

Исторический журнал: научные исследования

*Правильная ссылка на статью:*

Ершова Т.В., Максимец Д.А. Деятельность Московского губернского земства по шоссированию дорог в годы Первой мировой войны // Исторический журнал: научные исследования. 2025. № 4. DOI: 10.7256/2454-0609.2025.4.75076 EDN: RAMZUW URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=75076](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=75076)

## Деятельность Московского губернского земства по шоссированию дорог в годы Первой мировой войны

Ершова Тамара Витальевна

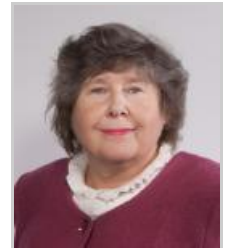
ORCID: 0000-0002-1652-3565

доктор исторических наук

профессор; департамент истории института гуманитарных наук; Московский городской педагогический университет

129226, Россия, г. Москва, 2-й Сельскохозяйственный проезд, д. 4, к. 3

✉ [ErshovaTV@mgpu.ru](mailto:ErshovaTV@mgpu.ru)



Макимец Дмитрий Александрович

ORCID: 0009-0003-6425-2370

аспирант; департамент истории института гуманитарных наук; Московский городской педагогический университет

129226, Россия, г. Москва, 2-й Сельскохозяйственный проезд, д. 4, к. 3

✉ [dmitry.maksimets@mail.ru](mailto:dmitry.maksimets@mail.ru)



[Статья из рубрики "Проблемы войны и мира"](#)

### DOI:

10.7256/2454-0609.2025.4.75076

### EDN:

RAMZUW

### Дата направления статьи в редакцию:

05-07-2025

### Дата публикации:

25-08-2025

**Аннотация:** Объектом исследования данной статьи является состояние сети шоссейных дорог в период Первой мировой войны. Предмет исследования – деятельность

Московского губернского земства по дорожной части. Статья рассматривает проблему влияния войны на деятельность земских органов, взявших на себя большое количество дополнительных функций, связанных с особенностями военного времени и положением дел в стране и губернии. Главными источниками при изучении данной проблемы стали Журналы заседаний и постановления Московского губернского земства, позволяющие проследить все стадии принятия дорожных решений: от зарождения идей по улучшению дорожной инфраструктуры до реализации крупных проектов шоссейных сетей. Их материалы доказали, что изменения во время Первой мировой войны коснулись и традиционной сферы земской деятельности – шоссирования дорог. Методологической основой данного исследования являются принципы историзма, конкретности и объективности. К используемым в работе методам относятся: проблемно-хронологический и историко-генетический. В статье выделяются основные направления земской работы по дорожной части в военное время: поиск новых способов пополнения дорожного бюджета (эксплуатация шоссейных обрезаев, регулирование шоссейного сбора, уменьшение разъездов работников дорожного отдела, привлечение частных лиц и учреждений), рассмотрение ходатайств уездных земств, регулирование поставки материалов, совершенствование юридической составляющей дорожных сделок, борьба с нехваткой рабочих рук, например, путём разрешения женщинам работать на шоссейных заставах наравне с мужчинами и привлечением к работам на дорогах военнопленных. Авторами доказано, что в годы Первой мировой войны земские органы, несмотря на большое количество проблем, вызванных в первую очередь недостатком финансирования, продолжали активно заниматься шоссированием дорожной сети Московской губернии. Новизна исследования заключается в более глубоком изучении шоссирования дорог в военных условиях, расширении представлений о значимости Журналов заседаний Московского губернского земства как исторических источников и введении в научный оборот новых архивных материалов, сберегающихся в Центральном государственном архиве города Москвы (далее – ЦГА Москвы).

**Ключевые слова:**

Первая мировая война, Московское губернное земство, шоссирование дорог, дорожный бюджет, дорожное строительство, местное самоуправление, земство, дорожная сеть, шоссе, оптимизация расходов

**Введение.** Дорожной сфере, как одному из направлений земской деятельности, уделялось немало внимание во время Первой мировой войны, ведь дороги не только играли важную экономическую роль в жизни общества, но и служили надёжными путями сообщения нуждам фронта во время боевых действий. В данный период поддержание в исправном состоянии существующих шоссе было крайней необходимостью. Например, если до войны, по мнению представителей промышленности, Московский тракт «заглох», то во время войны он заставил о себе вспомнить в связи с большими объёмами провоза грузов между Москвой и Петроградом в условиях загруженности железных дорог [\[1, с. 461\]](#), из-за чего прибывающие на пригородные станции грузы и не могли быть отправлены на место назначения [\[2, с. 362\]](#).

Московское губернное земство продолжало выделять средства на дорожную инфраструктуру, строить новые шоссе и обсуждать дорожные вопросы во время Первой мировой войны, которая оказала значительное влияние на способы оптимизации расходов, темпы и качество шоссирования дорог Московской губернии.

