

УДК 94(47).06

**Калинин М.В.**, аспирант, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, (Россия)

## «СТРОЙБАТЫ» XVIII ВЕКА. АРМИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

Статья посвящена малоизученному вопросу привлечения армии к выполнению гражданских задач — строительству и ремонту сухопутных дорог в XVIII веке (1730-е – 1780-е гг.). В качестве источников используются документы дорожных ведомств XVIII века: Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог. Предмет исследования: организация государственных работ для определённых к дорожным ведомствам полевых полков (1730-1732 гг.) и специальных батальонов (1748-1782 гг.). Объект исследования: солдаты и офицеры Воронежского, Галицкого, Копорского, Тобольского полков (1730-1732 гг.), а также военнослужащие специальных батальонов, созданных при Канцелярии перспективной дороги (1748-1755) и Канцелярии от строения государственных дорог (1755-1782). В статье рассматриваются принципы комплектования «строительных батальонов», условия их содержания, результаты их работы, проводится связь с основными принципами государственной внутренней политики и делается вывод об высокой эффективности привлечения армии к строительству и ремонту сухопутных дорог. Отдельно в статье разбираются сюжеты, касающихся «убогих» людей — определённых в «дорожный» батальон инвалидов и переписке между Сенатом и Канцелярией от строения государственных дорог относительно дальнейшего применения этих людей.

**Ключевые слова:** дороги, государственные дороги, армия в XVIII веке, дорожная политика, государственное управление в XVIII веке.

**DOI:** 10.22281/2413-9912-2018-02-02-56-61

Привлечение военных к строительству гражданских объектов не было советским изобретением. Солдаты были ключевыми участниками «великих строек» XVIII века. Они работали в Петербурге и на Ладожском канале, строили крепости, каналы, доки, дороги. Опираясь на документы Канцелярии от строений, Л.Н. Семёнова называет солдат «первыми строителями Петербурга» [2, с. 47]. Важнейшую роль сыграли солдаты в строительстве государственных дорог XVIII века (прежде всего, «перспективной» и Московско-Петербургской дорог).

В настоящей статье мы рассмотрим, в какие периоды солдаты привлекались к дорожным работам, сколько денег они получали за работу, как комплектовался «дорожный батальон» в середине XVIII века и когда он был окончательно расформирован и увидим, насколько выгодным для государства было привлечение военных к дорожному строительству. Мы проследим эти сюжеты за 1730 – 1787 гг., это крайние даты привлечения к дорожным стройкам военных.

Источники, на основании которых мы постараемся осветить обозначенные выше сюжеты, это документы государственных «дорожных» учреждений XVIII века: Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог; наряду с

этим это документы Камер-коллегии и Сената, в прямом ведении которых государственные дороги находились в 1730 – 1742 гг. Документы этих учреждений лежат в фонде 248 (Сенат) РГАДА – кн. 604 (дела по Камер-коллегии), кн. 5472, кн. 5483 (дела Канцелярии от строения государственных дорог). Отложившиеся в фондах указанных учреждений являются преимущественно делопроизводственными материалами. Это отчёты в Сенат организаторов дорожных работ, распоряжения Сената по отчётам, мнения, поданные в Сенат организаторами работ, ведомости по выполненным работам и затраченным на них казённым средствам. Также в источниковую базу исследования легли опубликованные законодательные акты.

В настоящий момент в историографии отсутствуют специальные исследования, посвящённые участию армии в строительстве гражданских объектов. Косвенно эти сюжеты затрагивают в своих исследованиях С.Г. Струмилин, Л.Н. Семёнова, Н.Н. Петрухинцев. Анализируя социальное происхождение рабочих казённых заводов, Струмилин обнаружил, что к середине 18 века основным источником рабочей силы стали определённые к заводам рекруты [1, с. 321]. Л.Н. Семёнова, опираясь на документы Канцелярии от строений, утверждает, что на строительстве Санкт-Петербурга

было находились значительные воинские контингенты (около 6500 человек в 1721 году [2, с. 48]). Семёнова характеризует находившихся в распоряжении Канцелярии от строений солдат как «по-военному организованных подневольных работников» и делает вывод, что наличие их препятствовало развитию наёмного труда и тормозило формирование рабочего класса [2, с. 49]. Важное наблюдение о месте армии в гражданском управлении сделал Н.Н. Петрухинцев. Исследователь показал, что ввиду слабости и малочисленности местной администрации в России, армия стала неотъемлемой частью административно-финансового аппарата на местах [3, с. 108]. По подсчётам Петрухинцева, в 1735 году исполнение административно-податных обязанностей отвлекало фактически три полка из имевшихся в полевой армии сорока [3, с. 109]. Российский опыт здесь не оригинален — как показывает автор, привлечение армии к решению экономических задач было общим местом в практике европейских монархий XVIII века [3, с. 108].

