

Михаил Анатольевич Приходько  
(Московский Государственный Юридический Университет им. О. Е.Кутафина)

## Экспедиция о устройении дорог в государстве в государственной системе Российской Империи в начале XIX века

Экспедиция о устройении дорог в государстве<sup>1</sup> (1800-1809) принадлежит к числу учреждений наименее исследованных в юридической и исторической литературе<sup>2</sup>. Этим объясняется существование еще с дореволюционного времени нескольких мнений о возникновении Экспедиции о устройении дорог в государстве, в основном связанных с другим учреждением, ведавшим дорогами – Комиссией о дорогах в государстве (1786-1796) и почти полное отсутствие информации о структурной организации данного государственного учреждения.

Одним из первых в 1835 г. был анонимный автор книги «Об искусственных дорогах», который высказался об учреждении императором Павлом I вместе с Департаментом водяных коммуникаций Дорожного отделения, но никак не подтвердив документально свою точку зрения<sup>3</sup>. В 1855 г. юрист Александр Иванович Вицын высказал предположение о продолжении деятельности Комиссии о дорогах в государстве до 1809 г. под именем Экспедиции об устройении дорог в государстве<sup>4</sup>. После этого известный юрист Александр Васильевич Романович-Славатинский высказал похожее мнение, он считал, что Комиссия о дорогах в государстве в 1796 г. была переименована в Экспедицию о устройении дорог в государстве<sup>5</sup>. Авторский

---

<sup>1</sup> Название в соответствии с Указом от 30 августа 1809 г. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. (dalej: PSZRI-1), t. 30, № 23816, s. 1115.

<sup>2</sup> Первая и весьма несовершенная справочная статья о ней появилась только в конце 2001 г. - *Государственность России: Словарь-справочник*, ks. 4, Moskwa 2001; С.Л.Макарова, *Экспедиция устройства дорог в государстве. 1780-1796; 1800-1809*, s. 454-455.

<sup>3</sup> *Об искусственных дорогах*, Sankt Petersburg 1835, s. 13.

<sup>4</sup> А.И. Вицын, *Краткий очерк управления в России от Петра Великого до издания общего учреждения министерств*, Kazan 1855, s. 155.

<sup>5</sup> А.В. Романович-Славатинский, *Пособие для изучения русского государственного права по методу историко-догматическому*, wyd. 2, Kijów 1872, s. 269.

коллектив юбилейного ведомственного издания «Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898)» выдвинул точку зрения о восстановлении Комиссии о дорогах в государстве в 1800 г. под названием Экспедиции устройства дорог<sup>6</sup>. В это же время мнение Вицына было поддержано известным инженером-строителем Леопольд Федорович Николаи<sup>7</sup>. В той или иной степени эти мнения нашли свое отражение в работах советских и современных исследователей.

Яков Яковлевич ДеВитте (1739-1809)



Точка зрения Вицына повторена в статьях Владимира Егоровича Павлова<sup>8</sup>, а мнение Романовича-Славатинского было поддержано в аннотации к архивным фондам Министерства путей сообщения путеводителя по фондам ЦГИАЛ<sup>9</sup>, исследовании Алексея Николаевича Боголюбова<sup>10</sup> и путеводителе «Центральные архивы Москвы: Путеводитель по фондам»<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898), Sankt Petersburg 1898, s. 22.

<sup>7</sup> Л.З. Николаи, Краткие исторические данные по развитию мостового дела в России, Sankt Petersburg 1898, s. 31.

<sup>8</sup> Руководители ведомства путей сообщения России и СССР (1787-1995), Sankt Petersburg 1995, s. 6; В.Е. Павлов, Франц Павлович де Воллан и его роль в подготовке российских инженеров путей сообщения, [w] От голландского капитана до российского министра: Франц Павлович де Воллан (к 250-летию со дня рождения), Sankt Petersburg 2003, s. 217.

<sup>9</sup> Центральный государственный исторический архив СССР в Ленинграде: Путеводитель, Leningrad 1956, s. 210.

<sup>10</sup> А.Н. Боголюбов, Августин Августинovich Бетанкур, 1758-1824, Moskwa 1969, s. 138.