Шоссирование дорог — это проведение работ по превращению грунтовых дорог в шоссе, то есть использование твёрдого искусственного покрытия поверх грунтового основания и канав для стока воды по обочинам. Шоссейные дороги отличались от грунтовых тем, что их полотно было укреплено щебёночным слоем (твёрдые породы, камни, разбитые на куски толщиной от 3,5 до 5 см.). Толщина слоя варьировалась от 5 до 7 дюймов. Ширина шоссе составляла 2,5–3 сажени, а ширина обочин – 1,5 сажений. За земляными или мощёными обочинами устраивали канавы для отвода воды (шириной по дну 30–60 см), за которыми располагались обрезы – полосы земли, служившие пастбищем для проезжающих лошадей и для прогона скота. Для стока поперёк обочин в шахматном порядке располагались канавки и воронки [\[3, с. 796-797\]](#).

До выхода настоящей работы было опубликовано немало исследований, посвящённых земской деятельности, часть из них касалась и шоссирования дорог. Это и состоящая из 4-х томов «История земства за сорок лет» Б. Б. Веселовского, в последнем томе которой автор охарактеризовал историю земства в начале XX века. В данной работе земство рассматривается организатором многих практических начинаний, одним из которых являлось активное строительство шоссированных дорог [\[4\]](#). Подтвердил данную точку зрения и И. Ю. Долуев, считая, что дорожная деятельность в Московской губернии имела особое значение и являлась образцовой для других регионов [\[5\]](#).

Серьёзным вкладом в изучение проблемы деятельности земских органов в годы Первой мировой войны стали работы таких исследователей как Н. Д. Судацов [\[6, 7, 8\]](#), Л. В. Печалова [\[8\]](#), Е.М. Петровичева [\[9, 10\]](#), В. В. Акишина [\[11\]](#). В них уделяется внимание как общему месту земских органов в стране в военные годы, так и отдельным аспектам земской деятельности, таким как: организационные основы земств, вопросы финансирования земских органов, взаимодействие с властью, социально-экономические проблемы, кооперация, народное образование, медицина, помощь раненым, снабжение армии. Отдельно стоит выделить работы П. В. Галкина и А. Г. Важенина, изучавших деятельность Московского губернского земства, в том числе и в военный период [\[12\]](#).

Признавая безусловные заслуги вышеперечисленных авторов в исследовании земской деятельности в довоенный период и в годы Первой мировой войны, отметим, что проблема земской деятельности по шоссированию дорог практически не затрагивалась. Из указанных публикаций можно сделать вывод об общем положении земских дел в военное время. Для того, что понять значимость дорожного вопроса и причины расходования земских и государственных средств на содержание шоссе, необходимо более детальное изучение источников и включение в работу новых материалов.

**Ход исследования.** В военное время перед земством встала задача продолжения шоссирования сети дорог Московской губернии. 25 июля 1914 г., через несколько дней после вступления Российской империи в Первую мировую войну, Московское губернное земство провело экстренную сессию, которая началась со вступительного слова председателя управы Фёдора Владимировича Шлиппе, призвавшего «напрячь все наши силы, чтобы не замедлить тот творческий труд на пользу населения, к которому мы призваны» [\[13, с. 3\]](#). С началом войны земский бюджет, ранее являвшийся бездефицитным, начал испытывать недостаток средств. В связи с большими военными расходами и нехваткой средств на дорожные работы выросла потребность получения дополнительного дохода, направляемого на шоссирование дорог. В мае 1915 г. земство предложило эксплуатировать шоссевые обрезы под устройство на них движения электрической, паровой и конной тяги [\[14, с. 10\]](#). 4 июля того же года земская управа

рассмотрела доклад «О сдаче в аренду резервов шоссе»: обрезы шоссейных дорог земцы предлагали использовать для аренды с целью пополнения земского бюджета [15, с. 11]. Зачастую обрезы сдавались крестьянам для обустройства хозяйственных построек [16, л. 1] или торговых точек [17, л. 3].

Обрезы шоссе были удобным местом для прокладки электрических кабелей. На экстренной сессии земства 5 августа 1915 г. был заслушан доклад «О прокладке электрических кабелей по шоссе губернского земства», после которого собрание постановило поручить дорожной комиссии и губернской управе выработать временные условия, на которых могут выдаваться разрешения на прокладку электрических подземных кабелей и проводку электрических воздушных проводов по обрезах шоссе, находящихся в ведении губернского земства [18, с. 2]. Работа в этом направлении возобновилась и на следующей земской сессии – через месяц [19, с. 6]. Прокладкой кабелей занималось акционерное общество «Электропередача», учреждённое в 1913 г. для производства, передачи на расстояние и эксплуатации электрической энергии [20, с. 3]. На земской сессии 20 октября 1915 г. был поднят вопрос о возможности приобретения Московским губернским земством данного предприятия [21, с. 8]. В следующем 1916 г. Московское губернское земство признало, что акционерное общество «Электропередача» не справляется с заявленными обязанностями, «не обеспечивает интересы общественных управлений в чрезвычайно важном для населения деле снабжения его электрической энергией и, как учреждение временное, не устраняет всех тех опасений, которые имеются у губернского земства от принадлежности о-ва «Электропередача» к германскому тресту». Земцы ходатайствовали у правительства о ликвидации данной организации, создав при этом ликвидационную комиссию из двух представителей [22, с. 23-24]. Земская управа ходатайствовала о предоставлении ей права на прокладку кабелей и отводку от существующих по её усмотрению лишь в тех случаях, когда этого потребуют обстоятельства военного времени, для предприятий, работающих на нужды государственной обороны и на время производства ими предметов военного снаряжения [23, с. 18]. По резервам шоссе шла и прокладка трамвайных линий. На сессиях 1915 г. шла речь о продолжении постройки трамвая по резерву Петроградского шоссе от Петровского парка до села Всехсвятское.

