) . . . . . 127,970 вер.

Начальникъ дистанціи въ м. Ардаганѣ (каз. кв.).

3-я дистанція.

Дорога отъ г. Карса чрезъ с. Нижній-Сарыкамышъ до пограничнаго с. Караургана съ вѣтвями на Каракуртъ и на военныя позиціи . . . . . 160,776 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Карсѣ (каз. кв.).

4-я дистанція.

Дорога отъ с. Гюля-Бертъ къ Ардагану . . 12,436 вер.

Дорога отъ Яланусъ-Чамскаго перевала чрезъ г. Ардаганъ и с. Гюля-Бертъ до с. Меликъ-Кей . . . . . 120,806 „

Итого . . 133,242 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Ардаганѣ.

Эриванское отдѣленіе.

1) Акстафа-Делижанъ-Карсская дорога отъ ст. Акстафа Закавказской ж. д. до кр. Карса . 253,600 вер.

2) Делижанъ-Игдырская дорога отъ ур. Делижана до г. Игдыря . . . . . 135,230 вер.
3) Кагызманъ-Игдырская дорога отъ г. Игдыря чрезъ м. Кагызманъ до Бегли-Ахметъ на Карсъ-Сарыкамышскомъ шоссе . . . . . 155,992 „
Участокъ Карсъ-Кагызманской дороги отъ Кагызмана до с. Н. Бемерли . . . . . 15,000 „
4) Каракала-Хаджи-Байрамская дорога отъ развалинъ кр. Каракала до с. Хаджи-Байрамъ . . . . . 24,820 „
5) Каракала-Сардаръ-Абадская дорога отъ развалинъ кр. Каракала до с. Сардаръ-Абадъ и далѣе до ст. Александрополь Эриванской ж. д. . . . . 19,624 „
6) Карсъ-Мапра-Ново-Воронцовка . . . . . 19,630 „

Итого . . . 643,896 вер.

Начальникъ отдѣленія въ г. Эривани.

Распредѣленіе отдѣленія на дистанціи.

1-я дистанція.

Акстафа-Делижанъ-Карсская дорога отъ желѣзнодорожной станціи Акстафа до ст. Караклисъ . . . . . 111,000 вер.
Делижанъ-Игдырская дорога отъ Делижана до с. Еленовки . . . . . 39,000 „

Итого . . . 150,000 вер.

Начальникъ дистанціи въ ур. Рѣдкинъ Лагерь, близъ Делижана (каз. кв.).

2-я дистанція.

Акстафа-Делижанъ-Карсская отъ Караклисъ до кр. Карса	142,600 вер.
Карсъ-Ново-Воронцовская дорога	19,630 „
Итого . .	162,230 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Александрополѣ.

3-я дистанція.

Бегли-Ахметъ-Кагызманская отъ ст. Бегли-Ахметъ до г. Кагызмана	61,056 вер.
Кагызманъ-Игдырская дорога отъ г. Кагызмана до Игдыря	94,936 „
Участокъ Карсъ-Кагызманской дор. отъ Кагызмана до Н.-Кемерли	15,000 „
Каракала-Хаджи-Байрамская дорога отъ Каракалинскаго моста до Хаджи-Байрама . .	24,820 „
Каракала-Сардаръ-Абадская отъ Каракала до Сардаръ-Абада	19,624 „
Итого . .	215,436 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Кагызманѣ (каз. кв.).

4-я дистанція.

Делижанъ-Игдырская дорога отъ г. Игдыря до Еленовки	116,230 „

Начальникъ дистанціи въ г. Эривани.

4) Кіевскій Округъ путей сообщенія.

(Карта V[a]).

Въ Кіевскій округъ путей сообщенія входятъ дороги, протяженіемъ 2.027,301 вер., причемъ 1.950,698 вер. шоссе и 76,603 вер. мостовыхъ.

Дороги Кіевскаго округа разбиваются на 2 части: дороги собственно Кіевскаго округа и Черниговскаго участка. Каждая часть, въ свою очередь, разбивается на дистанціи.

1-я дистанція.

Кіевское шоссе отъ станціи въ г. Бобруйскѣ до ст. Сидоровичи . . . . 164,[illegible] вер.

Бобруйское шоссе отъ упраздненной Могилевской заставы до Быховскихъ воротъ въ г. Могилевѣ . . . . 5,[illegible] —

Итого . . 169,[illegible] вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Могилевѣ на Днѣпрѣ.

2-я дистанція.

Кіевское шоссе отъ ст. Сидоровичи до ст. Зимовище . . . . 175,[illegible] вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Гомелѣ.

3-я дистанція.

Кіево-Брестское шоссе отъ г. Кіева до границы Кіевской губ. съ Волынской . . . 107,[illegible] вер.

Кирилловская, Глубочицкая и Набережная дороги въ г. Кіевѣ . . . . 6,910 —

Никольскій въ г. Кіевѣ спускъ . . . . . . 2,[illegible] —

Никольскій цѣпной и Русановскій мосты . . 0,[illegible] —

Итого . . 118,[illegible] вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Кіевѣ.

4-я дистанція.

Кіево-Брестское шоссе отъ границы Кіевской губ. съ Волынской до ст. Антополь	175,034 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Житомирѣ.

5-я дистанція.

Кіево-Брестское шоссе отъ ст. Антополь до г. Луцка	83,236 вер.
Дубно-Ровенское шоссе отъ г. Дубно до г. Ровно	39,700 „
Дубно-Каменицкое шоссе отъ г. Дубно до Каменицъ.	11,580 „
Сѣверная и Южная вѣтви по гор. Дубно . .	1,806 „
Дубно-Кременецкое шоссе отъ ст. Дубно до Кременца	30,790 „
Ровно-Млыновское шоссе отъ г. Ровно до Млынова	48,533 „
Итого . .	215,645 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Ровно.

6-я дистанція.

Кіево-Брестское шоссе отъ г. Луцка до границы Гродненской губ.	137,629 „
Дубно-Луцкое шоссе отъ г. Дубно до г. Луцка.	43,580 „
Млыновъ-Островъ.	37,178 „
Итого . .	218,387 „

Начальникъ дистанціи въ г. Ковелѣ.

7-я дистанція.

Кіево-Брестское шоссе отъ границы Гродненской губ. до глассиса Брестъ-Литовской крѣпости	49,950 вер.

Кобрино-Влодавское шоссе отъ г. Кобрина до г. Влодавы . . . . 97,320 вер.
Любомль-Пищанское отъ мѣстечка Любомль до Пища . . . . 45,378 „

Итого . . . 193,718 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Брестъ-Литовскѣ.

8-я дистанція.

Проскурово-Исаковецкое шоссе отъ Проскурова до Исаковецкой таможни . . . . 113,490 вер.
Проскурово-Староконстантиновское шоссе отъ Проскурова до Староконстантинова . . . 44,215 „
Тиврово-Гниванское шоссе отъ мѣстечка Тиврово до ст. Гнивань . . . . 16,610 „
Балтская мощеная дорога отъ г. Балты до ст. Балты . . . . 6,800 „

Итого . . . 181,145 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Проскуровѣ.

Крымскій участокъ.

(Карта V б).

Начальникъ участка въ г. Ялтѣ.

Всего въ Крымскомъ участкѣ 581,681 в.

1-я дистанція.

Южно-бережское шоссе отъ г. Севастополя до ст. Кекенеизъ . . . . 53,180 вер.

Балаклавское шоссе отъ г. Севастополя черезъ Балаклаву до соединенія съ Южнобережскимъ шоссе	17,420 вер.
Соединительная вѣтвь между Южнобережскимъ шоссе и Балаклавскимъ шоссе.	3,340 „
Симферопольско-Севастопольское шоссе отъ Симферополя до Инкермана	65,460 „
Ялта-Бахчисарайское шоссе отъ с. Кокозъ до соединенія съ Симферопольско-Севастопольскимъ шоссе	23,400 „
Итого . .	162,800 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Севастополѣ.

2-я дистанція.

Исарское шоссе отъ Набережной въ г. Ялтѣ до соединенія съ Ялта-Бахчисарайскимъ шоссе.	8,184 вер.
Нижне-Алупское шоссе отъ Южнобережскаго у имѣнія Его Величества „Ливадія“ до имѣнія „Олеизъ“ Баснина	8,350 „
Южнобережское шоссе отъ ст. Кекенеизъ до ст. въ г. Алуштѣ	69,223 „
Ялта-Бахчисарайское шоссе отъ Южнобережскаго у имѣнія Его Величества „Ливадія“ черезъ вершину Яйлы до с. Кокозъ . .	45,000 „
Итого . .	130,757 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Ялтѣ.

3-я дистанція.

Алушто-Симферопольское шоссе отъ Алушты до Симферополя	47,038 вер.
Алушто-Судакское шоссе отъ Алушты до м. Судака	87,560 „

Симферопольско-Феодосійское шоссе отъ г. Симферополя до г. Карасубазара . . . 39,354 вер.

Итого . . . 174,332 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Симферополѣ.

Отдѣльный участокъ, состоящій въ завѣдываніи особаго инженера.

Судакъ-Феодосійское шоссе отъ м. Судака до соединенія съ Симферопольско-Феодосійскимъ шоссе у дер. Насыпкой . . . 44,373 вер.

Симферопольско-Феодосійское шоссе отъ г. Феодосіи до с. Карасубазара . . . 69,500 »

Итого . . . 113,873 вер.

Начальникъ отдѣльнаго участка въ м. Судакѣ.

5) Московскій Округъ путей сообщенія.

(Карта VI).

Въ Московскій округъ путей сообщенія входитъ только 151,480 верстъ Московско-Варшавскаго шоссе отъ г. Довска до границы Могилевской губ. со Смоленской. Начальникъ одной этой дистанціи живетъ въ г. Рославлѣ.

6) Петербургскій Округъ путей сообщенія.

(Карта VI).

Въ Петербургскомъ округѣ путей сообщенія находится только 179,297 верстъ дорогъ, въ томъ числѣ мостовыхъ — 1,250 вер. и шоссе — 178,047 вер.

Это протяженіе составляетъ одну 2-ую дистанцію и состоитъ изъ: Двинскаго шоссе отъ 12 версты перегона Новоселье-Катежно до поворота на Кіевское шоссе съ вѣтвью отъ

ст. Крестовъ къ г. Пскову 111,107 вер. и Кіевскаго шоссе отъ гор. Острова до г. Опочки—68,190 вер.

Жительство Начальника дистанціи въ г. Псковѣ.

7) Техническое Присутствіе по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе.

(Карта VII).

Присутствіе вѣдаетъ 448 вер. казенныхъ дорогъ, изъ которыхъ 37 вер. грунтовыхъ и 411 вер. шоссейныхъ. Распредѣлены эти дороги между 2 участками слѣдующимъ образомъ:

1-й участокъ.

Новороссійско-Сухумское шоссе отъ г. Новороссійска до пос. Туапсе	192 вер.

2-й участокъ.

Новороссійско-Сухумское шоссе отъ гор. Сочи до Ново-Аѳонскаго монастыря	139,200 вер.
Вѣтвь къ нему	27,800 „
Итого . .	167,000 вер.
Краснополянское шоссе отъ с. Молдовки до Красной Поляны съ вѣтвью	52,000 вер.
Аибгинская нагорная дорога отъ с. Молдовки до с. Аибги	37,000 „
Итого .	256,000 вер.

Управленіе работъ находится въ г. Сочи Черноморской губ.

Такимъ образомъ, всѣ дороги, находящіяся въ непосредственномъ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія раздѣлены на 51 дистанцію и 18 участковъ, а въ Кавказскомъ Округѣ, кромѣ того, на 7 отдѣленій.