<sup>11</sup> Центральные архивы Москвы: Путеводитель по фондам, wyd. 4, Moskwa 2000, s. 11.

Современный же историк С.Л.Макарова стоит на позиции существования в 1780-1790 гг. Экспедиции устройства дорог в государстве, подчинявшейся главному директору водяных коммуникаций (а не Экспедиции устройства дорог или Дорожной экспедиции при Санкт-Петербургской Казенной палате в 1780-1800 гг.) и отождествляет Экспедицию устройства дорог (Дорожную экспедицию) Санкт-Петербургской Казенной палаты с Экспедицией о устройении дорог в государстве в 1800-1809 гг.<sup>12</sup>

Различие во мнениях об учреждении Экспедиции о устройении дорог в государстве, породило различия во взглядах на точную датировку этого события. Началом 1800 г. оно определено в исследовании А.С.Кудрявцева<sup>13</sup>. Мартом 1800 г. датировано учреждение Экспедиции устройства дорог в современном издании «Главная дорога России: Москва–Санкт-Петербург»<sup>14</sup>. Дата 8 марта 1800 г. приведена в дореволюционном юбилейном издании<sup>15</sup>, справочной статье описи архивного фонда Департамента водяных коммуникаций Российского государственного исторического архива (Далее: РГИА)<sup>16</sup> и в новейшем справочнике «Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801-1917»<sup>17</sup>. Известный советский историк Николай Петрович Ерошкин считал датой учреждения Экспедиции устройства дорог август 1800 г.<sup>18</sup>

Проведенные нами архивные розыскания<sup>19</sup>, дают основание сделать вывод об образовании Экспедиции о устройении дорог в государстве на основе Дорожной экспедиции (Экспедиции устройства дорог) Санкт-Петербургской Казенной палаты и заставляют отодвинуть дату учреждения Экспедиции о устройении дорог в государстве на середину февраля 1800 г.

По свидетельству инженер-генерала Яков Яковлевич Девитте, назначенного 15 февраля 1800 г. ведать все дороги в государстве<sup>20</sup>, а также Ф.И.Герарда и Ф.А.Шулепова<sup>21</sup>, Экспедиция о устройении дорог в государстве составила после прикомандирования к Я.Я.Девитте генерал-лейтенантов Франца Павловича Деволанта и Ф.И.Герарда<sup>22</sup>. В соответствии с рапортом Военной коллегии Правительствующему Сенату от 21 февраля 1800 г.<sup>23</sup>, это прикомандирование было осуществлено к 21 февраля 1800 г.<sup>24</sup>, на основе приказа императора Павла

<sup>12</sup> Государственность России: Словарь-справочник, ks. 4, Moskwa 2001, s. 454-455.

<sup>13</sup> А.С. Кудрявцев, *Очерки по истории дорожного строительства в СССР*, cz. 1, Moskwa 1951, s. 144.

<sup>14</sup> *Главная дорога России: Москва–Санкт-Петербург*, Sankt Petersburg 2000, s. 42.

<sup>15</sup> *Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898)*, Sankt Petersburg 1898, s. 62.

<sup>16</sup> Российский государственный исторический архив (dalej: РГИА), z. 156, inw. 1, wstęp, k. IV.

<sup>17</sup> *Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801-1917*, t. 3, Sankt Petersburg 2002, s. 13.

<sup>18</sup> Н.П. Ерошкин, *Министерства России первой половины XIX века – фондообразователи центральных государственных архивов СССР*, Moskwa 1980, s. 64.

<sup>19</sup> Дополнительную сложность которым придавал тот факт, что документы Дорожной экспедиции (Экспедиции устройства дорог) Санкт-Петербургской Казенной палаты не систематизированы в фонде 479 (Петроградская казенная палата, inw. 1-25) Центрального Государственного Исторического Архива и не выделены во внутреннем, рукописном описании этого фонда.

<sup>20</sup> РГИА, z. 1147, inw. 1, sygn. 239, k. 2v.

<sup>21</sup> Документ подписан Я.Я.Витте, Ф.И.Герардом и Ф.А.Шулеповым (tamże, k. 5v.).

