

ВОЕННОПЛЕННЫЕ НАПОЛЕОНОВСКОЙ АРМИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКИХ ДОРОГ: ИСТОРИЯ НЕРЕАЛИЗОВАННОГО ПРОЕКТА

Б. П. Миловидов

Российский государственный исторический архив,
г. Санкт-Петербург

Одной из тенденций правительственной политики в отношении использования труда военнопленных эпохи 1812 г. было привлечение их в принудительном порядке к государственным и общественным работам. Зимой 1812 г. возникла, например, идея использовать пленных при реконструкции нескольких трактов, имевших стратегически важное значение, но находившихся в силу недостатка средств в неудовлетворительном состоянии. Нам уже доводилось касаться этого сюжета [1], однако вновь обнаруженные в Российском государственном историческом архиве документы позволяют рассмотреть его более подробно.

Инициатором в этом вопросе, по мнению В. А. Григорьева, выступил в 1812 г. служивший по ведомству путей сообщения инженер-генерал Ф. П. Деволлан, замещавший периодически главного директора путей сообщения принца Г. П. Ольденбургского, а после его смерти в декабре 1812 г. руководивший ведомством [2]. Но как бы то ни было, именно Ольденбургский, очевидно незадолго до своей смерти, последовавшей 15 (28) декабря 1812 г., входил к императору с соответствующим докладом. На обнаруженной нами копии этого документа дата отсутствует, однако имеется отметка об утверждении его царем. Принц писал, что в наступающем 1813 г. предвидит серьезные трудности в отношении исправления и содержания трактов, находящихся в ведомстве путей сообщения. Одной из главных проблем он считал нехватку рабочих рук, а решить ее предлагал за счет привлечения к этим работам пленных. При этом

Ольденбургский ссылаясь на практику времен Петра I и Екатерины II, «когда многие пленные шведы обращены были на работы по водяным и сухопутным сообщениям». Это бы их «отвлекло от праздности, при которой могут они иметь поползновение к разным вредным поступкам», и вместе с тем могло способствовать сокращению казенных расходов. Руководитель ведомства путей сообщения мыслил масштабно и предлагал, в случае поддержки этой идеи императором, организовать в перспективе использование пленных на дорожных работах не только на тех трактах, которые были подчинены его ведомству, но и на других важных дорогах. К докладу прилагалась записка, в которой излагались подробности организации работ и давалось их финансовое обоснование [3, л. 1–4].

Вполне возможно, что записку эту готовил Деволлан, но подписана она тоже Ольденбургским. В ней излагалась довольно обширная программа дорожных работ на 1813 г. Первостепенное значение придавалось приведению в должный порядок дороги между Москвой и Петербургом. В частности предполагалось выпрямить трассу, убрав «напрасные извилины», обрыть канавами топкие места и повysить в них уровень дороги, «скрыть крутизны и крутые повороты», заровнять ухабы, вместо настилов из жердей «учредить... шоссеи или мостовые, усыпанные гравье, песком, сырцовым щебнем или иначе обработать прочным образом». В планы работ входили также починка мостов, сооружение колодцев, посадка деревьев вдоль тракта в местах, где он пролегает через поля и луга, а на лесистых участках пробивка просек в сторону ближайших деревень, озер и т. п. Особенно важным считалось улучшить проезд по Валдайской возвышенности, выправить трассу между Чудовым и Новгородом, а также изменить ее на участке между Бронницами и Новгородом, с тем чтобы пустить новую дорогу по берегу Сиверсова канала, избежав таким образом необходимости перестраивать Маловолховецкий мост. На все эти работы признавалось нужным в 1813 г. употребить от 7 до 8 тыс. чел.

(в среднем по 1 тыс. чел. на 100 верст). Не менее важным признавалось и строительство второй дороги между столицами, которая бы пролежала через Тихвин и Рыбинск. На Тихвинский тракт предполагалось определить в 1813 г. около 2 тыс. рабочих. Еще 2-3 тыс. человек Ольденбургский считал необходимым использовать для исправления Архангелогородского, Финляндского, Белорусского и Нарвского трактов. Таким образом, Ольденбургский просил в общей сложности 12 тыс. рабочих. Очевидно, эта программа была оперативно сформулирована именно в расчете на привлечение пленных, поскольку ежегодно на дорожных работах по ведомству Ольденбургского использовалось 1000-1200 чел. А в условиях войны, по признанию самого принца, и их «достать будет трудно и за большие деньги».