Отмеченная Н.Н. Петрухинцевым слабость государственного аппарата на местах проявилась в ходе привлечения уездных работных людей к дорожным стройкам. Отказ от принудительного труда уездных людей и использование вместо них подрядных работников было слишком затратно для казны. Успешным решением этой проблемы стало привлечение на работу военных. Так же, как и работные люди, солдаты получили деньги за свой труд по «плакатным» расценкам (или даже ниже их), но при этом снарядить их на работу было гораздо проще, чем крестьян, особенно в летнее время, когда последние были заняты земледельческим трудом. Такой шаг лежит в логике государственного управления XVIII века — вспомним известное петровское утверждение о том, что военный есть лучший чиновник.

Осенью 1730 года, во время большого ремонта Московско-Петербургской дороги, инициированного указом Анны Иоанновны от 22 мая 1730 года [4, л. 454] генерал-прокурор Сената П.И. Ягужинский предложил Сенату чинить эту дорогу силами военных — «ежели полкам не будет походу, чтобы народу во время работное в мощении тех мостов облегчение было, нарядить три или четыре полка с заплатаю заработных денег» [4, л.

560]. Чуть позже, уже весной 1731 года, президент Военной коллегии генерал-фельдцейхмейстер Миних попросил Сенат «определить к исправлению мостов обретающиеся близ исправления тех мостов полки из Твери Копорский, из Новгорода Галицкий для лучшего в строении мостов поспешения и в зарплате заработных денег меньшего расходу» [4, л. 717]. Заметим, что обозначенные полки к лету 1731 года были определены к фортификационным работам (Копорский — в Кронштадте, Галицкий — в Нарве), о чём свидетельствует то же самое доношение Миниха. Следовательно, Миних которого в то время можно, без сомнения, назвать в то время главным инженером России (и по военной, и по гражданской части), считает ремонт мостов на дороге между столицами делом более важным, чем обустройство крепостей в Прибалтике. Кроме того, благодаря этому прошению, мы видим еще одну причину, по которой Миних просит заменить крестьян солдатами: сэкономить казенные деньги, поскольку в 1731 году солдатам платили даже меньше, чем уездным работным людям — 3 копейки в день [4, л. 869]. 11 мая 1731 года Сенат утвердил прошение Миниха и определил к строительству Новгородской и Псковской дороги четыре полка: солдаты Галицкого, Копорского и Воронежского полков чинили Московско-Петербургскую дорогу, а солдаты Тобольского полка чинили Псковскую дорогу [4, л. 726]. Если учесть, что армия Российской Империи располагала в то время 49 гарнизонными полками, из которых 21 полк был расквартирован в Прибалтике, а 28 — во внутренних российских губерниях [3, с. 104], легко подсчитать, что ремонт дорог государственного значения отвлек силы более 8% ее личного состава. Численность обычного полка того времени — это 2 батальона солдат, в общей сложности, 1200-1500 человек. Однако, ввиду нехватки личного состава, реальное число людей в полках было меньшим. Как показывают источники, летом 1732 года на Новгородской и Псковской дорогах работало 2,5 тысячи солдат [4, л. 828] — то есть, 500-700 человек в каждом полку. Солдаты занимались дорожными работами два летних сезона 1731-1732 гг. 1 октября 1732 года все солдаты были уволены от мо-

стовых работ и переведены на винтер-квартиры [5, л. 29] Следующим летом солдаты ремонтом дорог заниматься не могли — началась война за польское наследство, а в 1735 году — русско-турецкая война и, легко предположить, что президент Военной коллегии фельдмаршал Миних решил использовать военных по их прямому назначению.