<sup>22</sup> Tamże, k. 2ob.

<sup>23</sup> Tamże, z. 1329, inw. 3, sygn. 264, k. 235<sup>b</sup>-235<sup>v</sup>.

<sup>24</sup> Т.е. дате составления этого документа (tamże, k. 235<sup>v</sup>.)

1 от 19 февраля 1800 г., в котором точно определялись учреждения, в которые откомандировывались Деволант и Герард, а также полковник Фалиерзам – «командируются к Департаменту водяных коммуникаций и в Экспедицию о дорогах»<sup>25</sup>. Тем самым, упоминание Экспедиции устройства дорог в приказе императора дает основание считать, что к 19 февраля 1800 г. Экспедиция о устройении дорог в государстве уже существовала.

Франц Павлович Деволант (1753-1818)



Таким образом, на основе данных архивных документов мы пришли к выводу, что учреждение Экспедиции о устройении дорог в государстве произошло между 15 и 19 февраля 1800 г.<sup>26</sup>, а с 21 февраля 1800 г., после прикомандирования к Экспедиции Ф.П.Деволанта и Ф.И.Герарда, а также полковника Фалиерзама, Экспедиция о устройении дорог в государстве начала свою практическую деятельность.

Основу чиновников и канцелярских служителей Экспедиции о устройении дорог в государстве составили чиновники и канцелярские служители бывшей Дорожной экспедиции (Экспедиции устройства дорог) Санкт-Петербургской Казенной палаты<sup>27</sup>.

1 марта 1800 г. управляющий Экспедицией о устройении дорог в государстве инженер-генерал Я.Я.Девитте представил императору доклад, в котором

<sup>25</sup> Там же, к. 235<sup>b</sup>.

<sup>26</sup> По всей видимости на основе приказа императора Павла I.

<sup>27</sup> РГИА, зesp. 560, inv. 3, sygn. 8, k. 18v.-20.

обозначил круг деятельности Экспедиции и ее первичных действий<sup>28</sup>.

В виду обширности дорожных работ в государстве, Девитте ограничил первоначальный круг деятельности Экспедиции строительством и завершением строительства следующих дорог: 1) Большой Московской; 2) От Санкт-Петербурга через Нарву, Ригу, Курляндскую и Литовскую губернии до границы; 3) От Москвы через Смоленск, Витебск и другие города до границы; 4) Дороги вокруг Санкт-Петербурга; 5) От Санкт-Петербурга до Бреста Литовского<sup>29</sup>. Первичными же действиями Экспедиции, намеченными Девитте, были организация топографических работ на местности, прилегающей к указанным дорогам и истребование справочных сведений о дорогах от губернских правлений всей империи<sup>30</sup>. Вместе с докладом Я.Я.Девитте был представлен краткий Штат Экспедиции<sup>31</sup>. 2 марта 1800 г. доклад был утвержден императором Павлом I<sup>32</sup>. При этом, Штат Экспедиции не получил утверждения<sup>33</sup>.

Не утверждение Штата Экспедиции в определенной мере предопределило последующее промежуточное, юридически неопределенное положение Экспедиции о устройении дорог в государстве в системе государственного управления.

Ориентировочно с 9 марта 1800 г. Экспедиция была подчинена главному директору водяных коммуникаций Г.Г.Кушелеву<sup>34</sup>. Как показывают архивные источники, это подчинение, целью которого было обеспечение связи между императором и Экспедицией, было во многом номинальным, фактически Экспедиция о устройении дорог в государстве оставалась самостоятельным государственным учреждением<sup>35</sup>, управляемым инженер-генералом Я.Я.Девитте (как старшим по званию), совместно с другими членами Экспедиции<sup>36</sup>. В свою очередь, главный директор водяных коммуникаций был своеобразным куратором или ответственным, обеспечивающим связь между императором и Экспедицией<sup>37</sup>.