Одним из главных источников дорожных доходов, перераспределявшихся на дорожные работы, являлся шоссейный сбор, который собирался как с земских, так и с казённых шоссе. На 1916 г. земство запланировало получить 115 тыс. рублей – с земских и 126 тыс. рублей – с казённых. Расходы по взиманию шоссейного сбора управа оценила в 34 тыс. рублей. Но земцы решили выделить ещё 6870 рублей с формулировкой «на временные прибавки по случаю вздорожания жизни».

Часто земские гласные выражали мнение о состоянии отдельных дорог. Например, в марте 1916 г. А. А. Эйлер обратил внимание на неудовлетворительное состояние шоссе под Волоколамском и на необходимость его своевременной очистки от снега во время весенней распутицы. Гласный отметил, что «шоссейный сбор с населения берётся, а пользоваться хорошей дорогой населению не приходится» [24, с. 29-30].

Из-за нехватки средств и стремительного роста цен в земскую управу поступали предложения о сокращении ремонта дорог, но большинство гласных были решительно против. Сэкономить смогли, по предложению гласного А. М. Чернова, на уменьшении количества разъездов (ввиду покупки автомобилей) [24, с. 53]. Но на выполнение плана

по шоссированию на очередной сессии 1916 г. средств всё равно не хватало, а предложения управы по поводу изыскания недостающих средств земство постановило оставить открытыми до следующей очередной сессии 1917 г.

Московское губернское земство занималась рассмотрением ходатайств, касающихся дорожных вопросов. Например, Дмитровское уездное земское собрание просило шоссировать весь участок Вербилковского шоссе в текущем году. Управа обещала принять все меры, но работа осложнялась нехваткой рабочих рук и проблемами с подвозом камня [\[24, с. 62\]](#). Многие сельские общества при отводе земли под дорогу выставляли требование провести новое шоссе через их населённые пункты и не соглашались на отвод земли, если выставленное ими условие не принималось [\[25, с. 409-410\]](#).

В земских органах, особенно в дорожном отделе, росла потребность в оперативном и быстром передвижении, поэтому в июне 1916 г. губернское собрание постановило разрешить управе приобрести второй автомобиль для нужд дорожного отдела земства [\[22, с. 26\]](#).

Шоссейные дороги Московской губернии строились не только за счёт государственных вложений, но и за счёт частных лиц и учреждений. Например, Русско-Балтийский автомобильный завод выделил 40 тыс. рублей на постройку шоссе на протяжении полутора версты около платформы «Фили» Александровской железной дороги. А графиня М. И. Витте внесла средства на постройку дороги от Красной Пахры по направлению к городу Подольску на протяжении полверсты. Земство планировало начать строить данный участок с весны 1917 г., а также «после войны, когда у губернского земства явятся свободные на дорожные потребности средства», вернуть половину потраченной графиней суммы [\[23, с. 16-17\]](#).

Одной из важных проблем при шоссировании дорог являлось качество материала, поэтому в декабре 1916 г. земство признало необходимость проживания инженера на линии для установления лучшего надзора «за поставкой материала, производством работ и действием десятников» [\[26, с. 71\]](#).

В том же году земский гласный А. Е. Грузинов предложил уделять большее внимание своевременным мерам по расчистке дорог от грязи и борьбе со снежными заносами. Он же выступил за разработку правил пользования шоссе дорогами. Такое решение позволило минимизировать конфликтные ситуации на дорогах и обеспечить их большую сохранность.

Потребность мужчин на фронте сказалась и на составе дорожных работников. Земство признало возможным предоставление должностей смотрителей шоссе застав женщинам на одинаковых основаниях с мужчинами, кроме застав с особо сильным движением.

Земская управа старалась оптимизировать и юридическую составляющую дорожного дела. Специалисты привлекались земством для выработки более оптимальных форм заключения дорожных сделок [\[26, с. 7-8\]](#).