Переходя къ болѣе подробному распредѣленію казенныхъ шоссе, находящихся во временномъ хозяйственномъ завѣды-

Шоссе отъ Царскаго Села въ Красное Село . .	16,32	вер.
„ „ „ въ Петергофъ (Волхонка)	23,48	„
„ „ „ въ Павловскъ (Большая Павловская дорога) . .	5,25	„
„ „ „ въ Ямъ-Ижору	8,55	„
„ „ „ въ Колпино	8,87	„
Шоссе отъ Царскаго Села въ Пулково черезъ Кузьминку	6,84	„
„ „ „ въ Пулково черезъ Александровку	3,95	„
„ „ „ по улицамъ Царскаго Села	2,82	„
„ „ „ у Стрѣльбищъ близъ Царскаго Села	0,35	„
„ „ „ около Таицкаго водопровода	12,05	„
Дорожки близъ Таицкаго водопровода въ Бабаловскомъ паркѣ	4,30	„
Шоссе отъ Павловска въ Ямъ-Ижору (Мало-Павловская дорога)	6,13	„
Шоссе отъ Павловска въ Лисино	33,00	„
„ „ „ въ Мозино	18,41	„
„ „ „ у Маріентальской крѣпости	0,34	„
Шоссе отъ Гатчины въ Пулково	23,17	„
„ „ „ въ Красное Село . . .	16,70	„
„ „ „ въ Кипень	18,39	„
Шоссе отъ Краснаго Села въ Лигово	13,54	„
„ „ „ „ въ Рошшу	11,27	„
„ „ „ „ въ Стрѣльну . . .	11,54	„
„ „ „ „ въ Кипень. . . .	13,26	„
Грунтовыя дорожки для верховой ѣзды по Красному Селу	3,52	„
Шоссе отъ Пулково къ Средней Рогаткѣ (съ двумя по бокамъ грунтовыми дорогами) .	6,70	„

Шоссе отъ Пулкова до Лигово	9,25 верст.
Шоссе отъ Стрѣльны въ Кипень	23,50 „
„ „ „ до Михайловской дачи	1,55 „
Шоссе отъ Ораніенбаума черезъ Троицкую Слободу къ Кронштадтскому военному госпиталю	4,03 „
Шоссе по городу Ораніенбауму (подъѣздные пути къ станціи жел. дор. и къ военной гавани)	3,12 „
Нижне-Петергофское шоссе	5,74 „
Шоссе отъ мызы Знаменской въ Ропшу	13,13 „
„ отъ Колпино въ Ямъ-Ижору	4,80 „
„ Колпино-Вознесенское	4,82 „
„ Гдовское отъ г. Нарвы до границы Гдовскаго уѣзда	6,50 „
Итого	325,98 вер.

2. Переданныхъ въ завѣдываніе Петербургскаго Уѣзднаго земства:

Кексгольмское шоссе отъ Выборгскаго шоссе до границы [illegible] уѣзда	4,88 вер.

Инспекція находится въ С.-Петербургѣ.

III. Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ: Московской, Тульской, Калужской, Тверской и Рязанской губерній. (Карт. XI).

Подъ наблюденіемъ инспекціи состоитъ 1289,42 верстъ дороги, въ числѣ которыхъ — 5,59 мостовыхъ и 1283,83 шоссе, а именно:

1) въ завѣдываніи Московскаго Губернскаго Земства въ предѣлахъ губерніи находятся:

Участокъ С.-Петербургско-Московскаго шоссе отъ р. Шоши до г. Москвы	111,63 вер.

Ильинское шоссе, (Московское окрестное) . .	21,30 вер.
Измайловское шоссе, (Московское окрестное) .	3,27 „
Участокъ Московско-Ярославскаго шоссе отъ г. Москвы до гр. Московской губерніи съ Владимірскою	67,47 „
Участокъ Московско-Нижегородскаго шоссе отъ Москвы до гр. Москов. губ. съ Владимірскою	71,93 „
Московско-Рязанское шоссе отъ Москвы до с. Щурово	97,23 „
Участокъ Московско-Варшавскаго шоссе отъ Москвы до гр. Москов. губ. съ Калужскою	71,18 „
Участокъ Подольско-Харьковскаго шоссе (Серпуховское шоссе) отъ г. Подольска до Серпухова	55,87 „
Итого . .	499,88 вер.,

изъ которыхъ 0,900 мостовыхъ.

2) Въ завѣдываніи Тульскаго Губернскаго земства въ предѣлахъ губерніи находятся:

Участокъ Подольско-Харьковскаго шоссе отъ г. Серпухова до гр. Тульской губ. съ Орловскою, г. Мценска	177,28 вер.
Участокъ Воронежскаго шоссе отъ ст. Лопаткова до гр. Тульской губ. съ Орловскою	110,51 „
Итого . .	287,79 вер.

3) Въ завѣдываніи Калужскаго Губернскаго Земства въ предѣлахъ губерніи находятся:

Участокъ Московско-Варшавскаго шоссе отъ гр. Калужской губ. съ Московскою до гр. Масальскаго уѣзда съ Рославльскимъ .	243,36 вер.

Старорусское шоссе отъ ст. Шимска до ст. Руссы	43,80 вер.
Грузинское шоссе и Ново-Тихвинскій трактъ отъ Ямъ-Чудова до с. Грузина и отъ с. Грузина до гр. Тихвинскаго уѣзда . . .	33,93 „
Соминское шоссе отъ Тихвина до с. Сомина	84,25 „
Драгунская и Гусарскія дороги отъ Московскаго шоссе до дер. Трубичина . . .	28,00 „
Итого	571,66 вер.

Инспекція находится въ г. Новгородѣ.

IV. Инспекція шоссе, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ Орловской, Воронежской и Курской губерній.

Подъ наблюденіемъ инспекціи состоитъ 889,000 верстъ дорогъ, въ числѣ которыхъ 11,081 мостовыхъ и 877,919 шоссе.

1) Въ завѣдываніи Орловскаго Губернскаго Земства въ предѣлахъ губерніи находятся:

Участокъ Орловско-Витебскаго шоссе отъ гр. Смоленской губ. съ Орловскою до г. Орла	193,39 вер.
Участокъ Подольско-Харьковскаго шоссе отъ гр. Тульской губ. съ Орловскою до гр. Орловской съ Курскою	126,67 „
Участокъ Воронежскаго шоссе отъ гр. Тульской губ. съ Орловскою до г. Задонска.	70,92 „
Итого	390,98 вер.

2) Въ завѣдываніи Воронежскаго Губернскаго Земства въ предѣлахъ губерніи находятся:

1) Въ завѣдываніи Владимірскаго Губернскаго Земства въ предѣлахъ губерніи находятся:

Участокъ Московско-Ярославскаго шоссе отъ гр. Москов. и Владим. губ. до гр. Влад. съ Ярославской	77,94 вер.
Участокъ Московско-Нижегородскаго шоссе отъ гр. Москов. губ. съ Влад. до гр. Влад. губ. съ Нижегородскою	250,00 „
Итого . .	327,94 вер.

2) Въ завѣдываніи Ярославскаго Губернскаго Земства въ предѣлахъ губерніи состоитъ:

Участокъ Московско-Ярославскаго шоссе отъ гр. Московской губ. съ Владимірскою до гор. Ярославля	83,32 вер.

Инспекція находится въ г. Москвѣ.

VI. Шоссе, переданныя въ Смоленское Губернское Земство въ предѣлахъ губерніи:

Витебско-Орловское шоссе отъ границы Могилевской губ. со Смоленскою, до границы Смоленской губ. съ Орловскою	184,790 вер.
Смоленско-Соловьевское шоссе отъ г. Смоленска до Соловьевскаго перевоза	41,620 „
Участокъ Московско-Варшавскаго шоссе отъ гр. Кал. губ. со Смоленскою до гр. Смоленской губ. съ Могилевскою	69,230 „
Итого . .	295,640 вер.,

въ числѣ которыхъ — 2,653 в. мощеныхъ участковъ.

Инспектированіе этихъ шоссе временно лежитъ на Помощникѣ Инспектора казенныхъ шоссе Московской, Тульской, Калужской, Тверской и Рязанской губ.

VII. Шоссе, переданныя въ Харьковское Губернское Земство въ предѣлахъ губерніи.

Подольско-Харьковское шоссе отъ ст. Журавлева до г. Харькова въ предѣлахъ Харьковской губ. . . . . 33,11 вер.

Техническій надзоръ за этимъ шоссе порученъ Помощнику Инспектора казенныхъ шоссе Орловской, Воронежской и Курской губ.

VIII. Шоссе, переданныя въ завѣдываніе Могилевской Губернской Управы по дѣламъ земскаго хозяйства.

Участокъ Орловско-Витебскаго шоссе отъ гр. Витебской губ. съ Могилевскою до гр. Могилевской со Смоленскою . . . . 50,56 вер.

Всѣ переименованныя и перечисленныя дороги, общимъ протяженіемъ 16973,478 вер., распредѣляются по губерніямъ слѣдующимъ образомъ:

1) Батумская область . . . . . 313,714 вер.
2) Варшавская губ. . . . . . 648,762 „
3) Виленская губ. . . . . . 234,090 „
4) Витебская губ. . . . . . 357,021 „
5) Владимірская губ. . . . . 327,940 „
6) Волынская губ. . . . . . 699,709 „
7) Воронежская губ. . . . . 80,540 „
8) Гродненская губ. . . . . 1268,347 „
9) Дагестанская область . . . 431,724 „
10) Елизаветопольская губ. . . . 93,500 „
11) Калишская губ. . . . . . 210,526 „

12) Калужская губ.	221,920	вер.
13) Карсская область	661,958	„
14) Кіевская губ.	118,187	„
15) Ковенская губ.	343,420	„
16) Кубанская область	242,211	„
17) Курляндская губ.	67,032	„
18) Курская губ.	224,930	„
19) Кутаисская губ	262,885	„
20) Кѣлецкая губ.	174,059	„
21) Лифляндская губ.	228,721	„
22) Ломжинская губ.	519,516	„
23) Люблинская губ.	356,680	„
24) Минская губ.	312,521	„
25) Могилевская губ.	646,501	„
26) Московская губ.	499,880	„
27) Новгородская губ.	571,660	„
28) Орловская губ.	390,980	„
29) Петроковская губ.	95,532	„
30) Подольская губ.	154,853	„
31) Псковская губ.	326,353	„
32) Радомская губ.	226,513	„
33) Рязанская губ.	71,050	„
34) Смоленская губ.	317,08	„
35) С.-Петербургская губ. . .	874,980	„
36) Сувалкская губ.	520,066	„
37) Сухумскій округъ	235,774	„
38) Сѣдлецкая губ.	460,237	„
39) Таврическая губ.	581,681	„
40) Тверская губ.	187,340	„
41) Терская область	233,654	„
42) Тифлисская губ.	675,678	„
43) Тульская губ.	287,79	„
44) Харьковская губ.	33,14	„
45) Черниговская губ.	192,550	„

въ	1895 г.	Осовецъ-Кнышинъ	23,10	вер.
„	„ „	Осовецъ-Стренкова-Гора . . .	30,28	„
„	„ „	Осовецъ-Гоніондзъ	3,98	„
„	„ „	Ежево-Стренков-Гора	16,39	„
„	„ „	Стренкова-Гора-Менженинъ . .	13,28	„
„	„ „	Островъ-Ломжа	43,02	„
„	1896 „	Мощанка-Коцкъ-Радинъ . . .	49,72	„
„	„ „	Парчевъ-Словатыки-Леплевка . .	55,03	„
„	„ „	Радинъ-Вышница	40,68	„
„	1897 „	Гоніондзъ-Гродно	77,04	„
„	„ „	Домброво-Липскъ	8,21	„
„	„ „	Дубно-Кременецъ	30,79	„
„	1898 „	Проскуровъ-Староконстантиновъ .	44,25	„
„	1899 „	Меречь-Лейпуны-Коніево . . .	38,19	„
„	„ „	Серее-Лейпуны	17,20	„
„	„ „	Влодава-Травники-Фейсловицы .	65,19	„
„	„ „	Радиминъ-Вышковъ	26,55	„
„	1900 „	Любомиль-Пища	45,88	„
„	„ „	Красная-Кальварія	19,43	„
„	„ „	Серее-Шиплишки	50,60	„
„	„ „	Красная-Сейны	32,52	„
„	„ „	Сейны-Августовъ	39,86	„
„	„ „	Ротница - Меречь - Олита - Езно-Кроны-Румшишки	107,13	„
„	„ „	Кошедары-Кроны	19,79	„
„	„ „	Лососна-Липскъ-Августовъ . . .	57,93	„
„	„ „	Сапоцкинъ-Дулковцизна . . .	13,66	„
„	1902 „	Бѣлостокъ-Барановичи	226,39	„
„	1904 „	Бѣльскъ-Пружаны	89,09	„
„	„ „	Бѣлостокъ-Ежево	24,77	„
„	„ „	Рудники-Визна	10,72	„
„	1905 „	Ломжа-Менженинъ	29,56	„
„	„ „	съ вѣтвью у Ломжи	4,96	„
„	„ „	Реіовецъ-Холмъ	15,05	„

въ 1905 г.	Слонимъ-Ружаны	36,66	вер.
„ 1906 „	Бѣлостокъ-Кнышинъ	21,45	„
„ „ „	Гродно-Свидель-Лида	103,87	„
„ „ „	Пружаны-Запруды	26,97	„
„ „ „	Ровно-Млыновъ	48,53	„
„ 1907 „	Млыновъ-Островъ	37,18	„
	Итого	2.502,870	вер.