Обнаруженный нами список «О чинах, находящихся при Экспедиции устройства дорог в государстве»<sup>38</sup>, датированный 1801 г., позволяет определить фактический штатный состав чиновников Экспедиции – 4 члена Экспедиции (Я.Я.Девитте, Ф.П.Деволант, Ф.И.Герард, Ф.А.Шулепов), 1 секретарь, 5 человек при исправлении письменных работ, 2 смотрителя за дорожными работами, 3 их помощника, 1 казначей, 1 экзекутор, 1 хранитель чертежей, 4 прикомандированных от команд у смотрения за дорожными работами<sup>39</sup>. Этот состав Экспедиции с

<sup>28</sup> Tamże, zesp. 1329, inw. 3, sygn. 264, k. 291-292v.

<sup>29</sup> Tamże, k. 291v.

<sup>30</sup> Tamże, k. 291v.-292v.

<sup>31</sup> Tamże, k. 292v.

<sup>32</sup> Tamże, k. 291.

<sup>33</sup> Tamże, k. 290<sup>b</sup>.

<sup>34</sup> Tamże, zesp. 156, inw. 1, sygn. 34, k. 233-233v.

<sup>35</sup> Tamże, zesp. 156, inw. 3, sygn. 12, k. 93v.; zesp. 155, inw. 1, sygn. I, cz. 1, k. 107; zesp. 199, inw. 1, sygn. 1, k. 122-126.

<sup>36</sup> Tamże, zesp. 155, inw. 1, sygn. 1, cz. I, k. 107.

<sup>37</sup> Tamże, k. 107.

<sup>38</sup> Tamże, zesp. 1147, inw. 1, sygn. 239, k. 6-7.

<sup>39</sup> Tamże, k. 6-7.

небольшими изменениями существовал до 1809 г.

Порядок делопроизводства в Экспедиции осуществлялся по образцу, установленному в коллегиях<sup>40</sup>.

Таким образом, к 1802 г. Экспедиция о устройении дорог в государстве действовала в виде коллежского учреждения (или учреждения коллежской системы управления), подведомственного главному директору водяных коммуникаций, которым с 21 августа 1801 г. стал Николай Петрович Румянцев<sup>41</sup>.

граф Николай Петрович Румянцев



Манифест «Об учреждении министерств» от 8 сентября 1802 г.<sup>42</sup> не затронул ни Экспедицию о устройении дорог в государстве, ни Департамент водяных коммуникаций. Практическое значение министерской реформы для Экспедиции о устройении дорог в государстве нашло свое отражение в подтверждении полномочий министра коммерции<sup>43</sup> Н.П.Румянцева<sup>44</sup>, с оставлением за ним

<sup>40</sup> Там же, к. 5v.

<sup>41</sup> *Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898)*, Sankt Petersburg 1898, s. 197.

<sup>42</sup> PSZRI-1, t. 27, № 20406, s. 243-248.

<sup>43</sup> Как известно, должность министра коммерции была введена еще до учреждения министерств 30 августа 1800 г.. Первым, из назначенных на эту должность, стал Г.П.Гагарин (Российский Государственный Архив Древних Актов, zesp. 276, inw. 1, cz. 2, sygn. 3029, k. 71), вторым с 11 декабря 1801 г. - Н.П.Румянцев (РГИА, zesp. 1329, inw. 1, sygn. 24, k. 66). В 1800-1802 гг. должность министра коммерции соответствовала должности главного директора, т.е. главного руководителя (куратора) Коммерц-коллегии и только с 8 сентября 1802 г. министр коммерции становится полноценным министром.

<sup>44</sup> PSZRI-1, t. 27, № 20409, s. 250.

должности главного директора водяных коммуникаций и руководителя Экспедиции о устройении дорог в государстве, что давало возможность доведения через Н.П.Румянцева докладов Экспедиции о устройении дорог в государстве до императора, на личных аудиенциях, положенных Н.П.Румянцеву по званию министра и обсуждению вопросов о сухопутных сообщениях на заседаниях Комитета министров. Текущее же управление Экспедицией о устройении дорог в государстве как и прежде осуществлялось Я.Я.Девитте, совместно с членами Экспедиции<sup>45</sup>. Ни организационное устройство, ни порядок делопроизводства Экспедиции о устройении дорог в государстве не были затронуты министерской реформой.