Не остался в стороне и вопрос о заработной плате дорожных работников: содержание дистанционных инженеров увеличили на 1800 рублей, старших инженеров – на 2400 рублей «на время войны и до наступления нормальных условий оплаты труда». Также в помощь инженерам для постройки дорог новой сети земство пригласило 4-х человек с

окладом в 1800 рублей каждому [\[22, с. 19-21\]](#). Временные прибавки к жалованью полагались и смотрителям шоссейных застав, и прочим служащим дорожного отдела [\[23, с. 17\]](#).

Кроме штатных и наёмных работников к строительству дорог привлекались военнопленные. В 1917 г. дорожному отделу земской управы пришлось организовать свои обозы в количестве 300 лошадей и возбудить ходатайство перед Управлением шоссейных дорог об отпуске военнопленных для обслуживания этих обозов и для разработки каменных и песчаных карьеров, а также для производства дальнейших работ. Для оборудования обозов и закупки лошадей дорожному отделу пришлось командировать своих сотрудников в Черниговскую губернию, таким образом получив выгодные условия [\[27, л. 27\]](#).

Московское губернское земство подавало прошения Министерству путей сообщения о выделении дополнительных субсидий на содержания казённых дорог в 1917 г. Земская управа в 1916 г. обратилась к начальнику Московского округа путей сообщения с ходатайством ассигновать 540 тыс. рублей вместо отпускаемых 202455 рублей. «Ввиду сильного вздорожания цен на материалы и рабочую силу, вызванного переживаемым ныне чрезвычайным временем». Земская управа считала, что поддержание в исправном состоянии существующих дорог стало более важно, чем в годы, предшествующие войне [\[28, л. 2\]](#).

Позже земство привело примерные цифры своего расчёта: расходы на 1917 г. должны были составить 675 тыс. рублей (545 тыс. – на ремонт, 92 тыс. – на администрирование, 38 тыс. – на общедорожные расходы), доходы же от получения шоссейного сбора и сдачи в аренду обрезаев дорог должны были составить примерно 135 тыс. рублей. После вычета из расходов доходов получалось, что ассигнования должны были составить как раз 540 тыс. рублей [\[29, л. 3\]](#). Более подробная смета, по мнению земцев, не составлялась в виду того, что потребовалось бы много работы и времени и может оказаться бесцельным, если бы было отказано в ассигновании [\[30, л. 14\]](#).

Московское губернское земство намерено было лишь провести неотложные капитальные работы. Земцы считали, что какие-либо сокращения запрашиваемой суммы были невозможны, ведь во время войны, когда в Московской губернии, являющейся центром тыловой организации, «сосредоточены масса войск, лазаретов и т.п., а северо-западная часть уже входит в состав Минского военного округа – поддержание шоссейных дорог и мостов в полной исправности для движения войск, для движения непомерно возросшего числа всяких грузов к станциям и со станций железных дорог и для сообщения административных пунктов является вопросов общегосударственной важности» [\[29, л. 3\]](#). Но запрашиваемая сумма из-за бюрократических проволочек и отсутствия средств в казне к 1917 году так и не была выделена.

К февралю 1917 г. хозяйственное состояние Московского губернского земства стало «исключительно угрожающим и, несмотря на осознание «трудности предстоящей работы», земские органы продолжали свою деятельность [\[31, с. 4\]](#).

Московское губернское земство продолжило функционировать и при Временном правительстве. 22 марта 1917 г. земством был рассмотрен вопрос о выделении средств на дорожное дело. Последняя расходная смета земства на дорожный отдел составила 1881999 руб. 33 коп. На этой же сессии финансовая комиссия доложила земскому собранию о большом сокращении сметы по дорожной части на 1917 г. (в особенности по

земским шоссе) из-за тяжёлого финансового положения и невозможности проводить какие-либо работы [\[32, с. 6–7\]](#).

В период с января по июль 1917 г. дорожный отдел земской управы занимался вывозом материалов на линии построек и к железнодорожным станциям, заготовкой камня в карьерах (всего к 1 августа было разработано 1105 кубических сажени и заготовлено в карьере 1401 кубических сажени камня), также за первые 7 месяцев 1917 г. земство отремонтировало 41,37 вёрст дорог количеством 21 тыс. кубических сажени камня, а также полностью отстроило 4,79 вёрст новых дорог.

Земство отчиталось о расходах за данный период данными, представленными в таблице 1.

Таблица 1. Расходы Московской губернской земской управы по дорожной части за январь-июль 1917 г. [\[33, л. 31–32\]](#).

Вид расходов	Сумма расходов, тыс. руб.
Оборудование обоза	155
Вознаграждение техническому персоналу, канцелярии и счетоводу	13,4
Вознаграждение десятникам за их разъезды	32
Заготовка камня в карьерах и на складах	30,3
Постройка и заготовка железобетонных сооружений	12,8
Покупка катков и инструментов	1,5
Содержание и оборудование складов для материала	2,9
Содержание обозов, работающих на постройках	120,3
Содержание военнопленных, работающих на постройках	162,7
Расходы по постройкам: оплата подрядчикам и поставщикам	294,6
Содержание артелей мостовщиков	6,3
Содержание автомобилей при разъездах	1,7
Общие затраты	833,5

**Заключение.** В военные годы земской деятельности сметные значения на шоссирование дорог стремительно росли. Но из-за непоступления земских сборов и правительственных дотаций сметы полностью не выполнялись. Например, по казённым шоссе за 1914 г. нереализованными остались работы на 48790,83 руб., за 1915 г. – на 85486,69 руб. из планируемых 309486,49 руб., то есть 27,6%. Больше всего расходы не выполнялись по статьям «Материалы» (36,8%) и «Мосты и дорожные сооружения» (34,3%) [\[34, с. I, V\]](#).