Наконецъ, небезынтереснымъ является также составленный для наведенія справокъ алфавитный списокъ всѣхъ вышеперечисленныхъ дорогъ, съ указаніемъ ихъ полнаго протяженія, года постройки, округа, дистанціи или участка и губерніи, въ завѣдываніи которыхъ онѣ находятся.

АЛФАВИТНЫЙ СПИСОКЪ

казенныхъ шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ вѣдомства путей сообщенія.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
1) Аваро-Андійская грунтовая дорога отъ Темиръ-Ханъ-Шуры до Керкетскаго перевала	—	267,602	Кавказскаго Округа Дагестан. отдѣлен. 1, 2 и 3 д.
2) Аваро-Кахетинская арбная дорога отъ укр. Карадахъ до Вантл. перев. на гран. Тифл. губ.	1895—1906	120,528	Кавказскаго Округа Дагестанскаго отдѣл. 2 д.
3) Анбгинская нагорная дорога отъ Анбги до Новороссійско-Сухумскаго шоссе . .	1904	37,000	Техническое присутствіе 2 уч.
4) Акстафа-Делижанъ-Карсская отъ Акстафы до Карса .	1888	253,600	Кавказскаго Округа Эриванскаго отдѣл. 1 и 2 д.
5) Александровскій мостъ въ Варшавѣ	1866	0,446	Варшавскаго Округа 3 уч.
6) Алушта-Симферопольское шоссе отъ Алушты до Симферополя	между 1830—1905	47,084	Кіевскаго Округа Крымскаго участ. 3 д.
7) Алушта-Судакское шоссе между Алуштой и Судакомъ .	1877—1885	87,560	Кіевскаго Округа Крымскаго участ. 3 д.
8) Архангелогородское шоссе отъ Спб. до м. Пеллы . . .	1836—1871	27,130	Петербургской губ.
9) Ахалцихъ-Ахалкалаки-Ардаганъ-Ольтинская дорога отъ Ахалциха до Ольты съ вѣтвями	1889—1906	282,516	Кавказскій Округъ Карсское отдѣл. 1 и 2 д.
Старый участокъ дороги Кура-Мерденекъ черезъ с. Тахтокранъ	—	12,430	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
10) Балаклавское шоссе отъ Севастополя до Южно-Бережскаго шоссе и соединительная вѣтвь между Балаклавскимъ и Южно-Бережскимъ	—	17,420 3,340	Кіевскій Округъ Крымскій участ. 1 д.
11) Балтская мощеная дорога между г. Балтою и ст. Балта .	1884	6,800	Кіевскій Округъ 8 д.
12) Батумо-Ардаганская дорога отъ устья р. Аджарисъ-Цхали до Ардагана съ вѣтвью .	1896—1906	157,214	Кавказскій Округъ Батумское отдѣл. 2 д.
13) Батумо-Ахалцихская отъ Батума до Бенары	1884—1902	148,112	Кавказскій Округъ Батумское отдѣл. 1 д.
14) Батумо - Кобулетъ-Озургетская отъ Батума до Озургеты	—	62,914	
15) Березники - Серее-Олитское шоссе отъ Березники до Олиты	1893	50,900	Виленскій Округъ 10 д.
16) Бзинско - Завихостское шоссе отъ д. Бзина до Завихоста	1846	84,499	Варшавскій Округъ 9 участ.
17) Бобруйское шоссе отъ Могилевскаго заставн. дома до Московско - Варшавскаго шоссе	1842—1850	107,417	Виленскій Округъ 6 д. Кіевскій Округъ 1 д.
18) Боженковское шоссе отъ Вишерскаго водоспуска до Аракчеевскихъ казармъ . . .	1861	5,880	Новгородское губ. земство.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
19) Брестское шоссе отъ Варшавы до Брестъ-Литовска . .	1823	176,500	Варшавскій Округъ 2 и 7 уч.
20) Броварское шоссе отъ Днѣпровской дамбы въ Кіевѣ до Бровары	1848—1851	13,260	Черниговск. губерн. земство.
Днѣпровская дамба въ гор. Кіевѣ	1838	1,440	
21) Бѣлостокское шоссе отъ Вержбицы до Тыкоцина . . .	1835	139,632	Варшавскій Округъ 3, 4 и 13 уч.
Вѣтвь въ Тыкоцинъ	„	1,070	Варшавскій Округъ 13 уч.
22) Бѣлостокъ-Барановичское шоссе съ объѣздами и подъѣздами къ ж. д. станціямъ отъ Бѣлостока до Барановичи . .	1902	226,298	Виленскій Округъ 12 д.
23) Бѣлостокъ-Ежево отъ Бѣлостока до Ежева	1904	24,774	Варшавскій Округъ 13 уч.
24) Бѣлостокъ-Кнышинъ отъ Бѣлостока до Кнышина . . .	1906	21,449	
25) Бѣльскъ-Пружаны съ вѣтвью къ Имп. дворцу отъ Бѣльска до Пружаны . . .	1904	89,092	Варшавскій Округъ 4 уч.
26) Бѣлянское шоссе. (Варшавская окрестная дорога) . .	около 1822	4,115	Варшавскій Округъ 1 уч.
27) Везенбергское шоссе отъ Нарвы до границы Везенбергскаго уѣзда	—	5,250	Петербургск. губ. земство.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
28) Виляново-Сѣлецкое. (Варшавская окрестная дорога) .	около 1822	1,904	Варшавскій Округъ 1 уч.
29) Витебско-Смолепское отъ Витебска до гран. Витебской и Могилевской губ. (часть Орловско-Витебскаго)	1855	28,250	Виленскій Округъ 5 д.
30) Влодаво-Брестское отъ Кобрино - Влодавскаго шоссе до Брестъ-Литовска	1895	60,910	Варшавскій Округъ 14 уч.
Вѣтвь къ ст. Леплевка . .	„	0,880	
31) Влодаво - Фейсловицкое отъ Влодавы до Фейсловицы .	1899	65,194	Варшавскій Округъ 8 уч.
32) Военно-Ахалцихская отъ Михайлова до с. Бенары . .	1879	90,790	Кавказскій Округъ Тифлисское отдѣлен. 3 д.
33) Военно-Грузинская отъ Тифлиса до Владикавказа съ вѣтвью къ Девдоракскому леднику	Перв. участ. 1859 ост. 1885	211,718	Кавказскій Округъ Терское отдѣл. 1 и 2 д.
34) Военно-Зекарская дор. отъ Кутаиса до с. Бенары .	1871	99,072	Кавказскій Округъ Тифлисск. отдѣл. 4 д.
35) Военно-Осетинская отъ Кутаиса до ст. Даргъ-Кохъ .	Перв. участ. 1858 ост. 1897	257,460	Кавказскій Округъ Терское отдѣл. 3 д. Тифлисское отд. 5 д.
36) Воронежское шоссе отъ Воронежа до ст. Лопаткова	1856—1861	261,970	Воронежск. и Орловское губ. земства.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
37) Выборгское шоссе отъ Спб. до гр. Финляндіи . . .	1858	40,050	Петербургское губ. земство.
38) Выгода-Лѣсницкое шоссе отъ Выгоды до Лѣсницы . . .	1891	13,323	Варшавскій Округъ 4 д.
39) Вышковъ-Лоховъ отъ пос. Вышковъ до ст. Варшавской ж. д. Лоховъ	1891	15,920	Варшавскій Округъ 3 уч.
40) Гатчино-Кипень отъ Гатчино до Кипени	1887	18,390	Петербургское губ. земство.
41) Гатчино-Красное Село	между 1845—1888	16,700	
42) Гатчино-Пулково . . .	1838	23,170	
43) Гдовское шоссе отъ Нарвы до гран. Гдовскаго у. . . .	—	6,500	
44) Голембское шоссе отъ Ивангорода до д. Голембъ . .	1849	10,324	Варшавскій Округъ 2 уч.
45) Гродно-Лососненское отъ Гродно до Лососны	1892	3,448	Виленскій Округъ 10 д.
46) Гродно-Скидель-Лида отъ Гродно до Лиды	1906	103,194	
Вѣтвь къ продовольственному магазину	1906	0,677	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
47) Грузинское шоссе съ Ново-Тихвинскимъ трактомъ отъ Ямъ-Чудово до Грузино и отъ Грузино до границы Тихвинскаго уѣзда	1843	33,930	Новгородское губ. земство.
48) Двинское шоссе отъ Гатчины до г. Двинска съ Двинскою охранительною дамбою .	1844	304,905	Петербургск. Округъ 2 д. Виленскій Округъ 4 д.
„ „ „	1844	160,690	Петербургское губ. земство.
		465,595	
Отъ Двинской охранительной дамбы до моста на р. Зап. Двинѣ	—	0,330	Виленскій Округъ 4 д.
Отъ Двинскаго моста до Ковенскаго шоссе.	—	1,382	
Участокъ мостовой у водоскуска у озера Шуни	—	0,110	
Грунтовая дорога къ бывш. наплав. мосту	—	0,300	
49) Делижанъ-Игдырь отъ Делижана до Игдыря	1897	155,230	Кавказскій Округъ Эриванское отдѣл. 4 д.
50) Домброво-Липскъ отъ Домброво до Липска	1897	8,212	Варшавскій Округъ 13 уч.
51) Драгунская и Гусарскія дороги отъ Московскаго шоссе до дер. Трубичина	1861	28,000	Новгородское губ. земство.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
52) Дубно-Каменицкое отъ Дубно до Каменицы	1889	11,580	Кіевскій Округъ 5 д.
Сѣв. и Южная вѣтви по г. Дубно	—	1,806	
53) Дубно-Кременецкое шоссе отъ Дубно до Кременца . . .	1897	30,790	
54) Дубно-Луцкое шоссе отъ Дубно до Луцка	1891	43,580	Кіевскій Округъ 6 д.
55) Дубно-Ровенское шоссе отъ Дубно до Ровно	1888	39,700	Кіевскій Округъ 5 д.
56) Дулковщизна-Сапоцкинъ отъ д. Дулковщизны до с. Сапоцкина	1900	13,663	Варшавскій Округъ 13 уч.
57) Дрогичинъ-Высоколитовскъ-Пружаны-Ружаны отъ Дрогичина до Ружаны	1891	174,152	Виленскій Округъ 8 д.
58) Жабинка-Каменецъ-Литовское шоссе отъ Жабинки до Каменецъ-Литовска	1891	25,040	
59) Желтковское шоссе отъ Бѣлостока до р. Наревъ . . .	1894	11,460	Варшавскій Округъ 13 уч.
60) Закрочимское шоссе отъ Варшавы до дер. Козуня . .	1835	25,468	Варшавскій Округъ 1 уч.
61) Замбровъ-Бѣлостокское шоссе отъ Бѣлостока до Замброва	1893	73,400	Варшавскій Округъ 4 уч.
62) Замостское шоссе отъ пос. Пяски до Австрійской гр. . .	1845	96,700	Варшавскій Округъ 8 и 16 уч.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
63) Ивангородское шоссе отъ дер. Мощанка до Ивангорода.	1848	8,785	Варшавскій Округъ 2 уч.
64) Игдырь - Кагызманъ-Бегли-Ахметъ отъ Игдыря до Бегли-Ахмета	1883—1904	155,992	Кавказскій Округъ Эриванское отдѣл. 3 д.
и участокъ Карсъ-Кагызманской дороги отъ Кагызмана до Н. Кемерли	—	15,00	Эриванское отдѣл. 3 д.
65) Измайловское шоссе отъ Москвы до Измайлова	около 1865	3,270	Московское губерн. земство.
66) Ильинское шоссе отъ Москвы до с. Ильинскаго . .	около 1865	21,300	
67) Исарское шоссе отъ набережной въ гор. Ялтѣ до соединенія съ Южно-Бережскимъ шоссе	между 1830—1905	8,184	Кіевскій Округъ Крымскій участ. 2 д.
68) Кадетская, Глубочицкая и набережная дороги въ Кіевѣ .	—	6,910	Кіевскій Округъ 3 д.
Николаевскій спускъ	1853	2,340	
Николаевскій цѣпной и Русановскій мосты	1853	0,967	
69) Калишское шоссе отъ Варшавы до Прусской гран. .	1829	229,917	Варшавскій Округъ 1, 11 и 12 уч.
70) Кальварія Красная отъ Кальваріи до Красной	1900	19,425	Варшавскій Округъ 6 уч.
71) Каракала-Сардаръ-Абадъ отъ Карак. моста до Сардаръ-Абадъ	1900	19,624	Кавказскій Округъ Эриванское отдѣл. 3 д.
72) Каракала - Хаджи - Байрамъ отъ с. Каракала до Хаджи-Байрама	1903	24,820	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
73) Карсъ - Караурганъ съ вѣтвью на Каракуртъ отъ Карса до Караургана	1886—1895	160,776	Кавказскій Округъ Карсское отдѣл. 3 д.
74) Карсъ-Мацра-Ново - Воронцовка отъ Карса до Воронцовки	1900	19,630	Кавказскій Округъ Эриванское отд. 3 д.
75) Кексгольмское шоссе отъ Выборгскаго шоссе до гран. Финляндіи	—	48,000	Петербургск. уѣздн. земство.
76) Кенигсбергское шоссе отъ Маріамполя до с. Кибарты.	1838	39,746	Варшавскій Округъ 6 д.
77) Кіевское шоссе отъ Острова до ст. Замглай	1838—1850	606,990	Виленскій Округъ 5 д. Кіевскій Округъ 1 и 2 д. Петербургск.Округъ 2 д.
Отъ ст. Замглай до Броваровъ .	1838—1850	177,850	Черниговское губ. земство.
		784,840	
78) Кіево - Брестское шоссе отъ Кіева до Брестъ-Литовска.	1864	553,799	Кіевскій Округъ 3, 4, 5, 6 и 7 д.
79) Клухорская тропа отъ Сухума до Баталпашинска . .	1885—1894*)	273,700	Кавказскій Округъ Терское отдѣл. 4 д. Батумское отд. 3 д.
80) Кобрино-Влодавское шоссе отъ ст. Кобрино до г. Влодавы	1889	97,920	Кіевскій Округъ 7 д.