Имеющиеся в наличии архивные документы Департамента водяных коммуникаций и Экспедиции о устройении дорог в государстве не позволяют точно определить степень автономности Экспедиции о устройении дорог в государстве от Департамента водяных коммуникаций. Безусловно, с одной стороны в 1801-1809 гг. руководителем Экспедиции о устройении дорог в государстве считался главный директор водяных коммуникаций Н.П.Румянцев<sup>46</sup>, с другой стороны Экспедиция о устройении дорог в государстве не была структурным подразделением Департамента водяных коммуникаций и Министерства коммерции, а Н.П.Румянцев не принимал участия в текущей деятельности Экспедиции о устройении дорог в государстве<sup>47</sup>. Основным связующим звеном между Н.П.Румянцевым и Экспедицией о устройении дорог в государстве были доклады, представления и другие документы Экспедиции<sup>48</sup>, а также ведомственная подчиненность Н.П.Румянцеву большинства членов Экспедиции по их званию членов Департамента водяных коммуникаций<sup>49</sup>.

Практически же, члены Экспедиции о устройении дорог в государстве попали в уникальную ситуацию, обусловленную неопределенным правовым статусом Экспедиции – ситуацию организационно-структурной автономии, в которой члены Экспедиции в их текущей деятельности были ограничены огромным фронтом дорожных работ, суммой финансирования, а также редкими императорскими повелениями относительно сухопутных сообщений, выносимыми на имя Н.П.Румянцева и доводимыми им Экспедиции<sup>50</sup>. Причем, это положение усугублялось большим объемом служебных обязанностей Н.П.Румянцева по руководству Департаментом водяных коммуникаций и Министерством коммерции, а с 1807 г. еще и Министерством иностранных дел, отодвинувшим дела Экспедиции о устройении дорог в государстве на самое последнее место и не позволившим Н.П.Румянцеву подробно вникать<sup>51</sup> в проблемы управления

<sup>45</sup> РГИА, зesp. 155, inw. 1, sygn. 1, cz. I, k. 107.

<sup>46</sup> Реальным подтверждением этого служат императорские Указы и Рескрипты на имя Н.П.Румянцева, посвященные различным вопросам функционирования сухопутных путей сообщения (РГИА, зesp. 446, inw. 1, sygn. 1, k. 29-29v., 114).

<sup>47</sup> В частности, не участвовал в заседаниях присутствия Экспедиции о устройении дорог в государстве.

<sup>48</sup> РГИА, зesp. 155, inw. 1, sygn. 6, k. 18-25v., 29, 37-38.

<sup>49</sup> Большинство членов Экспедиции о устройении дорог в государстве были одновременно и членами Департамента водяных коммуникаций.

<sup>50</sup> РГИА, зesp. 444, inw. 1, sygn. 1, k. 29-29v., 114.

<sup>51</sup> *От голландского капитана до российского министра...*, s. 16, 275-276, 282.

сухопутными путями сообщений Российской империи<sup>52</sup>.

Современная точка зрения историка Н.М.Корневой о передаче Экспедиции о устройении дорог в государство в ведение Министерства коммерции в 1804 г. и причислении ее к Департаменту Министерства коммерции в 1805 г.<sup>53</sup>, основана в основном на информации официальных «Месяцесловов»<sup>54</sup>.

Peter Friedrich Georg von Oldenburg  
(Георгий Петрович Ольденбургский)



Именно неопределенным положением Экспедиции о устройении дорог в государстве в системе государственного управления Российской империи объясняется и факт издания столь малого количества правовых актов, в которых в той

<sup>52</sup> При этом, Н.П.Румянцев все-таки входил со всеподданнейшими докладами к императору по делам сухопутных сообщений (РГИА, зesp. 446, inw. 1, sygn. 1. k. 45-48, 96-99) и даже составил в 1809 г. записку «Предложения о казенных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и на воде» (*Руководители ведомства путей сообщений России и СССР (1797-1995)*, Sankt Petersburg 1995, s. 11).

<sup>53</sup> *Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801-1917*, t. 3, Sankt Petersburg 2002, s. 13.