Во время Первой мировой войны земство занималось постройкой запланированной ещё в 1912 г. сети дорог и выражало твёрдое намерение её закончить. В сеть даже добавляли новые шоссейные участки и мосты. Земство ходатайствовало у Министерства путей сообщения о выделении сумм на постройку новых шоссе, а также о разрешении использовать оставшиеся средства на постройку отдельных шоссе по выполнению сметы для покрытия расходов по другим шоссе, что позволило бы ускорить процесс принятия решений и увеличить темпы шоссирования. К 1914 г. из предполагавшихся 400 вёрст было выстроено около 100 вёрст, в 1914 г. было построено около 90 вёрст, далее темпы шоссирования только уменьшались и к 1917 г. практически сошли на нет.



Суммируя вышесказанное, отметим, что Московское губернское земство во время Первой мировой войны продолжало активно заниматься строительством и ремонтом шоссейных дорог, рассмотрением ходатайств уездных земств, поиском способов получения новых дорожных доходов, таких как сдача в аренду обрезаев дорог и привлечение частного капитала. Проблему нехватки рабочих земство пыталось решить разрешением женщинам наравне с мужчинами поступать на службу смотрителями шоссейных застав и использованием труда военнопленных.

Из-за быстрого роста цен земство увеличивало сметные расходы и повышало оклады служащим дорожного отдела, но остающийся недостаток рабочих, проблемы с подвозом камня, несговорчивость сельских общин, неуплата земских сборов и нарастающий кризис в обществе, связанный с накоплением большого числа проблем по другим вопросам, привели к тому, что земским планам по шоссированию дорог Московской губернии не суждено было сбыться: сметные назначения по ремонту казённых шоссе исполнялись на 60-70%, а планируемая шоссейная сеть 1912 г. была реализована всего лишь наполовину, земство довести её до завершения не смогло.

## Библиография

1. Водные пути и шоссейные дороги: журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. № 2-3.
2. Водные пути и шоссейные дороги: журнал, издаваемый Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К°, 1916. № 2-3.
3. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т. XXXIXа: Шенье – Шуйский монастырь. 1903.
4. Веселовский, Б. Б. История земства за сорок лет. Т. 4. СПб.: Изд-во О. Н. Поповой, 1911.
5. Долуев, И. Ю. Транспортная политика московского губернского земства во второй половине XIX в // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2016. № 3. С. 53-59. DOI: 10.18384/2310-676X-2016-3-53-59 EDN: WLSXMN.
6. Судаев, Н. Д. Земское и городское самоуправление России в годы Первой мировой войны. М.; Ставрополь: Изд-во Ставроп. гос. ун-та, 2001. EDN: YTAVYW.
7. Судаев, Н. Д. Ставропольское земство в годы первой мировой войны // Гуманитарные и юридические исследования. 2014. № 4. С. 68-73. EDN: TTYSBN.
8. Судаев, Н. Д., Печалова, Л. В. Земства и кооперация Ставропольской губернии в годы Первой мировой войны // Гуманитарные и юридические исследования. 2024. Т. 11. № 2. С. 303-308. DOI: 10.37493/2409-1030.2024.2.13 EDN: HWHRQK.
9. Петровицева, Е. М. Земства Центральной России в период Первой мировой войны. М.: МПГУ, 2001.
10. Петровицева, Е. М. Забота земств Центрально-промышленных губерний о снабжении армии в период Первой мировой войны // Смутные времена начала XVII-XX столетий и опыт их преодоления в исторической судьбе России: Сборник материалов по итогам всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Владимир, 02-03 ноября 2020 года. Владимир: Издательско-полиграфическая компания "Транзит-ИКС", 2020. С. 125-129.
11. Акишина, В. В. Роль земств в решении социально-экономических проблем в годы Первой мировой войны (по материалам еженедельного издания "Оренбургское Земское Дело" за 1916 г.) // Двенадцатые Большаковские чтения. Оренбургский край как



историко-культурный феномен: В двух томах К 450-летию старшинства оренбургского казачества (1574 г.), 280-летию основания Оренбургской губернии (1744 г.) и 90-летию учреждения Оренбургской области (1934 г.), 250-летию принятия "Учреждения для управления губерний Всероссийской империи" (1775 г.), 100-летию со дня рождения выдающегося оренбуржца, почетного гражданина города Оренбурга Л. Н. Большакова (1924 г.), 70-летию начала освоения оренбургской целины (1954 г.), Оренбург, 17-20 апреля 2024 года. Оренбург: Оренбургский государственный педагогический университет, 2024. С. 29-33. EDN: XCPRVO.