*) Шоссирована частью въ 1900 г.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
81) Ковенское шоссе отъ Варшавы до Двинска . . .	1829—1844	565,835	Варшавскій Округъ 3, 5, 6 и 15 уч. Виленскій Округъ 3 д.
82) Колбель-Островское отъ пос. Колбель до Острова . . .	1893	86,534	Варшавскій Округъ 2, 4 и 7.
83) Колпино - Вознесенское шоссе	1869	4,820	Петербургское губ. земство.
84) Колпино-Ямъ-Ижора . .	между 1845—1888	4,800	
85) Краковское шоссе отъ Варшавы до Австрійской гран.	1836	266,694	Варшавскій Округъ 1, 9 и 10 уч.
86) Красная-Сейны отъ Красной до дер. Почкунъ	1900	32,520	Варшавскій Округъ 6 и 15 уч.
87) Красное Село-Лигово . .	1846	13,540	Петербургское губ. земство.
88) Красное Село-Ропша . .	1848	11,270	
89) Красное Село-Стрѣльна.	между 1845—1888	11,540	
90) Красное Село-Кипень .	1848	13,260	
91) Красное Село грунтовая дорога для верховой ѣзды . .	между 1845—1888	3,520	
92) Краснополянское шоссе отъ Новороссійско-Сухумскаго шоссе до с. Красной Поляны съ вѣтвью	1903	52	Техническое прис. 2 уч.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
93) Крони-Кошедары отъ м. Крони до с. Кошедары	1900	19,788	Виленскій Округъ 11 д.
94) Куновское сообщеніе отъ пос. Куново до Взинско-Завихостскаго шоссе	1846	0,362	Варшавскій Округъ 9 уч.
95) Ломжа-Островъ между Ковенскимъ и Бѣлостокскимъ шоссе	1895	43,020	Варшавскій Округъ 5 уч.
96) Лососна-Августовъ отъ Лососны до Августова	1900	54,834	Варшавскій Округъ 13 и 15 уч.
Вѣтвь въ Августовъ	„	0,574	Варшавскій Округъ 15 уч.
Вѣтвь въ Липскъ	„	2,526	Варшавскій Округъ 13 уч.
97) Любартовъ-Парчевъ отъ гор. Любартова до г. Парчева.	1895	31,790	Варшавскій Округъ 14 уч.
98) Люблинское шоссе отъ сел. Милосны до Пяски . . .	1836	156,639	Варшавскій Округъ 2 и 8 уч.
99) Люблинско - Радомское шоссе отъ пос. Курова до Радома	1837	68,818	Варшавскій Округъ 2 и 9 уч.
100) Любомиль - Пищанское шоссе отъ ст. Любомиль до ст. Пища на Кобрино-Влодавскомъ шоссе	1900	45,876	Кіевскій Округъ 7 д.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
101) Майкопо-Туапсинская дорога отъ Майкопа до Туапсе.	1898	138,034	Кавказскій Округъ Черноморское отд. 2 д.
102) Мармонтское шоссе. (Варшавская окрестная дорога)	около 1822	2,016	Варшавскій Округъ 1 уч.
103) Менженинъ-Ломжа отъ Менженина до Ломжи	1905	29,560	Варшавскій Округъ 5 уч.
Вѣтвь у г. Ломжи	1905	4,962	
104) Меречь-Копціево отъ м. Меречь до Копціево	1899	38,190	Варшавскій Округъ 15 уч.
105) Меречъ-Оранское шоссе отъ М. Меречь до м. Орапы .	1893	25,184	Виленскій Округъ 10 д.
106) Митаво-Либавскій трактъ отъ Митавы до рѣки Шветъ .	—	3,950	Виленскій Округъ 2 д.
106а) Млыновъ-Островъ . .	1907	37,178	Кіевскій Округъ 6 д.
107) Московско-Варшавское шоссе отъ Москвы до Брестъ-Литовска	1849	615,091	Виленскій Округъ 6, 7 и 9. Московскій Округъ 1 д.
" " "	"	383,770	Московское, Калужское и Смоленск. губ. земства.
		998,861	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
108) Московско-Нижегородское отъ Москвы до гр. Нижегородской губ.	1845	321,930	Владимірское и Московское губ. земства.
109) Московско - Рязанское отъ Москвы до Рязани . . .	1842—1849	168,280	Московское и Рязанское губ. земства.
110) Московско-Ярославское отъ Москвы до Ярославля . .	1843	228,730	Ярославское, Владимірское и Московское губ. земства.
111) Мощанка-Радинъ отъ Люблинскаго шоссе до Радина.	1896	49,720	Варшавскій Округъ 2 уч.
112) Мыза Знаменская-Ропша.	около 1842	13,130	Петербургское губ. земство.
113) Нарвское шоссе отъ Нарвы до с. Кипени	1863	99,040	
114) Нижне-Алупское отъ Ливадіи до Олеизъ	между 1830—1905	8,050	Кіевскій Округъ. Крымскій уч. 2 д.
15) Нижне - Петергофское отъ Петергофа до Ораніенбаума	между 1845—1888	5,740	Петербургское губ. земство.
116) Новгородско-Псковское отъ Новгорода до Ѳеофил. пуст. на Двинскомъ шоссе	1845—1849	118,350	Петербургское и Новгородское губ. земства.
117) Ново-Александрійское отъ Варшавы до дер. Мнишекъ	1836	47,964	Варшавскій Округъ 1 уч.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
118) Новогеоргіевское шоссе отъ с. Яблоны до кр. Новогеоргіевска	1835	15,660	Варшавскій Округъ 3 уч.
119) Новороссійско-Сухумское шоссе	1887—1905	140,539	Кавказскій Округъ Черноморск. отд. 1 д.
„ „ „	1887—1905	359,000	Технич. прис. 1 и 2 уч.
		499,539	
120) Олькеники-Ликишское шоссе отъ ст. Олькеники до Ликишки	1892	48,736	Виленскій Округъ 10 и 11 д.
121) Олькушское шоссе отъ г. Олькуша до Нивки	1843	36,132	Варшавскій Округъ 10 уч.
122) Ораніенбаумъ-Троицкая слобода-Кронштадтскій военн. госпиталь	1872	4,080	Петербургское губ. земство.
123) Ораніенбаумъ подъѣздные пути къ вокз. и гавани	между 1845—1888	3,420	
124) Оранская вѣтвь отъ артил. полигона до соед. съ Олык. Ликиш. шоссе	—	5,534	Виленскій Округъ 11 д.
125) Орловско-Витебское шоссе отъ гр. Могилев. губ. со Смол. до г. Орла.	1860	378,180	Орловское и Смоленское губ. земства.
„ „ „	„	50,560	Могилевское Губ. Управа по дѣл. Зем. Хоз.
		428,740	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
126) Осовецъ-Гоніондзъ-Гродно отъ Осовецъ до Гродно . .	1895—1897	81,020	Варшавскій Округъ 13 уч.
127) Осовецъ-Кнышинъ . .	1895	23,100	
128) Осовецъ-Стренкова Гора	1895	30,280	
129) Павловскъ-Лисино *).	1852	33,000	Петербургское губ. земство.
130) Павловскъ - Мозино . .	между 1845—1888	18,410	
131) Павловскъ у Маріенталь-ской крѣпости	между 1845—1888	0,340	
132) Павловскъ- Ямъ - Ижора	между 1845—1888	6,130	
133) Парчевъ - Леплевка отъ Парчева до Влодава-Брестскаго шоссе	1896	55,030	Варшавскій Округъ 14 уч.
134) Петербургско - Московское отъ Петербурга до Москвы	1834	658,260	Петербургское, Московское, Тверское и Новгородское губ. земства.
135) Петербургъ - Стрѣльна .	между 1845—1888	15,140	Петербургское губ. земство.
136) Петергофъ - Ораніенбаумъ	между 1845—1888	6,940	