<sup>54</sup> *Месяцеслов ... на ... 1805*, Sankt Petersburg 1805, s. 216. Очевидно, появление в «Месяцесловах» с 1805 г. информации о Экспедиции о устройении дорог в государстве в составе Министерства коммерции было обусловлено редакторскими соображениями – так как Экспедиция о устройении дорог в государстве не структурное подразделение Департамента водяных коммуникаций, но учреждение подчиненное Н.П.Румянцеву, то остается место лишь в главе, посвященной Министерству коммерции – министерстве которым руководил Н.П.Румянцев. В результате, информация о Министерстве коммерции, Департаменте водяных коммуникаций и Экспедиции о устройении дорог в государстве была помещена в одной главе (отделение 11) и в составе Министерства коммерции. (Кроме того, в современном справочнике «Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801-1917» (одним из составителей которого является Н.М.Корнева), информация о Экспедиции о устройении дорог в государстве помещена все-таки в составе Главного управления путей сообщения, а не Министерства коммерции (t. 3, s. 13), что в известной мере опровергает мнение Н.М.Корневой).

или иной мере упоминается Экспедиция о устройении дорог в государстве<sup>55</sup>. Этим же, по нашему мнению, во многом определяется и небольшой объем работ, проведенных Экспедицией о устройении дорог в государстве за все время ее существования.

Сразу несколько архивных источников свидетельствуют, что Экспедиция о устройении дорог в государстве ведала дорогами только Санкт-Петербургской губернии и частично Московским трактом Новгородской губернии<sup>56</sup>. Наиболее точен в оценке Ф.П.Деволант, который определил круг ее деятельности следующим образом: «в течение 9 лет Экспедиция об устройении государственных дорог являлась расчетно-кассовой конторой по строительству и содержанию дорог Санкт-Петербургской и частично Новгородской губернии»<sup>57</sup>.

Изменения в управлении сухопутными путями сообщений начинаются с назначением в 1809 г. нового главного директора водяных коммуникаций принца Георгия Петровича Ольденбургского<sup>58</sup>. Обширные преобразования в сфере управления водяными коммуникациями, предпринятые Г.П.Ольденбургским, привели сначала к преобразованию (16.07.1809) Департамента водяных коммуникаций в Экспедицию водяных сообщений<sup>59</sup>, а затем к присоединению (30.08.1809) Экспедиции о устройении дорог в государстве к Экспедиции водяных сообщений<sup>60</sup> и объединению тем самым управления водными и сухопутными путями сообщений в этом учреждении.

Завершающим правовым актом преобразований в ведомстве путей сообщения стало «Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями» от 20 ноября 1809 г.<sup>61</sup> Установленное этим актом новое местопребывание главного директора путей сообщений – город Тверь<sup>62</sup> и связанный с этим переезд туда всех учреждений ведомства путей сообщений, отдалили срок ликвидации Экспедиции о устройении дорог в государстве до начала 1810 г.

В соответствии с отчетом Главного управления путей сообщения за 1810 г. Экспедиция о устройении дорог в государстве действовала до 1 января 1810 г.<sup>63</sup> Но, по архивным документам одно из последних представлений Экспедиции о устройении дорог в государстве главному директору путей сообщений датировано 24 января 1810 г.<sup>64</sup>, а перевозка и сдача документов Экспедиции о устройении дорог в государстве и расчет ее чиновников продолжались до конца февраля 1810 г.<sup>65</sup>

Таким образом, за все время своего существования в 1800-1809 гг. Экспедиция о устройении дорог в государстве так и не стала полноценным центральным государственным учреждением. Образование Экспедиции о устройении дорог в госу-

<sup>55</sup> По нашим подсчетам, всего девять (PSZRI-1, № 15074, 16381, 17670, 21037, 21374, 22477, 22874, 23816, 24199).

<sup>56</sup> РГИА, зesp. 1239, inw. 3, sygn. 264, k. 291v.; зesp. 159, inw. 1, sygn. 406, k. 58v., 78v.

<sup>57</sup> Там же, зesp. 155, inw. 1, sygn. 1, cz. 1, k. 107v.

<sup>58</sup> Там же, sygn. 102, k. 1v.