12. Важенин, А. Г., Галкин, П. В. Московское земство в начале XX века: из опыта регионального самоуправления. М.: Московский государственный областной университет, 2004. EDN: QOWGCJ.

13. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1914, экстренной сессии, 25 июля. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1914.

14. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1915, экстренная сессия 5 августа. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915.

15. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1915, чрезвычайная сессия 5 сентября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915.

16. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка // ЦГА Москвы. Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. 1-2 л.

17. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Справка // ЦГА Москвы. Ф. 184. Оп. 11. Д. 206. 3-4 л.

18. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1915, экстренная сессия, 7-8 мая. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915.

19. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1915, экстренная сессия 2, 3 и 4 июля. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915.

20. Устав Московского Акционерного Общества "Электропередача". Москва: Городская Типография, 1914.

21. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1915, чрезвычайная сессия 19 октября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1915.

22. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1916, экстренная сессия 7-10 июня. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916.

23. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1916, чрезвычайная сессия 28-30 сентября. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916.

24. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1916, февраль-апрель. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916.

25. Водные пути и шоссейные дороги: сборники, издаваемые Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог; под ред. В. М. Лохтина. СПб.: Тип. Министерства путей сообщения: Т-во И. Н. Кушнерёв и К<sup>о</sup>, 1913. № 9.

26. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1916, чрезвычайная сессия 8 декабря. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1916.

27. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. № 152/1434 // ЦГА Москвы. Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. 27-32 л.

28. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. Господину начальнику Московского округа путей сообщения от 12 августа 1916 г. № 106/1254 // ЦГА Москвы. Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. 2 л.

29. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 1 августа 1916 г. № 143/208 // ЦГА Москвы. Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. 3 л.

30. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В Главное управление внутренних водных путей и шоссейных дорог от 19 сентября 1916 г. № 143/1446 // ЦГА

Москвы. Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. 14-15 л.

31. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1917, чрезвычайная сессия 14 февраля. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917.

32. Журналы заседаний и постановления Московского губернского земского собрания... 1917, 52-я очередная сессия 28 февраля – 24 марта. М.: Тип. Д. И. Иноземцева, 1917.

33. Московская губернская земская управа. Дорожный отдел. В управление шоссейных дорог от 20 сентября 1917 г. № 152/1434 // ЦГА Москвы. Ф. 440. Оп. 1. Д. 6. 27-32 л.

34. Отчёт Московской губернской земской управы по ремонтному содержанию казённых шоссе за 1915 г. М.: Печ. С. П. Яковлева, 1917.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Рецензируемый текст «Деятельность Московского губернского земства по шоссированию дорог в годы Первой мировой войны» посвящен одному из направлений деятельности губернских земских учреждений, а именно обустройству дорог в специфический временной отрезок, каким являлся период Первой мировой войны. Хотелось бы отметить, что автору, на наш взгляд, следовало выстроить для своего нарратива должный фундамент, как сюжетный, так и терминологический. Так, устаревший термин «шоссирование» нигде в тексте работы не разъясняется, таким образом остается непонятен набор работ, включаемый в это понятие, и его отличие от также применяющегося автором термина «обустройство дорог». В сюжетном аспекте автор исходит из тезиса «В военный период органы самоуправления приняли на себя функции государственных учреждений во многих сферах, где центральная власть оказалась неспособна обеспечить эффективное управление...», что требует какого-то пояснения – по каким причинам и в какой степени Российское государство оказалось, по мнению автора, неспособно эффективно управлять транспортной системой? Сам тезис автор заимствует у работы Галкина, тот же Галкин – в приводимой автором цитате – указывает, что «губительную роль на функционирование земских органов оказало несвоевременное поступление финансовых дотаций правительства». Неэффективная центральная власть должна была субсидировать земства, которые в свою очередь оказались неэффективны по причине недостаточного финансирования? Представляется, что круг задач земств в указанном направлении должен быть разъяснён более четко, равно как должны быть сформулированы именно задачи, возникшие в связи с войной, и объяснено, почему именно в компетенции земств оказалось решение этих задач, тем более что из работы можно сделать вывод, что мотивом к шоссированию дорог было получение дополнительной прибыли: «В связи с большими военными расходами выросла потребность получения дополнительного дохода. В мае 1915 г. земство предложило эксплуатировать шоссейные обрезы под устройство на них движения электрической, паровой и конной тяги. 4 июля того же года земская управа рассмотрела доклад «О сдаче в аренду резервов шоссе»: обрезы шоссейных дорог земцы предлагали использовать для аренды с целью пополнения земского бюджета». В то время абзацем выше автор связывал занятие шоссирование с транспортными потребностями армии. На протяжении всего текста автор следует за постановлениями земств, то есть за принятием организационных и финансовых решений, но при этом совершенно невозможно понять, к чему приводили все эти решения, т.е. насколько эффективно земство решало стоящие перед ним проблемы – какие расстояния были шоссированы, какие конкретные результаты достигались этими решениями и т.д. Отсутствие

вышеперечисленных сведений затрудняет оценку действий земств в указанный период по указанным направлениям. Автор сам указывает, что для понимания "значимости дорожного вопроса и причины расходования земских и государственных средств на содержание шоссе, необходимо более детальное изучение источников и включение в работу новых материалов". В рамках данного текста значимость дорожного вопроса не раскрыта, мотивация земств двусмысленна, результативность расходования земских и государственных средств не определена. Рецензируемый текст рекомендуется к доработке.