*) Построено Министерствомъ Внутр. Дѣлъ и передано въ Министерство Путей Сообщенія въ 1892 г.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
137) Петровско-Шуринское шоссе отъ Петровска до Темиръ-Ханъ-Шуры	1876—1904	43,594	Кавказскій Округъ Дагестанскаго отд. 1 д.
138) Повонзковское шоссе. (Варшавская окрестная дорога)	около 1822	2,456	Варшавскій Округъ 1 уч.
139) Подольско-Харьковское шоссе отъ Подольска до Харькова	1839—1857	617,890	Московское, Харьковское, Курское, Орловское и Тульское губ. земства.
140) Позенское шоссе отъ дер. Косцѣльцы до Прусской гр.	1829	51,356	Варшавскій Округъ 12 уч.
141) Полтускъ-Вышковъ .	1892	26,390	Варшавскій Округъ 3 уч.
142) Порыте-Виспево . .	1892	6,906	Варшавскій Округъ 4 уч.
143) Проскурово-Исаковецкое шоссе отъ Проскурова до Исаковецкой таможни . . .	1889—1892	113,490	Кіевскій Округъ 8 д.
144) Проскурово-Староконстантиновское шоссе отъ Проскурова до Староконстантинова	1898	44,245	
145) Пружаны-Запруды. . .	1906	26,965	Виленскій Округъ 8 д.
146) Псково-Рижское шоссе отъ Пскова до соединенія съ Энгельгардсгофскимъ шоссе. .	1859	228,330	Виленскій Округъ 1 д.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
147) Пулково-Лигово	1831	9,250	Петербургское губ. земство.
148) Пулково-Средняя Рогатка.	между 1845—1888	6,700	
149) Радиминское шоссе отъ Варшавы до Радимина. . . .	1835	17,976	Варшавскій Округъ 3 уч.
150) Радиминъ-Вышковъ. . .	1899	26,546	
151) Радинъ-Вышницы . . .	1896	40,680	Варшавскій Округъ 14 уч.
152) Реіовецъ-Холмъ. . . .	1905	15,052	Варшавскій Округъ 8 д.
153) Рижско - Таурогенское отъ гр. Курл. губ. съ Лифл. до м. Таурогена.	1839—1857	197,382	Виленскій Округъ 2 д.
154) Ровно-Млыновъ шоссе отъ Ровно до Млынова. . . .	1906	48,533	Кіевскій Округъ 5 д.
155) Рожанъ.Островъ между Бѣлостокскимъ и Ковенскимъ шоссе.	1892	33,250	Варшавскій Округъ 5 д.
156) Ротница-Румнишки отъ Ротницы до Румнишки. . . .	1900	106,494	Виленскій Округъ 11 д.
Вѣтвь на ст. Потаранцы . .	1900	0,640	
157) Рудники-Визна.	1904	10,717	Варшавскій Округъ 13 уч.
158) Сейны-Августовъ. . . .	1900	39,862	Варшавскій Округъ 15 уч.
159) Серее-Лейпуны отъ Серее до Лейпуны.	1899	17,200	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
160) Серее-Шиплишки. . . .	1900	50,600	Варшавскій Округъ 6 и 15 уч.
161) Сероцкъ-Новогеоргіевское отъ Сероцка до кр. Новогеоргіевска.	1835	26,250	Варшавскій Округъ 3 уч.
Вѣтвь въ Закрочимъ . . .	1835	1,878	
162) Симферопольско-Севастопольское отъ Симферополя до Севастополя.	1862	65,460	Кіевскій Округъ Крымскій уч. 1 д.
163) Симферопольско-Ѳеодосійское отъ Симферополя до Ѳеодосіи.	между 1883—1903	109,054	Кіевскій Округъ Крымскій уч. 3 д.
164) Слонимъ-Ружаны. . .	1905	36,570	Виленскій Округъ 12 д.
165) Смоленско-Соловьевское отъ Смоленска до Соловьева. .	1850	41,620	Смоленское губ. земство.
166) Соколово-Дрогичинское	1891	22,096	Варшавскій Округъ 7 уч.
167) Соминское шоссе отъ Тихвина до с. Сомина.	1894	84,250	Новгородское губ. земство.
168) Сообщеніе Реевское отъ Краковскаго шоссе до зав. Реева.	1846	0,978	Варшавскій Округъ 10 уч.
Сообщеніе Сухедневское отъ Краковскаго шоссе до д. Сухеднева.	1846	1,867	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
169) Старорусское шоссе отъ ст. Шимска до Старой Руссы .	1843	43,800	Новгородское губ. земство.
170) Стренкова Гора-Ежово.	1895	16,390	Варшавскій Округъ 13 уч.
171) Стренкова Гора-Менженинъ	1895	13,280	
172) Стрѣльна-Кипень . . .	между 1845—1888	23,500	Петербургское губ. земство.
173) Стрѣльна-Михайловская дача	между 1845—1888	1,550	
174) Стрѣльна-Петергофъ . .	между 1845—1888	7,00	
175) Судакъ - Ѳеодосійское отъ Судака до Ѳеодосіи . . .	1899	44,472	Кіевскій Округъ Крымъ. Особый участокъ.
176) Сухумо - Новоаѳонская отъ Сухума до Ново-Аѳона .	1887—1905	22,442	Кавказскій Округъ Бат. отд. 3 д.
Подъѣзды къ ж.-д. мосту	1887—1905	4,152	
177) Сѣльпійское шоссе отъ Кѣльцы до Сѣльпіи	1834	34,548	Варшавскій Округъ 10 уч.
178) Тиврово - Гниванское отъ м. Тиврово до ст. Гнивань.	1884	16,610	Кіевскій Округъ 8 д.
179) Тифлисо-Манглисская .	1904	80,690	Кавказскій Округъ. Тифлиск. отд. 1 д.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
180) Тифлисо-Телавская .	1886	178,319	Кавказскій Округъ Тифлиск. отд. 2 д.
181) Трухановичъ-Гутское .	1891	10,030	Виленскій Округъ 8 д.
182) Устилугское шоссе отъ пос. Пяски до с. Рапиборовицъ	1836	70,068	Варшавскій Округъ 8 уч.
183) Фабричное шоссе отъ гор. Ловича до Калиша . . .	1835	160,992	Варшавскій Округъ 11 и 12 уч.
184) Холмъ-Влодава . .	1895	44,100	Варшавскій Округъ 14 уч.
185) Хулхулаусская дорога отъ укр. Грознаго до Керкетскаго перевала	1888—1906	90,280	Кавказскій Округъ Дагестан. отд. 4. д.
186) Царское Село-Гатчино .	между 1845—1888	18,360	Петербургское губ. земство.
187) Царское село—Красное село	1845	16,320	
188) Царское село—Петергофъ	1846	23,480	
189) Царское село — Павловскъ	около 1840	5,250	
190) Царское село — Ямъ-Ижора	между 1845—1888	8,550	
191) Царское село—Колпино	1852	8,870	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
192) Царское село — Кузьминка—Пулково	между 1845—1888	6,840	Петербургское губ. земство.
193) Царское село — Александровка—Пулково	между 1845—1888	3,950	
194) Царское село по улицамъ *)	—	2,820	
195) Царское село у стрѣльбищъ	между 1845—1888	0,350	
196) Царское село около Таицкаго водопровода. . . .	между 1845—1888	12,050	
197) Царское село дорожка близъ Таицкаго водопровода въ Бабаловскомъ паркѣ. . . .	между 1845—1888	4,300	
198) Щепетово - Бѣльское шоссе	1891	47,174	Варшавскій Округъ 4. уч.
199) Энгельгардсгофское шоссе отъ гран. Курляндской съ Лифляндской губ. до Энгельгардсгофа	—	62,042	Виленскій Округъ 2 д.
200) Яновъ-Федковичское .	1891	59,100	Виленскій Округъ 9 д.
201) Яланусъ-Чамскій перев. Меликъ-Кей	1900	120,806	Кавказскій Округъ Карск. отд. 4 д.
202) Ялта-Бахчисарайское	1891	68,400	Кіевскій Округъ Крым. уч. 1 и 2 д.

*) Передано въ Министерство Путей Сообщенія въ 1839 г.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Годъ постройки.	Протяженіе въ верстахъ.	Распредѣленіе по мѣстнымъ учрежденіямъ.
203) Южно-Бережское отъ Севастополя до Алушты . . .	между 1830—1905	122,403	Кіевскій Округъ Крым. уч. 2 д.
	1822—1907	16.973,478	
204) Шоссейная дамба ведущ. къ паплавному мосту у гор. Плоцка	1838	3,986	*)
Плоцкій и Влоцлавскій наплавные мосты	1838	1,154	*)
	1822—1907	16.978,608	

*) Находятся въ вѣдѣніи 4 судоходной дистанціи рѣки Вислы (Варшавскаго Округа), но содержатся за счетъ шоссейнаго кредита.

Для ближайшаго надзора и исполненія мелкихъ ремонтныхъ работъ на шоссейныхъ дорогахъ въ округахъ путей сообщенія имѣются низшіе служащіе, какъ-то: техники или кондуктора, дорожные мастера и линейные сторожа.

Число первыхъ, т. е. техниковъ и кондукторовъ во всѣхъ округахъ путей сообщенія равно 115. Длина участковъ шоссе, находящихся подъ надзоромъ техниковъ и кондукторовъ, измѣняется въ предѣлахъ отъ 25 до 236 верстъ, что въ среднемъ составитъ на каждаго техника по 109 верстъ шоссе. Подъ ближайшимъ руководствомъ техниковъ и кондукторовъ находятся дорожные мастера, число которыхъ въ округахъ путей сообщенія достигаетъ 289 человѣкъ. Длина участковъ шоссе, находящихся подъ надзоромъ дорожныхъ мастеровъ измѣняется въ предѣлахъ отъ 1 до 94 верстъ, такъ что въ среднемъ на каждаго дорожнаго мастера приходится участокъ шоссе въ 43 версты. И, наконецъ, для ближайшаго непосредственнаго надзора и исполненія мелкихъ текущихъ ремонтныхъ работъ проѣзжей части и полотна шоссе, какъ-то: очистки грязи, пыли и снѣга, заплаточнаго ремонта коры, очистки канавъ и др. имѣются дорожные сторожа въ числѣ 2.934 человѣкъ. Длина участковъ, находящихся въ непосредственномъ вѣдѣніи сторожей измѣняется въ предѣлахъ отъ 1 до 11 верстъ, а въ среднемъ составляетъ по 4 версты на каждаго сторожа. Въ помощь сторожамъ при производствѣ ремонтныхъ работъ нанимаются поденные рабочіе.

Подробное распредѣленіе среднихъ и низшихъ служащихъ въ округахъ путей сообщенія приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ.