После окончания русско-турецкой войны, в конце 1740 года, президент Военной коллегии Миних предложил Сенату дать для строительства «перспективной дороги» от Санкт-Петербурга до Соснинской пристани 500 человек солдат из ближних к той дороге полков. Сенат одобрил предложение фельдмаршала и определил для содержания караулов и выполнения работ 138 человек из Ростовского пехотного полка и 75 человек из Невского пехотного полка [7, с. 82]. Этим людям не хватало и 30 апреля 1741 года определенный к строительству «перспективной» дороги премьер-майор Вильбоа обратился в Сенат с просьбой «чтобы к той работе определены были полков два или три, дабы, за малолюдством наемных работников, в строении оной не учинилось остановки» [7, с. 312] Однако новых солдат Вильбоа не получил — напротив, по указу генералиссимуса принца Антона-Ульриха Брауншвейгского от 1 мая 1741 года «О неупотреблении солдат ни к каким работам, кроме самых нужнейших крепостных работ», 5 мая 1741 года Сенат распорядился уволить солдат Ростовского и Невского полков, а исправлять дорогу повелел вольными наемными или уездными людьми [7, с. 349]. Напрасно Вильбоа уговаривал Сенат, утверждая, что, «если никого из других полков вновь прислано не будет, то не точию в строении той дороги учинится остановка, но и караулов при денежной казне и при материалах содержать будет некем». Исполняя высочайший указ, Сенат даже не разрешил Вильбоа оставить при себе капитана Ростовского полка Гревса и поручика Невского полка Ескова, которые были помощниками Вильбоа — и Гревс, и Есков, и пятеро караульных солдат были отозваны в армию, а вместо них Сенат распорядился дать Вильбоа трёх отставных обер-офицеров [7, с. 375]. Единственное, чего удалось добиться уже Сенату — оставить при строительстве дорог самого Вильбоа и выделить

30 человек солдат с «пристойным числом унтер-офицеров, с дачей им жалованья против остзейских гарнизонов из отпускаемых на строение оной дороги денег» [8, с. 448].

Новую страницу в истории «строительных батальонов» XVIII века открыл сенатский указ от 20 декабря 1748 года «О назначении от Военной коллегии 400 человек солдат, неспособных к полевой службе, для исправления дорог около Санкт-Петербурга» (ПСЗ. Т. XII. №9565). По этому указу Канцелярия перспективной дороги получала две роты по 200 человек рядовых. Практика прикрепления военных команд к гражданским учреждениям также была нормальной для государственного управления XVIII века. Так, к Канцелярии Ладожского канала с 1726 года был прикреплен весь московский гарнизон [9, с. 205]; к Канцелярии от строений — специальный батальон численностью 669 человек, комплектовавшийся солдатами и офицерами Петербургского гарнизона и строевых частей [9, с. 220]. А в 1765 году был утвержден штат особой военной команды при Канцелярии от строений, состоявшей из 2 гренадерских, 2 мушкетерских и 2 рабочих рот (всего 1451 человек) [9, с. 205].

Вернёмся к ротам, приписанным к Канцелярии от строения государственных дорог. Их комплектовали из солдат, которые не могли нести армейскую службу, но были способны выполнять гарнизонную и работную службы. Несложно догадаться, что в «дорожные роты» попадали немолодые, нередко искалеченные солдаты, которые уже не интересовали Военную коллегию, но ещё могли пригодиться государству (вспомним инвалидную команду Белогорской крепости из пушкинской «Капитанской дочери»). Из этих 400 человек 50 солдат определялись в караульную службу, а 350 — к ремонтным работам. Жалованье, провиант и амуниция для служащих «дорожных рот» обеспечивались за счёт средств, собранных с проезжающих по дороге (ПСЗ. Т. XIV. №10377). Интересный факт: оружие солдаты «дорожных рот» получали старое, побывавшее в починке, причём ружьями обеспечивали только караульных, остальные же были вооружены шпагами (ПСЗ. Т. XIV. №10377).

С учреждением в 1755 году Канцелярии

от строения государственных дорог положение «дорожных рот» изменилось. Они были преобразованы в батальон, численность которого должна была составлять 520 человек (400 солдат, 50 извозчиков, 30 денщиков, 16 капралов, 8 сержантов, 4 ротных писаря, 4 каптернамуса, 4 цирюльника, 4 барабанщика) (ПСЗ. Т. XIV. №10377), с выплатой жалованья «против остзейских гарнизонов». Помимо жалованья, Канцелярия обеспечивала свой батальон амуницией и провиантом. Вопрос, где жили «дорожные» солдаты и офицеры (в обывательских домах или походных палатках), источники выяснить не позволяют.