### **Результаты процедуры повторного рецензирования статьи**

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Предметом статьи является деятельность Московского губернского земства по шоссированию дорог в годы Первой мировой войны. Автор исследует влияние войны на финансирование, темпы и качество дорожного строительства, показывает предпринимаемые земством меры по преодолению трудностей.

Использованы историко-описательный и проблемно-аналитический методы. Исследование опирается на архивные материалы (журналы земских собраний, отчёты управы), законодательные акты, статистические данные, научные публикации. В целом методология корректна, но напрашивается применение метода сравнительного анализа для сопоставления с другими губерниями.

Актуальность темы обусловлена тем, что проблемы инфраструктуры имеют параллели с современными вызовами, а изучение опыта регионального управления в кризисные периоды важно для институтов власти. Исследование дорожной политики земств в военное время актуально не только для исторической науки, но и для понимания механизмов адаптации инфраструктуры в кризисных условиях. Опыт Московской губернии демонстрирует, как децентрализованное управление, привлечение частного капитала и импровизированные решения (например, использование военнопленных) могут компенсировать нехватку государственного финансирования. Эти вопросы перекликаются с современными проблемами восстановления территорий, поиска баланса между государственным и частным участием в инфраструктурных проектах.

Научная новизна выражена введением в научный оборот новых данных, например, о привлечении военнопленных, аренде обреза, а также тем, что, как подчеркивает автор, деятельность земств по шоссированию дорог в военные годы ранее не изучалась детально. Автору при этом стоило бы подчеркнуть уникальность использованных источников.

Стиль статьи научный, структура логичная. В статье приведен богатый фактический материал, но текст местами перегружен деталями, например, описанием технических параметров шоссе, прокладки кабелей. В статье приводится много количественных данных, но они не организованы в таблицы, графики, что затрудняет их восприятие. Например, данные о расходах Земства логично было бы показать в виде таблиц, выстроив поля «Вид расходов» и «Сумма расходов», тем более, что в самих отчётах Московской губернской земской управы данные приводятся именно в табличной форме.

В качестве источников использованы документы Центрального государственного архива Москвы, журналы земских собраний. Следует отметить недостаточное обращение к современным исследованиям, в библиографии преобладают дореволюционные и советские работы. Почти не задействованы актуальные публикации 2010–2025 гг. по истории земств и Первой мировой войне, по экономической истории, инфраструктуре,

управлению в кризисных условиях (Куликов С. В. Земства и война: экономика, управление, общество, 2020; Белова А. В. Транспортная инфраструктура России в кризисах, 2018; Миронов Б. Н. Российская империя: от традиции к модерну, 2015; Маркевич А. М., Харрисон М. Первая мировая война, Гражданская война и восстановление: экономический анализ, 2021; Соколов А. К. Дороги и власть: от империи к СССР, 2019; Зубкова Е. Ю. Послевоенное восстановление: стратегии и практики, 2020; Назаров В. В. Региональное управление в России: исторический опыт, 2022. В статье использованы работы Судацова Н. Д. и Петровичева Е. М. за 2001, хотя по тематике статьи уже есть более свежие публикации этих же авторов. Современные публикации могли бы укрепить аргументацию, показать развитие темы – без этого статья выглядит изолированной от текущей науки.

Полемичность статьи выражена слабо. Хотя автор пишет, что предыдущие исследования не уделяли достаточного внимания дорожной политике земств в военное время и критикует недостаток внимания к финансовым и организационным аспектам, можно было активнее дискутировать с предшественниками.

Выводы соответствуют заявленным задачам: показать, как война повлияла на финансирование, какие меры принимало земство, почему планы не были выполнены. Автор выделяет ключевые проблемы: инфляция, бюрократия, невыполнение смет. Выводы аргументированы данными из источников (архивных материалов, журналов земских собраний, отчетов управы). Автор оперирует конкретными цифрами, что убедительно показывает динамику. В то же время в статье нет чёткого ответа на вопрос: «Почему именно шоссе были важны?». Автор пишет, что дороги играли «важную экономическую роль», но не показывает на конкретных примерах, как их ухудшение повлияло на снабжение армии, цены на товары, жизнь населения. Выводы могли бы быть более полемичными, автор констатирует факты (нехватка средств, замедление строительства), но не дискутирует с альтернативными точками зрения. Целесообразно добавить сравнение с другими регионами и периодами, указать конкретные последствия кризиса дорожной сети, связать с современными исследованиями.