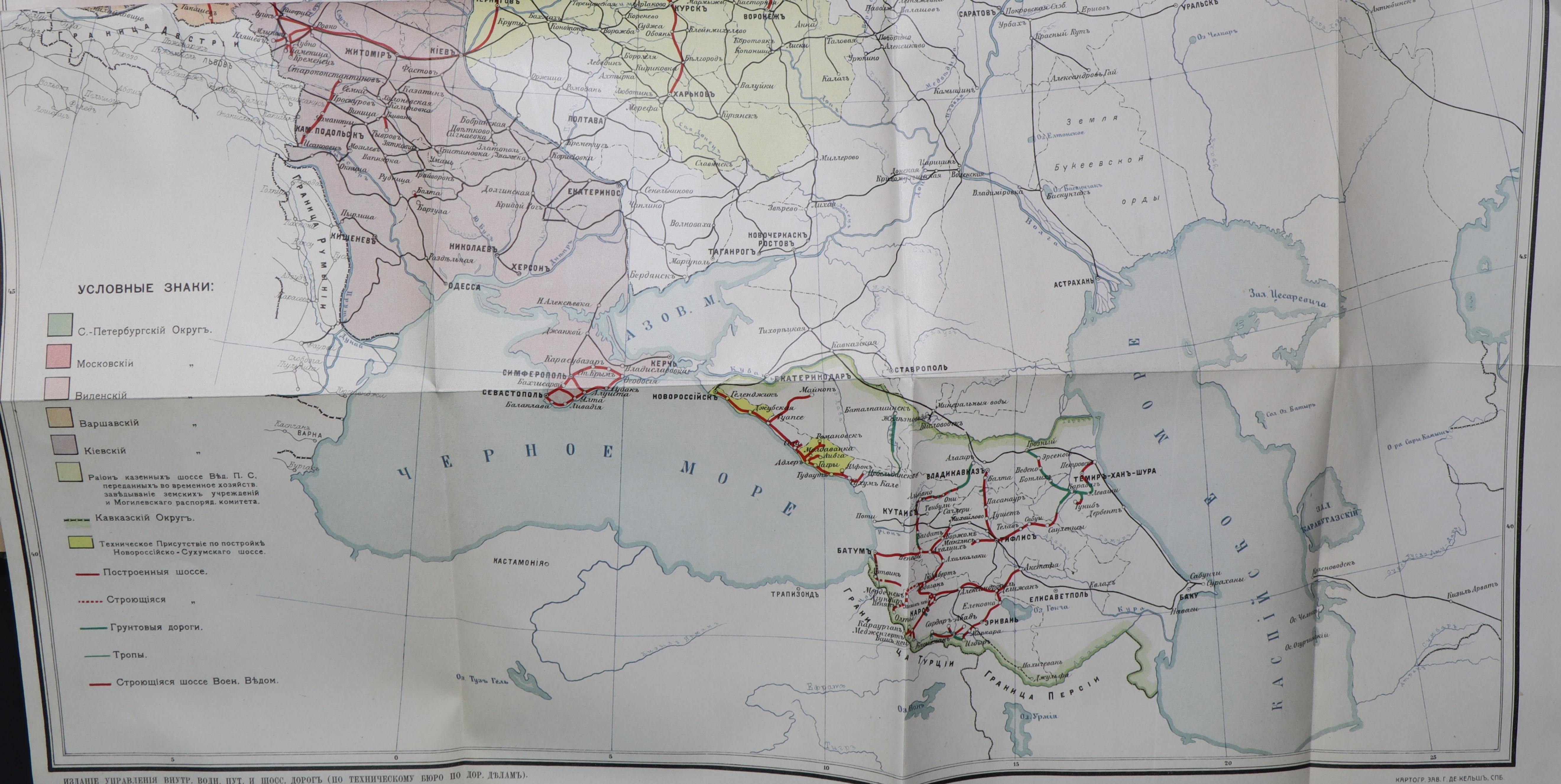
ВѢДОМОСТЬ

служащихъ на шоссейныхъ дистанціяхъ въ Округахъ п. с.

НАИМЕНОВАНІЕ ОКРУГОВЪ.	Число.				Длина участковъ.		
	Техниковъ.	Кондукторовъ.	Дорожныхъ мастеровъ.	Дорожныхъ сторожей.	Кондукторовъ и техниковъ.	Дорожныхъ мастеровъ.	Дорожныхъ сторожей.
Варшавскій Округъ . .	47	—	37	961	отъ 25 до 112 в.	отъ 1 до 94 в.	отъ 1 до 5 в.
Виленскій Округъ . . .	10	7	69	475	отъ 57 до 236 в.	отъ 18 до 51 в.	отъ 2 до 10 в.
Кавказскій Округъ . .	32	—	117	848	отъ 79 до 215 в.	отъ 5 до 48 в.	отъ 1 до 10 в.
Кіевскій Округъ . . .	14	—	52	551	отъ 50 до 215 в.	отъ 6 до 45 в.	отъ 2 до 5 в.
Московскій Округъ . .	—	—	4	20	—	отъ 37 до 39 в.	отъ 6 до 9 в.
Петербургскій Округъ .	—	—	5	18	—	отъ 34 до 44 в.	отъ 8,5 до 11 в.
Техническое присутствіе по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе	5	Практикантовъ. 3	Десятниковъ. 5	56 и старш. рабоч. 5 кладовщиковъ 1.	отъ 84 до 96 в.	отъ 32 до 89 в.	отъ 7 до 8 в.
Итого . . .	115 и 3 практикантовъ.	—	284 и 5 десятниковъ.	2.929 5 старш. рабоч. 1 кладовщикъ.	отъ 25 до 236 в.	отъ 1 до 94 в.	отъ 1 до 11 в.

Заканчивая главу о статистическихъ свѣдѣніяхъ, касающихся протяженія шоссейныхъ, грунтовыхъ и мощеныхъ дорогъ и распредѣленія ихъ между мѣстными учрежденіями, необходимо замѣтить, что нѣкоторая расходимость приведенныхъ свѣдѣній въ сравненіи съ данными 1907—1908 гг. Отдѣла Статистики и Картографіи Министерства Путей Собщенія, помѣщенными въ сборникѣ изданія 1909 г., объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что, во-первыхъ, протяженіе казенныхъ дорогъ Кавказскаго Округа путей сообщенія увеличено прибавленіемъ участка въ 12,430 верстъ старой дороги Кура-Мерденекъ и, во-вторыхъ, введеніемъ нѣкоторыхъ другихъ болѣе подробныхъ, но мелочныхъ дополненій, поправокъ и измѣненій, выясненныхъ тщательной документальной провѣркой большинства свѣдѣній въ теченіе второй половины 1909 года.

КАРТА
ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ
Вѣдомства Путей Сообщенія.
1907 г.
Исправлено по 1910 г.
Масштабъ 150 верстъ въ 1 дюймѣ.
ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ
БѢЛОЕ М.
БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ
ФИНСКІЙ ЗАЛ.
БОТНИЧЕСКІЙ ЗАЛИВЪ
С.ПЕТЕРБУРГЪ
МОСКВА
АРХАНГЕЛЬСКЪ
ПЕТРОЗАВОДСКЪ
ВОЛОГДА
ЯРОСЛАВЛЬ
КОСТРОМА
ТВЕРЬ
ВЛАДИМІРЪ
НИЖ. НОВГОРОДЪ
КАЗАНЬ
ВЯТКА
ПЕРМЬ
УФА
САМАРА
СИМБИРСКЪ
ПЕНЗА
САРАТОВЪ
ОРЕНБУРГЪ
УРАЛЬСКЪ
ТАМБОВЪ
ВОРОНЕЖЪ
КУРСКЪ
ХАРЬКОВЪ
ОРЕЛЪ
ТУЛА
КАЛУГА
РЯЗАНЬ
СМОЛЕНСКЪ
ВИТЕБСКЪ
МОГИЛЕВЪ
МИНСКЪ
ВИЛЬНА
КОВНО
ГРОДНО
ЧЕРНИГОВЪ
КІЕВЪ
ЖИТОМІРЪ
НОВГОРОДЪ
ПСКОВЪ
РИГА
МИТАВА
РЕВЕЛЬ
ГЕЛЬСИНГФОРСЪ
ВЫБОРГЪ
АБО
УПСАЛА
СТОКХОЛЬМЪ
ВАРШАВА
ЛЮБЛИНЪ
РАДОМЪ
ПЕТРОКОВЪ
КАЛИШЪ
ПЛОЦКЪ
ЛОМЖА
СУВАЛКИ
ГЕРМАНІЯ
АВСТРІЯ



ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ КЕЛЬШЪ, СПБ.

КАРТА
ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ
Варшавскаго Округа П. С.

1907 г.
Исправлено по 1910 г.
Масштабъ 60 верстъ въ 1 дюймѣ.

60 0 60 120 в.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Построенныя шоссе.

ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ, СПБ.

КАРТА
ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ
Виленскаго Округа П. С.

1907 Г.
Исправлено по 1910 г.
Масштабъ 60 верстъ въ 1 дюймѣ.

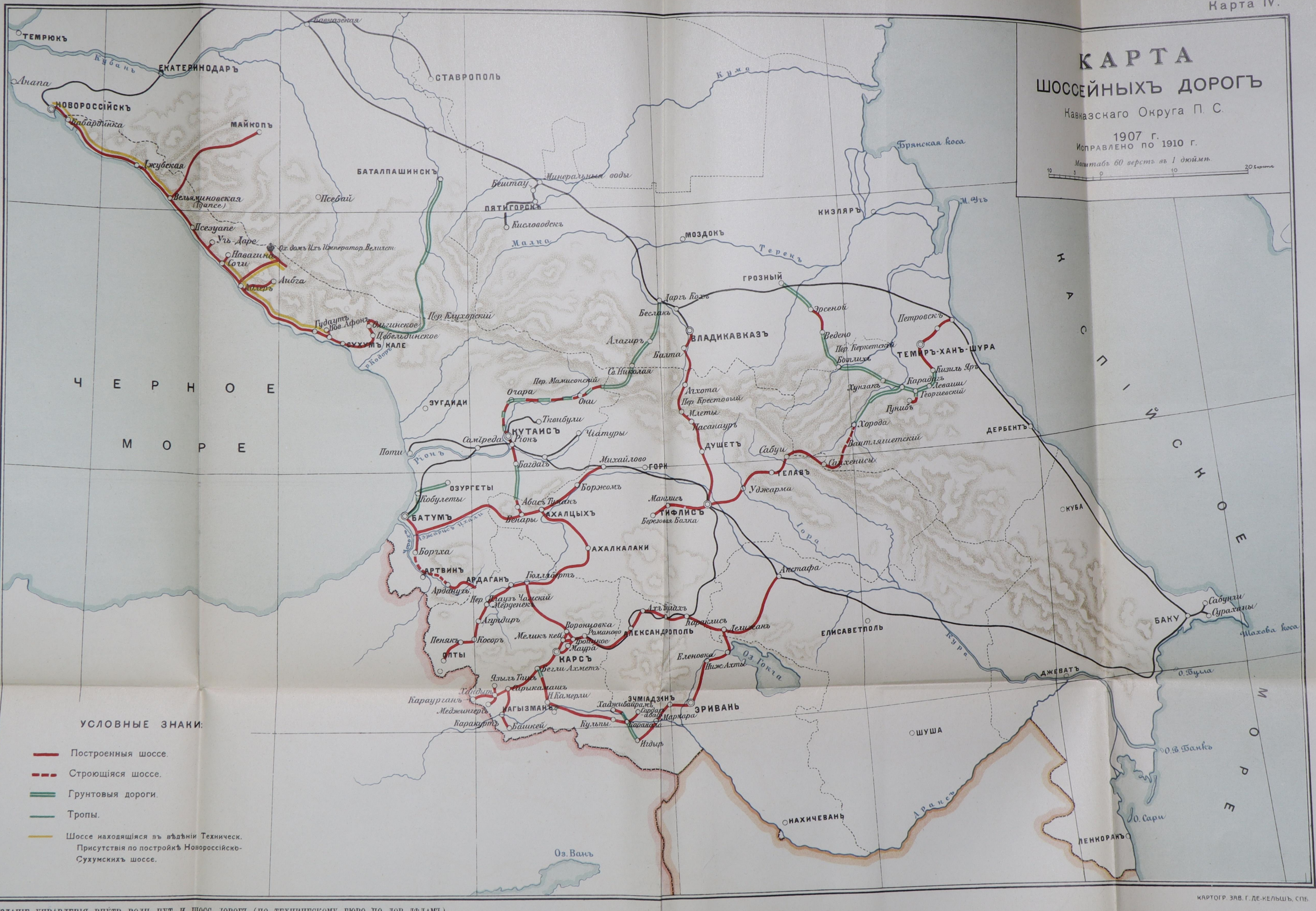
60 0 60 120 в.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Построенныя шоссе.

ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-ЛИЛЬЕЪ, СПБ.