Вопрос комплектования «дорожного батальона» вызвал столкновение Сената и Военной коллегии. Последняя отказалась определять в «дорожный батальон» годных к несению армейской службы людей. После долгих согласований, Сенат принял решение комплектовать батальон негодными к строевой, но годными к гарнизонной и работной службам солдатами и офицерами [6, л. 237]. Только извозчиков Военная коллегия разрешила набирать из новоприбранных рекрутов [6, л. 237]. К лету 1760 года в батальоне при Канцелярии от строения государственных дорог находилось 343 рядовых и 38 извозчиков (о наличии унтер-офицеров отчёты не сообщают), барабанщиков же не было вообще [6, л. 243 об.]. Среди них — 33 инвалида, которые по состоянию здоровья не могли служить. Все это были пожилые люди (средний возраст 61,6 лет). Самый старший «инвалид», солдат Данила Кисельников (78 лет), находился в армии ещё с петровского времени [6, л. 545]. Показательны характеристики состояния здоровья «инвалидов», поданные Канцелярией от строения государственных дорог в Сенат. Так, у солдата Дмитрия Арехина (55) лет мы видим паралич правой стороны с указанием, что ум помутился [6, л. 543]; у солдата Лариона Баранова (70 лет) — частую одышку и кашель с колотьем от раздавленных членов внутри [6, л. 543]. Оба при этом, как показывают поданные Канцелярией в Сенат ведомости — ветераны кампаний 1730-х — 1740-х: и Арехин, и Баранов участвовали в войне за польское наследство, русско-турецкой 1735-1739 гг. и русско-шведской 1741-1743 гг. войнах. Очевидно, что дряхлые

увечные старики никак не могли быть полезны Канцелярии от строения государственных дорог и та стремилась избавиться от них, чтобы не тратить зря деньги. Однако Сенат, перед тем, как дать отставку «инвалидам» несколько раз уточнил у Канцелярии, нельзя ли этих людей поставить куда-нибудь сторожами [6, л. 550]. Положение дел изменилось только в 1767 году, когда Сенат наконец рассудил, что в «дорожном» батальоне должны служить люди здоровые, поскольку дряхлые только напрасно «составляют счёт» (ПСЗ. Т. XVIII. №12918.). К тому моменту в батальоне оставалось только 133 солдата — остальные, надо полагать, либо умерли, либо получили отставку по инвалидности (ПСЗ. Т. XVIII. №12918.). Отныне «дорожный» батальон должен был комплектоваться из вступающих в службу рекрутов (ПСЗ. Т. XVIII. №12918).

В 1780 году, с упразднением Канцелярии от строения государственных дорог, батальон Канцелярии был отдан Экспедиции по строению дорог (ПСЗ. Т. XX. №15074). Окончательно «дорожный батальон» был расформирован по указу Екатерины II в 1782 году, «разбор и помещение из онаго людей» было представлено на рассмотрение Военной коллегии (ПСЗ. Т. XXI. №15033). В дальнейшем военные ещё будут привлекаться к дорожным работам — так, для организации караула и надзора за работами к Московской дорожной экспедиции в 1787 году были прикомандированы 12 военных: 10 солдат и 2 унтер-офицера. Но собственно строительными работами военные уже не занимались.

Рассмотрев практику привлечения военных к строительству и ремонту государственных дорог, мы можем сделать несколько выводов. Первый: подобная практика была нормальным явлением для государственного хозяйства XVIII века. Военные команды состояли при Канцелярии Ладожского канала, Канцелярии от строений, Канцелярии перспективной дороги и Канцелярии от строения государственных дорог. Второй: солдаты — лучшие работные люди для государства: им можно меньше платить, они могут работать летом (когда у крестьян страда), и, в отличие от крестьян, не разбегаются при первой возможности по домам. При этом стоит заметить, что привлечение военных к дорожным работам со-

здаёт дополнительные организационные трудности для государства. В отличие от крестьян, которые обычно живут вблизи стройки и работают, опираясь на собственное хозяйство, военных необходимо обеспечить необходимым инвентарём и транспортом. Но самым большим препятствием на пути «дорожных» батальонов являются войны. В XVIII веке война в России ведёт немало, а они отвлекают от дорожных работ и военных строителей и выделенные на стройку деньги. Третий: проанализировав характер организации «дорожных» рот и батальонов, легко заметить, что сухопутные дороги в 1730-е — 1780-е гг. не были приоритетным направлением в государстве. Если к строительству Ладожского канала был определен весь московский гарнизон, то самое большее число военных, привлекавшихся к строительству государственных дорог — 4 полка, которые работали в 1731-1732 гг. на Московско-Петербургской и Псковской дорогах. В дальнейшем дорожные ведомства получали военные команды, комплектовавшиеся из негодных к строевой солдат и офицеров, которых Сенат считал возможным привлекать к караульной и работной службам. И если Канцелярия от строений получила в 1765 года особую военную команду, состоявшую из шести рот (1451 человек), то Канцелярия от строения государственных дорог довольствовалась единственным батальоном, который, к тому же был ещё и не укомплектован (к 1767 году вме-

сто 400 человек там находилось только 133 человека). К 80-м гг. XVIII века государство отказывается и от уездных работных людей, и от военных строителей: дороги строятся подрядом, а «дорожный» батальон расформируется в 1782 году.