В целом статья представляет собой добротное исследование с богатой источниковой базой, может быть востребована специалистами по истории России, местного самоуправления, экономической истории.

Рекомендуется доработать статью, усилить актуализацию, организовать количественные данные в таблицы, привлечь исследования за последние 10 лет.

## **Результаты процедуры окончательного рецензирования статьи**

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Статья посвящена изучению конкретного аспекта деятельности органов местного самоуправления Российской империи в экстремальных условиях – работе Московского губернского земства по строительству, ремонту и содержанию шоссированных (укрепленных щебеночным покрытием) дорог в период Первой мировой войны (1914-1917 гг.). Автор фокусируется на организационных, финансовых, технических и социальных проблемах, с которыми столкнулось земство в данной сфере, а также на поиске и реализации путей их преодоления. Предмет исследования четко определен и соответствует заявленной теме.

Исследование базируется на классических принципах историзма и научной объективности. Основными методами являются историко-генетический метод (прослеживание эволюции дорожной политики земства в условиях войны, выявление

причинно-следственных связей), историко-системный метод (рассмотрение дорожного строительства как элемента сложной системы земского хозяйства и тыловой инфраструктуры воюющей империи, взаимодействие с финансами, транспортом, снабжением). В статье привлечен широкий круг архивных и опубликованных источников. Статья восполняет существенный пробел в изучении как истории земства в годы Первой мировой войны (где преобладают работы о медицине, помощи беженцам, снабжении армии), так и истории транспортной инфраструктуры и логистики тыла в военный период. Проблемы финансирования инфраструктурных проектов в условиях кризиса, поиска дополнительных источников доходов, адаптации управления к чрезвычайным обстоятельствам, взаимодействия власти и местного самоуправления остаются актуальными и сегодня. Работа вносит важный вклад в изучение истории Московского региона, его инфраструктуры и управления в переломный период, освещая конкретную, жизненно важную сферу функционирования общества в условиях войны.

Научная новизна статьи убедительно аргументирована автором в начале статьи. Впервые в историографии специально и комплексно исследуется деятельность земства именно по шоссированию дорог в годы Первой мировой войны, в то время как предшествующие работы лишь фрагментарно касались этой темы в рамках более широких исследований. В научный оборот вводится значительный массив новых архивных материалов из фондов ЦГА Москвы (преимущественно фонды Московской губернской земской управы, дорожного отдела), а также детально анализируются опубликованные журналы земских собраний и другие специализированные издания. В статье детально раскрыты специфические проблемы военного времени в дорожной сфере: использование «обрезов» дорог для аренды и прокладки коммуникаций (электричество, трамвай) как источника финансирования; привлечение труда военнопленных; изменение кадровой политики (допуск женщин на должности смотрителей); резкий рост цен и его влияние на сметы; конфликты с сельскими обществами при отводе земли. Новым является и детальный анализ попыток земства изыскать средства (шоссейный сбор, аренда, частные пожертвования), структуры расходов и хронического бюджетного дефицита именно в дорожной отрасли.

Статья имеет четкую и логичную структуру, таблица расходов за 1917 г. логично вписана в текст. Стиль изложения научный, соответствующий жанру исследовательской статьи. Терминология используется корректно. Библиографический список достаточно полный. Несмотря на богатство, в списке литературы не хватает нескольких важных работ по экономической истории России и истории финансов начала XX века (например, фундаментальных трудов Б. Н. Митрофанова по бюджетам и уровню жизни), которые могли бы дать более широкий контекст для анализа финансовых затруднений земств.

Главных достоинства статьи — широкая источниковая база, детальность проведенного исследования, ясность аргументации. Неоспоримое достоинство статьи — опора на обширный и в значительной степени не вводившийся ранее в научный оборот комплекс архивных документов, позволяющих детально реконструировать процесс принятия решений, финансовые механизмы и конкретные проблемы дорожного строительства в экстремальных условиях. Автору удалось не просто констатировать факт наличия проблем, а детально показать как именно земство пыталось их решать: от аренды обрезов и прокладки кабелей до найма военнопленных, повышения окладов и покупки автомобилей, что создает «живую» картину управленческой практики. Статья последовательно и доказательно раскрывает именно заявленную тему, цель исследования достигнута.

В качестве замечания следует обратить внимание на местами избыточную фактографичность. Основная часть статьи местами напоминает хронологический

пересказ событий по журналам собраний. Хотя роль дорог для фронта и тыла упоминается, статья не дает полноценной картины места дорожной проблемы в общей системе тылового обеспечения и кризиса управления военного времени.

Статья вызовет интерес у специалистов. Рекомендую статью «Деятельность Московского губернского земства по шоссированию дорог в годы Первой мировой войны» к публикации в журнале «Исторический журнал: научные исследования».