В записке содержалась и детальная программа мероприятий по использованию пленных на работах. На основании высочайшего повеления предполагалось перевести соответствующее их число в ведение управления путей сообщения, при этом туда же должны были быть перенаправлены и деньги отпускавшиеся на содержание бывших солдат Наполеона. Впрочем, ведомство путей сообщения почему-то ошибочно считало, что на содержание пленных отпускается по 30 коп. в день. Вместе с пленным в подчинение ведомства Ольденбургского должны были перейти и их караульные. Новым работникам предлагалось придать военное устройство, разделив их на роты по 100-200 человек (в зависимости от «удобности присмотра», характера работ и «духа пленных») и назначив в каждую из них по 10 русских солдат, двух унтер-офицеров и 1 снабженного соответствующей инструкцией чиновника. На должность этих чиновников, в функции которых входили вопросы надзора и довольствования пленных, Ольденбургский предлагал определять по сношению с Военным министерством бывших офицеров, не способных к службе, но отличившихся храбростью. В случае же отсутствия таковых эти места могли занимать и дорожные смотрители, но обязательно имевшие в прошлом опыт

военной службы. Очевидно, в ведомстве путей сообщения отдавали себе отчет в том, что с откомандированием конвоя от Военного министерства возникнут сложности и в качестве временной меры считали возможным привлекать для этого «военнослужащих, к сухопутным сообщениям по разным округам откомандированных» для других целей. Неприкосновенными оставались лишь те, кто назначался для пополнения полицейских водоходных бригад. Содержание этим «военнослужащим» Ольденбургский планировал выплачивать (получив предварительно высочайшее разрешение) из остатков штатных сумм. Прибывающие же конвойные команды от Военного министерства от него же должны были получать и жалование. Из сумм, ассигнованных на работы, им полагалось выплачивать лишь порции. Нижним чинам караула полагалось иметь ружья со штыками и по 20 боевых патронов на каждого. Для борьбы с возможными беспорядками при гарнизонах в Твери и Новгороде, а также в Крестцах, Вышнем Волочке и Клину Ольденбургский считал необходимым иметь одно-два полевых орудия с 20 боевыми картузами (10 с ядрами и 10 с картечью).

Предполагавшееся, благодаря привлечению пленных, резкое увеличение числа дорожных рабочих требовало дополнительных расходов, и Ольденбургский кроме запланированного миллиона рублей, ходатайствовал о выделении еще одного миллиона, причем 100 тыс. (для предварительного заготовления инструментов, съестных припасов и проч.) должны были быть ассигнованы уже к 1 января. Одежду и обувь для пленных предполагалось закупать из сумм, сэкономленных на их содержании [3, л. 5-13]. К записке прилагался и табель с расчетами расходов, общая сумма которых составляла 2 504 800 руб. Из них 1 млн предназначался на инструменты, материалы, транспорт, из него же следовало выплачивать порции и выделять дополнительные средства на одежду и обувь пленных. На 12 тыс. пленных, организованных в 120 рот из расчета 30 коп в сутки (т.е. 108 руб. в год) приходилось 1 296 000 руб.

На 120 ротных чиновников с содержанием по 500 руб. в год требовалось 60 000 руб., на 240 конвойных унтер-офицеров, каждому из которых причиталось по 120 руб. в год (с учетом одежды и провианта) было нужно 28 800 руб. И, наконец, 1200 рядовых конвойных обошлись бы согласно расчетам в 120 000 руб., поскольку с учетом дороговизны им предполагалось платить по 100 руб. в год вместо 50 руб., положенных по штату рядовым ведомства путей сообщения) [3, л. 14].

Однако реализация этого плана ни в конце 1812, ни в начале 1813 г. так и не началась. Причинами этого, скорее всего, стала неожиданная смерть Ольденбургского, нехватка денег и общее тяжелое положение в стране зимой 1812–1813 гг. Благоприятный момент для привлечения пленных к широкому дорожному строительству оказался упущен и, как оказалось, – безвозвратно.

Тем не менее, 18 августа 1813 г. правивший должность главного директора путей сообщения Деволлан, направил отношение управляющему Министерством полиции С. К. Вязмитинову, в котором просил, если пленных нижних чинов вообще можно употреблять на работы, предписать новгородскому, псковскому, тверскому губернаторам отпускать их по назначению начальника 1-го округа путей сообщения генерал-майора И. И. Сабирова для работ как по дорожной части, так и по исправлению «водяных зданий». Правящий должность главного директора путей сообщения также просил предписать губернаторам, чтобы земские полиции отводили для таких пленных удобные квартиры в ближайших к местам работ селениях. Кроме того, Деволлан обещал выплачивать бывшим солдатам Наполеона (в дополнение к обычному содержанию пленных) из сумм своего ведомства уже по 50 коп. за каждый рабочий день [3, л. 16; 4, л. 7]. В тот же день Деволлан, известив об этом Сабирова, предписал ему определить, сколько и на какие работы нужно пленных. Начальник 1-го округа должен был сделать представление об этом напрямую управляющему Министер-

ством полиции и, получив его разрешение, направить требования соответствующим губернаторам. В предписании Сабирову особо оговаривалось, что пленным полагается платить из сумм, ассигнованных на работы, по 50 коп., размещать же их земские полиции должны в ближайших к работам селениях [3, л. 17–18].