Таким образом, бойцы «стройбатов» XVIII века были дешевыми (денег за работу солдатам платили ещё меньше, чем работным людям) и эффективными (поскольку могли работать и летом, и зимой) исполнителями дорожных работ. В то же время, в отличие от крестьян, солдаты не могли постоянно заниматься этими работами, поскольку время от времени Россия вступала в очередную войну, которая отвлекала от дорожного строительства и людские, и финансовые ресурсы. Когда же дорожные ведомства получили в своё распоряжение специальные батальоны, обнажилась другая проблема: правительство, для которого дорожное строительство не было первоочередной задачей, часто комплектовало «дорожные батальоны» инвалидами, годными только к богадельне. Поэтому наиболее эффективными строителями сухопутных дорог в XVIII веке были наемные люди, работавшие у подрядчиков. Но полностью правительство отказалось от принудительного крестьянского и солдатского труда только к 80-м гг. XVIII века, после коренного изменения организации государственного управления и принципов фискальной политики.

#### Список литературы

1. Струмилин С.Г. История чёрной металлургии в СССР. М.: Наука, 1954. Т. 1.
2. Семёнова Л.Н. Рабочие Петербурга в первой половине XVIII века. Л.: Наука, 1974.
3. Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны. Формирование внутривосточного курса и судьбы армии и флота. СПб.: Алетейя, 2001
4. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 604.
5. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Оп. 11. Кн. 828.
6. РГАДА. Ф. 248. Сенат. Кн. 5483
7. Журналы и определения правительствующего сената за март, апрель и май 1741 г. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1890.
8. Журналы и определения правительствующего сената за июнь, июль, август и сентябрь 1741 г. СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1891.
9. Государственность России: словарь-справочник. М.: Наука, 1999. Т. 2.

#### «CONSTRUCTION BATTALIONS» OF 18<sup>TH</sup> CENTURY. THE ARMY BUILT ROADS.

The article is devoted to the little-studied issue of involving the army in the implementation of civil tasks — the construction and repair of land roads in the XVIII century (1730-1780 – ies.). The sources are documents of road agencies of the XVIII century: the Office of the perspective road and the Office of the structure of state roads. Subject of research:

organization of state works for the field regiments (1730-1732) and special battalions determined for road departments (1748-1782). Object of study: soldiers and officers of the Voronezh, Galician, Kopyrye, Tobolsk regiments (1730-1732 gg), and soldiers of special battalions created under the Office of the prospect road (1748-1755) and the Office of public roads construction (1755-1782). The article deals with the principles of recruitment of "construction battalions", the conditions of their maintenance, the results of their work, the connection with the basic principles of state internal policy and the conclusion about the high efficiency of involving the army in the construction and repair of land roads. The article also explains the stories concerning the "poor" people — defined in the "road" battalion of the disabled and the correspondence between the Senate and the Office of public roads construction on further use of these people.

**Keywords:** roads, state roads, army in the XVIII century, road policy, public administration in the XVIII century.

### References

1. Strumilin S. G. Istorija chjornoj metallurgii v SSSR [The history of metallurgical industry in USSR]. M.: Nauka, 1954. T. 1.
2. Semjonova L.N. Rabochie Peterburga v pervoj polovine XVIII veka [St. Petersburg workers in the first half of the XVIII century]. L.: Nauka, 1974.
3. Petruhincev N.N. Carstvovanie Anny Ioannovny. Formirovanie vnutripoliticheskogo kursa i sud'by armii i flota [The reign of Anna Ioannovna: the formation of the internal political course and fate of the Army and the Navy]. SPb.: Aletejja, 2001
4. RGADA. F. 248. Senat. Op. 11. Kn. 604.
5. RGADA. F. 248. Senat. Op. 11. Kn. 828.
6. RGADA. F. 248. Senat. Kn. 5483
7. Zhurnaly i opredelenija pravitel'stvujushhego senata za mart, april' i maj 1741 g.. SPb.: Tipografija Pravitel'stvujushhego Senata, 1890.
8. Zhurnaly i opredelenija pravitel'stvujushhego senata za ijun', ijul', avgust i sentjabr' 1741 g.. SPb.: Tipografija Pravitel'stvujushhego Senata, 1891.
9. Gosudarstvennost' Rossii: slovar'-spravochnik. M.: Nauka, 1999. T. 2.

### Об авторе

**Калинин Михаил Владимирович** – аспирант кафедры истории России до начала XIX века исторического факультета Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова (Россия), E-mail: mixail.k179@gmail.com

**Kalinin Mikhail Vladimirovich** – post-graduate student of the Department of History of Russia prior to the beginning of the XIX century, the faculty of history of Moscow state University (Russia), E-mail: mixail.k179@gmail.com