<sup>59</sup> PSZRI-1, t. 30, № 23745, s. 1032-1036.

<sup>60</sup> Там же, № 23816, s. 1115.

<sup>61</sup> Там же, № 23996, s. 1305-1339.

<sup>62</sup> Там же, § 50, s. 1308.

<sup>63</sup> *Отчет главного директора путей сообщения за 1810 год*, Twer 1814, s. 13.

<sup>64</sup> РГИА, зesp. 159, inw. 1, sygn. 373, k. 23.

<sup>65</sup> До 22 февраля 1810 г. (там же, k. 32).

дарстве без надлежащего правового оформления<sup>66</sup>, в виде издания специального Манифеста или Указа, отсутствие у нее официально утвержденного Штата, а также передача ее в ведение главного директора водяных коммуникаций – предопределили ее неопределенный правовой статус и ее промежуточное положение в системе государственного управления, между центральными и местными государственными учреждениями.

По своему организационному устройству и порядку делопроизводства Экспедиция о устройении дорог в государстве принадлежала к числу коллежских учреждений – учреждений государственного управления не имевших юридического статуса коллегий. Проведение министерской реформы не затронуло Экспедицию о устройении дорог в государстве и вплоть до 1809 г. Экспедиция о устройении дорог в государстве функционировала в качестве пережитка коллежской системы управления, действовавшего в рамках новой, министерской системы управления.

---

<sup>66</sup> По нашему мнению, на основе приказа императора Павла I. Возможно, даже устного приказа.

## Summary

Michail Prichod'ko

**Expedition road building in the state - the position of the political system in the Russian Empire in the early nineteenth century**

Expedition road building in the state (1800-1809), as a precursor to the Main of the Department of Transport and the Ministry of Railways of the Russian Empire in the scientific literature is one of the least studied of the central authorities. Author Archive research gave rise to the establishment and versification basic facts about its existence, competence and composition of the leadership. During the whole period of activity (1800 - 1809) the Expedition did not receive any systemic characteristics for determining it as a completely formed a central authority. Its establishment without adequate validation in a special edition of the Manifesto or Ukaz, no officially approved staff's composition, as well as the transfer of its competence, the general director of water transport - have decided to its legal status and the specific political positions in the executive government - between the central and the terrain authorities. Because of the organizational structure and chancellery system Expedition was one of the institutions quasi-colleges, but did not have this legal status as other Colleges. Ministerial reform was not included in the Expedition, which until 1809 operated as a relic of the system of colleges under the new system of ministries.

## Streszczenie

Michaił Prichodźko

**Ekspedycja budowy dróg w państwie – pozycja ustrojowa w Imperium Rosyjskim na początku XIX wieku**

Ekspedycja Budowy Dróg w Państwie (1800-1809), jako prekursor Głównego Departamentu Transportu oraz Ministerstwa Kolei Imperium Rosyjskiego, jest w literaturze naukowej jednym z najmniej zbadanych organów centralnych. Poszukiwania archiwalne Autora dały podstawy do ustalenia i wersyfikacji podstawowych faktów dotyczących jej istnienia, kompetencji i składu kierownictwa. Przez cały okres działalności (1800 - 1809) Ekspedycja nie uzyskała wszelkich cech ustrojowych pozwalających określić ją jako zupełnie wykształcony organ centralny. Jej powołanie bez odpowiedniego uprawnocnienia w postaci wydania specjalnego Manifestu lub Ukazu, brak oficjalnie zatwierdzonego etatu, a także przekazanie do jej kompetencji głównego dyrektora komunikacji wodnej – zdecydowały o jej niepełnym statusie prawnym i specyficznej pozycji ustrojowej w systemie wykonawczych władz państwowych – między organami centralnymi a terenowymi. Ze względu na strukturę organizacyjną i system kancelaryjny Ekspedycja zaliczała się do instytucji podobnych do kolegiów, ale nie posiadała takiego statusu prawnego jak inne Kolegia. Przeprowadzenie reformy ministerialnej nie objęło Ekspedycji, która aż do 1809 r. funkcjonowała jako przeżytek systemu kolegiów w ramach nowego systemu ministerstw.