Сабиров обратился к Вязмитинову, который ответил, что выделить пленных для работ на дорогах в текущем году не представляется возможным, во-первых, поскольку они по большей части уже отправлены во внутренние губернии, а, во-вторых, «по сближающемуся осеннему времени». Управляющий Министерством полиции полагал, что пленных можно будет привлечь на работы в следующем году, но только в случае, если он будет иметь отношение Деволлана «о способах содержания и удовлетворения их». Сообщив об этом своему начальнику 9 сентября 1813 г., Сабиров одновременно представил и программу использования пленных на следующий, 1814 год.

По сухопутным сообщениям он предполагал привлечь для земляных работ до 1200 пленных. Принять их в свое ведомство от земских полиций Сабиров планировал в середине апреля и сдать в начале октября: на Московском тракте 300 чел. (в Новгороде), на Белорусском 400 чел. (в Луге), на Нарвском 150 чел. (в Нарве), на Псковском 50 чел. (в Гдове), на Архангелогородском 200 чел. (в Новой Ладогге) и наконец до 100 чел. в Царском Селе (для исправления окрестных дорог). Пленных предполагалось разделить на артели по 50–60 чел., при каждой из которых для надзора и руководства работами должны были находиться по одному унтер-офицеру и несколько рядовых и пионеров (это стало бы возможным лишь при увеличении численности полицейских команд и организации пионерных рот согласно особому проекту, поданному Сабировом). Квартиры, как и требовал ранее Деволлан, пленным следовало отводить в ближайших к работам селениях, а в удаленных местах, по мнению начальника 1-го округа, пленные должны были сами строить для себя шалаши из хвороста. Плата за работу, как

и в прежних проектах, устанавливалась по 50 коп. в день. Причем выплачивать их предполагалось избранному от артели человеку, который бы занимался приготовлением пищи и покупкой припасов при пособии дорожной и земской полиций, которые бы защищали пленных от злоупотреблений и притеснений со стороны обывателей. Снабжение одеждой возлагалось на те ведомства, из которых будут передаваться пленные. «Судя по худому их одеянию», согласно мнению Сабира, расходы на одежду бывших солдат Наполеона были бы весьма значительны и включение их в дорожную сумму сделало бы употребление пленников на работы невыгодным. Сколько нужно будет пленных для работ по водяным сообщениям начальник округа сообщить не мог, поскольку не получил еще сведений с мест, но считал, что их потребуется не больше, чем на сухопутных дорогах [3, л. 22–24].

Вместе с тем Деволлан стал предпринимать усилия по привлечению пленных к дорожным работам и помимо Министерства полиции. Так ходе беседы с тверским гражданским губернатором он выяснил, что в его губернии есть пленные нижние чины, которые «по силам их» могут быть обращены на работы по части путей сообщения. По результатам этого разговора Деволлан 18 сентября направил губернатору официальную бумагу с просьбой доставить в Вышний Волочок до 70 чел. пленных с целью употребления их «к устройению насыпи» для каменной мостовой, которую предполагалось соорудить от въезда в город с петербургской стороны до почтового двора «и до того места, где оканчивается деревянная мостовая», пришедшая в совершенную негодность. Надзор за пленными во время работ возлагался на местного чиновника ведомства путей сообщения надворного советника Баженова, но в остальное время присмотр за ними, а также размещение по ближайшим к местам работ квартирам должна была осуществлять земская полиция. Платить пленным (по 50 коп. в день) Деволлан обещал из средств ведомства путей сообщения [3, л. 20а].

Возможно, что Деволлан уже получил к этому времени рапорт Сабира от 9 сентября, в котором говорилось об отрицательном отношении главы Министерства полиции к привлечению пленных на дорожные работы, и пытался действовать в обход его. Впрочем, тверской губернатор не решился выполнить просьбу об откомандировании пленных на дорожные работы и 28 сентября сообщил, что направил соответствующий запрос Вязмитинову [3, л. 21].