КАРТА
ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ
Кавказскаго Округа П. С.
1907 г.
Исправлено по 1910 г.
Масштабъ 60 верстъ въ 1 дюймѣ.
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
Построенныя шоссе.
Строющіяся шоссе.
Грунтовыя дороги.
Тропы.
Шоссе находящіяся въ вѣдѣніи Техническ. Присутствія по постройкѣ Новороссійско-Сухумскихъ шоссе.
ЧЕРНОЕ МОРЕ
КАСПІЙСКОЕ МОРЕ
ТЕМРЮКЪ
Кубань
ЕКАТЕРИНОДАРЪ
Анапа
НОВОРОССІЙСКЪ
Кабардинка
МАЙКОПЪ
Джубская
Вельяминовская (Туапсе)
Псезуапе
Учь-Дере
Навагина
Сочи
Адлеръ
Аибга
Гудаутъ
Нов. Афонъ
Ольгинское
Цебельдинское
СУХУМЪ КАЛЕ
Кавказская
СТАВРОПОЛЬ
Кума
БАТАЛПАШИНСКЪ
Псебай
Бештау
Минеральныя воды
ПЯТИГОРСКЪ
Кисловодскъ
Малка
Пер. Клухорскій
КИЗЛЯРЪ
МОЗДОКЪ
Терекъ
Брянская коса
ГРОЗНЫЙ
Даргъ Кохъ
Безланъ
ВЛАДИКАВКАЗЪ
Алагиръ
Балта
Св. Николая
Пер. Мамисонскій
Они
Очара
ЗУГДИДИ
Ткввибули
КУТАИСЪ
Чіатуры
Самтреда
Ріонъ
Поти
Багдадъ
Михайлово
ГОРИ
Боржомъ
ОЗУРГЕТЫ
Кобулеты
БАТУМЪ
Абасъ Туманъ
ВЕНАРЫ
АХАЛЦЫХЪ
АХАЛКАЛАКИ
Борчха
АРТВИНЪ
АРДАГАНЪ
Ардануджъ
Гюлляфертъ
Мерденекъ
Агудиръ
Пенякъ
Косоръ
ОЛТЫ
Воронцовка
Романово
Меликъ кей
Троицкое
Маура
КАРСЪ
АЛЕКСАНДРОПОЛЬ
Ахтыбаахъ
Караклисъ
Делижанъ
Еленовка
Оз. Гокча
ЭЧМІАДЗИНЪ
ЭРИВАНЬ
Маркара
Игдыръ
Кульпы
Нагызманъ
Каракуртъ
Башкей
Меджингертъ
Караурганъ
Хандыръ
Ахалціхе
Аштарахъ
Ахта
Мангисъ
ТИФЛИСЪ
Березовая Балка
Уджарма
ТЕЛАВЪ
Сабуи
ДУШЕТЪ
Пасанауръ
Млеты
Пер. Крестовый
Ахкота
Эрсеной
Ведено
Пер. Керкетскій
Ботлихъ
Хунзахъ
Карадахъ
Гунибъ
Хорода
Ваштляшетскій
Сигнахи
Петровскъ
ТЕМИРЪ-ХАНЪ-ШУРА
Кизилъ Яръ
Леваши
Георгіевскій
ДЕРБЕНТЪ
КУБА
Іора
Акстафа
ЕЛИСАВЕТПОЛЬ
Кура
БАКУ
Сабунчи
Сураханы
Шахова коса
ДЖЕВАТЪ
О. Булла
ШУША
О. В. Банкъ
Араксъ
НАХИЧЕВАНЬ
О. Сари
ЛЕНКОРАНЪ
Оз. Ванъ
М. Учъ
Картогр. Зав. Г. Де-Кельшъ, Спб.

КАРТА
ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ
Кіевскаго Округа П. С.*)

1907 Г.
Исправлено по 1910 г.

Масштабъ 60 верстъ въ 1 дюймѣ.

60 0 60 120 в.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

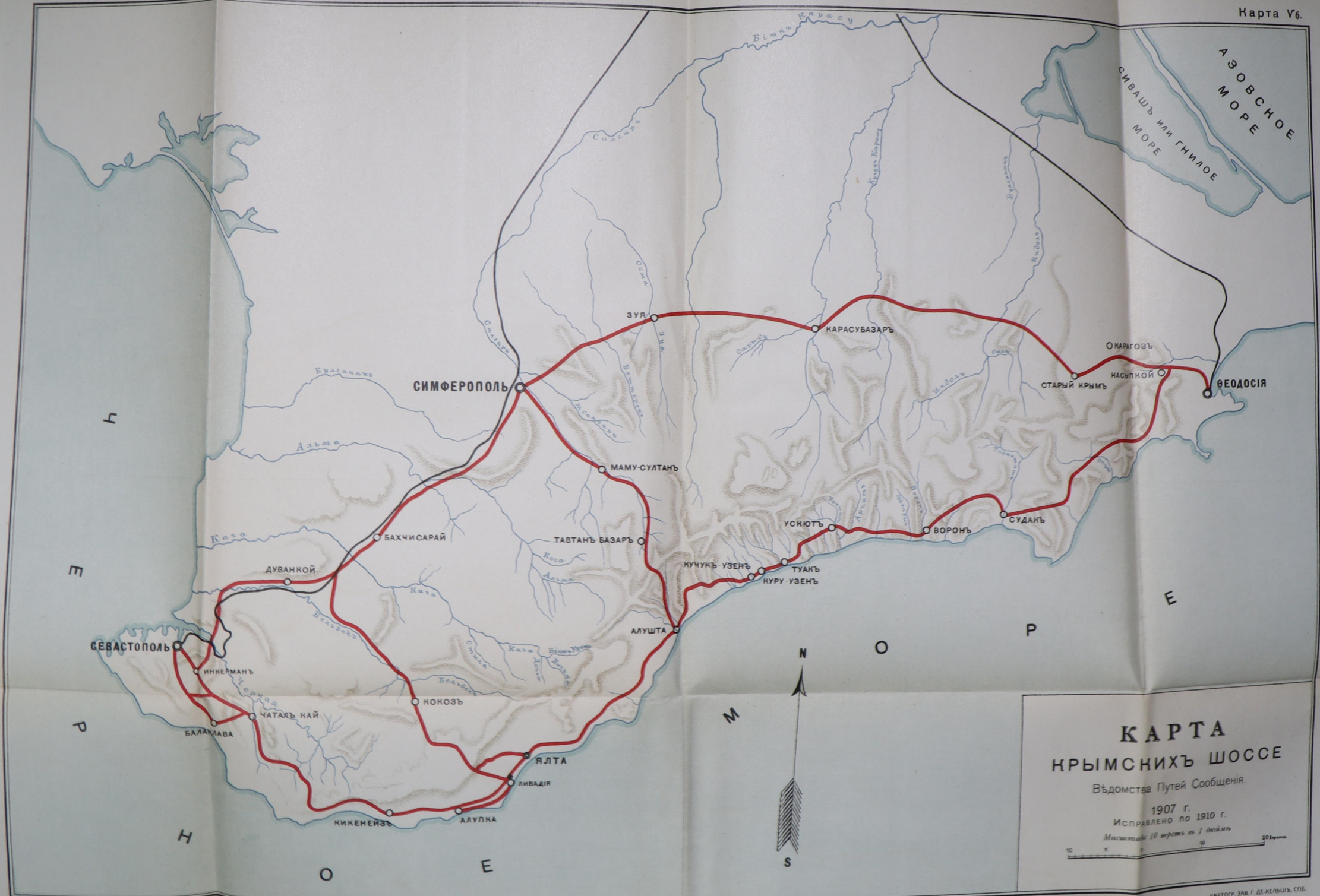
Построенныя шоссе Вѣдомства П. С.

Строющіяся Воен. Вѣд. стратег. шоссе.

Примѣчаніе: *) За исключеніемъ Крымскихъ шоссе, показанныхъ на отдѣльной картѣ.

ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ, СПБ.



КАРТА
КРЫМСКИХЪ ШОССЕ

Вѣдомства Путей Сообщенія.

1907 г.
Исправлено по 1910 г.

Масштабъ 10 верстъ въ 1 дюймѣ

10 5 0 10 20 Километр.

Картогр. Зав. Г. Де-Кельшъ, СПБ.

Изданіе Управленія Внутр. Водн. Пут. и Шосс. Дорогъ (по Техническому Бюро по Дор. Дѣламъ).

КАРТА
ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ
С.-Петербургскаго и Московскаго Округовъ П. С.

1907 г.
Исправлено по 1910 г.

Масштабъ 60 верстъ въ 1 дюймѣ.

60 0 60 120 верстъ

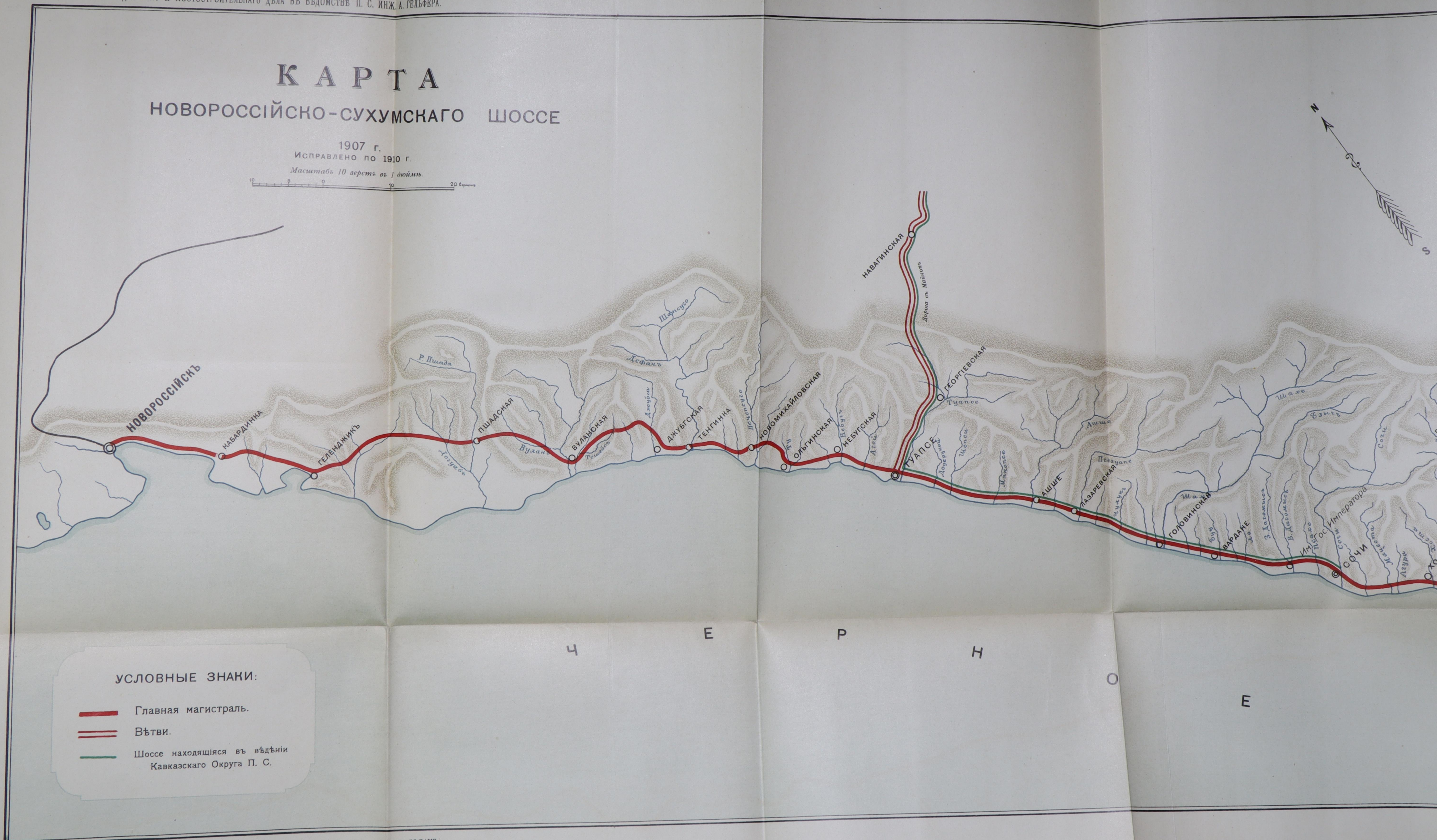
С. ПЕТЕРБУРГЪ
Ораніенбаумъ
Н. ПЕТЕРГОФЪ
Ижора
Красное село
Гатчино
ОБУХОВСКОЕ СЕЛО
Шлиссельбургъ
Ладога
Колчанова
Тостинополье
ВЕЗЕНБЕРГЪ
Нарва
ЯМБУРГЪ
Тосна
ГДОВЪ
Луга
Ореджъ
ЮРЬЕВЪ
НОВГОРОДЪ
Новосельe
ВЕРРО
ПСКОВЪ
Кресты
Изборскъ
ПОРХОВЪ
С. РУССА
Оз. Ильменъ
ОСТРОВЪ
НОВОРЖЕВЪ
ХОЛМЪ
ЛЮЦЫНЪ
РѢЖИЦА
ОПОЧКА
ТОРОПЕЦЪ
СЕБЕЖЪ
ВЕЛИКІЕ ЛУКИ
НЕВЕЛЬ
ДРИССА
ДИСНА
ПОЛОЦКЪ
ГОРОДОКЪ
ВЕЛИЖЪ
Глубокое
ВИТЕБСКЪ
ЛЕПЕЛЬ
СѢННО
ПОРѢЧЬЕ
ДУХОВЩИНА
СМОЛЕНСКЪ
ОРША
КРАСНЫЙ
БОРИСОВЪ
Застѣнки
ГОРКИ
Лукутино
МОГИЛЕВЪ
МСТИСЛАВЛЬ
ИГУМЕНЪ
ЧАУСЫ
Сидоровичи
ЧЕРИКОВЪ
Кричевъ
Приборъ
КЛИМОВИЧИ
О. ВЫХОВЪ
Пропойскъ
БОБРУЙСКЪ
РОГАЧЕВЪ
Лоевъ
Жуковка
Людвинка
РОСЛАВЛЬ
ЖИЗДРА
ДОРОГОБУЖЪ
ЕЛЬНЯ
ЮХНОВЪ
МОСАЛЬСКЪ
МЦЪЩОВСКЪ
ПЕРЕМЫШЛЬ
КОЗЕЛЬСКЪ
КАЛУГА
ТАРУСА
АЛЕКСИНЪ
ТУЛА
ЛИХВИНЪ
Протопопого
Потерпѣлицы
БОРОВИЧИ
Опечской посадъ
Угловка
КРЕСТЦЫ
ВАЛДАЙ
Вологое
ДЕМЯНСКЪ
Оз. Селигеръ
ОСТАШКОВЪ
Оз. Всклуй
Оз. Ново
Оз. Волго
ВЫШНІЙ ВОЛОЧЕКЪ
Оз. Берестово
БѢЖЕЦКЪ
Савелино
УСТЮЖНА
ВЕСЬЕГОНСКЪ
КАШИНЪ
Осташково
ТОРЖОКЪ
ТВЕРЬ
Волга
КОРЧЕВА
СТАРИЦА
ЗУБЦОВЪ
ВОЛОКОЛАМСКЪ
КЛИНЪ
ДМИТРОВЪ
Воскресенскъ
РУЗА
МОСКВА
ЗВЕНИГОРОДЪ
ГЖАТСКЪ
МОЖАЙСКЪ
ПОДОЛЬСКЪ
ВЕРЕЯ
БОРОВСКЪ
МАЛОЯРОСЛАВЕЦЪ
СЕРПУХОВЪ
МЕДЫНЬ
ВЯЗЬМА
БѢЛЫЙ
СЫЧЕВКА
Оз. Волиста
Оз. Цевло
Оз. Себежское
Оз. Охлопенное
Оз. Волосовское
Оз. Плавно
Оз. Мядель
Оз. Лосвидо
Оз. Полисто
Оз. Ново
Оз. Шлино
Оз. Ильменъ
Оз. Селигеръ
Оз. Всклуй
Оз. Ново
Оз. Волго
Оз. Берестово

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Построенныя шоссе.

ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ, СПБ.



ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ)

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ, СПБ.

КАРТА
КАЗЕННЫХЪ ШОССЕ

переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ подъ техническимъ надзоромъ шоссейныхъ инспекцій Вѣдомства Путей Сообщенія.

Масштабъ 150 верстъ въ 1 дюймѣ.

150 100 50 0 150 300 верст

Казенныя шоссе Вѣдомства П. С. переданныя во временное хозяйств. завѣдываніе земскихъ учрежденій и Могилевскаго распоряд. комитета.

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ, СПБ.

ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТА
КАЗЕННЫХЪ ШОССЕ
переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе Земства С.-Петербургской губ

Масштабъ въ 1 дюймѣ 25 верстъ.

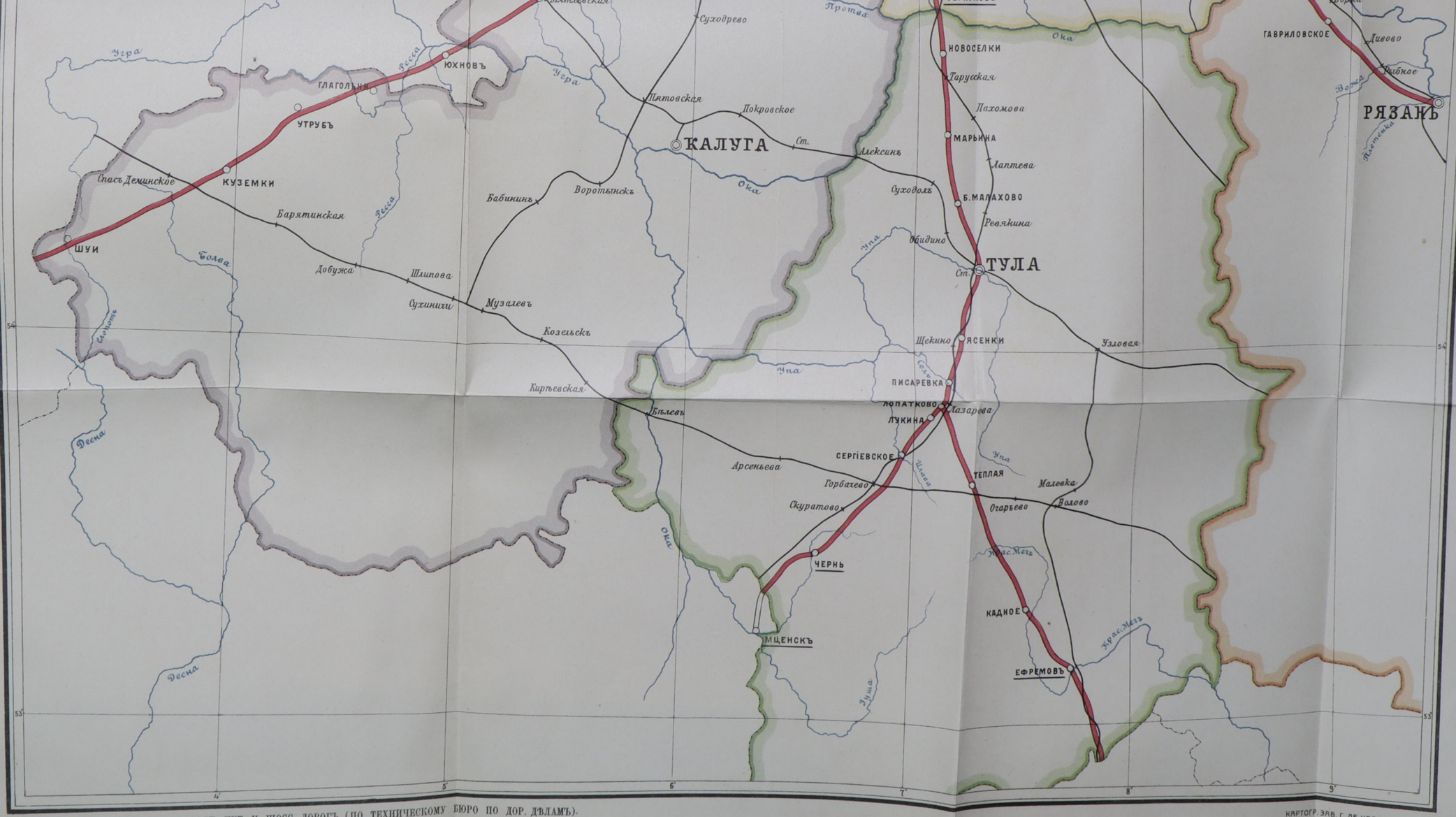
25 в. 0 25 50 вер.

Коркіомяки
Лемболово
Бѣловострровская
Парголово
ОРАНІЕНБАУМЪ
ПЕТЕРГОФЪ
СТРѢЛЬНА
ПЕТЕРБУРГЪ
Р. Нева
ПЕЛЛА
Ропша
Кипень
Каскова
Черковицы
ГАТЧИНА
Р. Ижора
ПАВЛОВСКЪ
НАРВА
Гурлева
Ямбургъ
Ст. Тосна
Сяворицы
Лисино
Рождествено
Ящера
Долговка
ЛУГА
Городецъ
Заполье
Ѳеофил. пуст.
Пахонка
Б. Утрогощъ
Городище
Новоселье
НОВГОРОДЪ
ст. Чудово
р. Луга
р. Ореда
р. Шелонь
р. Волховъ

ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ). КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ, СПБ.

Карта X.

КАРТА
КАЗЕННЫХЪ ШОССЕ
переданныхъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ:
Московской, Рязанской, Тульской, Калужской и Тверской губерній.
1907 г.
Исправлено по 1910 г.
Масштабъ 25 верстъ въ 1 дюймѣ.
верстъ 25 20 15 10 5 0 25 50 верстъ.
КОЛОМНА
ВЫШНІЙ ВОЛОЧЕКЪ
ВЫДРОПУСКЪ
БУДОВО
ТОРЖОКЪ
МАРЬИНО
НОВ. МЕРМЕРИНЫ
ТВЕРЬ
ВОСКРЕСЕНСКАЯ
МѢЛКОВО
БЕЗБОРОДОВО
СПАССКОЕ
КЛИНЪ
ПОДСОЛНЕЧНОЕ
ДУРЫКИНО
ЧЕРНАЯ ГРЯЗЬ
СЕРГІЕВСКІЙ ПОСАДЪ
РОХМАНОВО
ПУШКИНО
ОЖЕРЕЛКИ
БОГОРОДСКЪ
РОСТОКИНО
ИЗМАЙЛОВО
ИЛЬИНСКОЕ
ВСЕСВЯТСКОЕ
МОСКВА
ВЫХИНО
ПОКРОВСКАЯ
ОСТРОВЦЫ
ПОДОЛЬСКЪ
БРОННИЦЫ
СТАРНИКОВО
ЛУКОШКИНА
МОЛОДИ
КАМЕНКА
НЕПЕЙЦИНО
КОЛОМНА
ЛОПАСНЯ
ДОБРАЯ
МЕДЫНЬ
МАЛОЯРОСЛАВЕЦЪ
КОНОНОВА
СЕРПУХОВЪ
ДУХОВИЦЫ
ГАВРИЛОВСКОЕ
НОВОСЕЛКИ
РЯЗАНЬ
ЮХНОВЪ
ГЛАГОЛЬНЯ
УТРУБЪ
МАРЬИНА
Волга
Москва
Ока



ИЗДАНІЕ УПРАВЛЕНІЯ ВНУТР. ВОДН. ПУТ. И ШОСС. ДОРОГЪ (ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ БЮРО ПО ДОР. ДѢЛАМЪ).

КАРТОГР. ЗАВ. Г. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.