Деволлану не оставалось ничего другого, как идти по пути, предложенному Вязмитиновым, т.е. отложить планы использования пленных на следующий год, представив в Министерство полиции соответствующее обоснование. В связи с этим в экспедиции путей сообщения на основании предложений Сабира 26 сентября была составлена особая записка. Экспедиция пришла к заключению о необходимости истребовать от Сабира подробные данные по использованию в 1814 г. пленных на водных коммуникациях, а также детальные расчеты по их содержанию и затем вновь войти с ходатайством к управляющему Министерством полиции [3, л. 25–34]. Эту записку Деволлан распорядился внести на обсуждение в Комитет Совета путей сообщения, который рассмотрел ее 18 октября. Комитет, как следует из протокола его заседания, изучив предложения Сабира, пришел к выводу, что они не во всем совпадают с видами главного управления. Комитет полагал, что обыкновенное содержание дорог должно производиться месячными и поденными рабочими, которых должна выставлять компания подрядчиков. Пленные же нужны лишь для «устройства в лучшем виде и с большею прочностью» лишь некоторых дистанций важнейших государственных трактов, которые «без того не могут быть поддерживаемы с успехом обыкновенным ремонтом». Следовательно, пленных нужно не распределять малыми партиями по разным дорогам, а сосредоточить на одном участке дороги, с тем, чтобы исправить его радикальным образом. Такой отход от позиций, сформулированных в 1812 г. можно

объяснить тем, что речь шла о значительно меньшем числе пленных (ведь вместо 12 000 их планировалось привлечь на работы только 1200). По сведениям, которые имелись в Комитете, больше всего нуждались в реконструкции дистанции Московского тракта от Новгорода до Крестцов и от Чудово до Тосно. По мнению Комитета, «можно быть довольным», если бы пленные исполнили все работы, хотя бы на этих двух участках. На первом из них дорога шла по сыпучим пескам и болотам, делая «множество напрасных извилин» и была настолько неудобна, что давно признавалось необходимым (об этом речь шла и в записке Ольденбургского) проложить новую трассу на юго-восток от Новгорода, затем по дамбам Сиверсова канала, а потом по реке Вишерке прямо до Бронниц. Работа пленных на этом участке должна была состоять в расширении дамбы канала и «в мощении оной смотря по свойству грунта сперва жердями, потом крупным камнем, потом мелким и, наконец, в усыпке гравьем, который еще должен быть покрыт слоем сырцового мелкого разбитого щебня». Однако для того, чтобы приступить весной к этим работам окружной начальник «до больших снегов» должен был организовать съемку местности. Участок от Чудово до Тосно требовал «повсеместного возвышения и такой же отделки в виде шоссе». Комитет согласился с предложением Сабира об уплате пленным по 50 коп. в день в связи с высокими ценами в районе Новгорода, хотя в других местах главное управление путей сообщения «дает пленным только по 15 коп». Порядок снабжения продовольствием (централизованно в натуральном виде от казны или через марки-тантов) предполагалось установить после сбора пленным на пунктах работ в зависимости от местных обстоятельств. Заботы по охране возлагались на земское начальство. Одежду пленным следовало покупать из заработанных ими денег или из средств министерств Военного и Полиции. В итоге Комитет постановил предписать Сабиру, чтобы тот вошел к Вязмитинову с ходатайством об определении пленным для работ в окрестностях Нов-

города на указанных в протоколе основаниях [3, л. 35–41]. 27 октября Деволлан направил Сабиру соответствующее предписание. В нем он излагал уже свое мнение о предложениях начальника 1-го округа, представленных им в рапорте от 9 сентября. В основном оно соответствовало тому, что было зафиксировано в протоколе Комитета Совета путей сообщения. В частности он заявил, что не согласен с предложениями Сабира о рассредоточении пленным по нескольким трактам и настаивал на необходимости их концентрации на наиболее важных участках. В связи с этим Сабиру предписывалось безотлагательно организовать съемку местности, по которой будет проходить новая дорога между Новгородом и Бронницами. Однако далее в своих рассуждениях Деволлан отступил от мнения Комитета, вернувшись на точку зрения, высказанную в записке Ольденбургского, и фактически поддержал Сабира. Сославшись на последний рапорт начальника 1-го округа, из которого будто бы видно, что «возвышение некоторых мест по Белорусскому тракту не соответствует прежнему предположению», он счел возможным послать туда партию пленным, «особливо для работ при Долговской станции». Разрешалось послать и партию на Нарвский тракт «для вырытия тамошних плитных скатов и улучшения съездов на берегах реки Луги», а также в Нарвский форштадт на реке Нарве. Причем суточные выплаты пленным в размере 50 коп. распространялись и на эти участки работ, а не только на окрестности Новгорода [3, л. 42–45]. Во исполнение этого предписания Сабир 11 ноября сообщил, что дал приказание об откомандировании для съемки местности по трассе дороги между Новгородом и Бронницами инженеров 3-го класса Федорова и Андреева. Впрочем, эта командировка должна была затормозить, по его мнению, составление отчетов по другим проводившимся в летний сезон работам [3, л. 48].

27 октября 1813 г., Деволлан вновь обратился и к управляющему Министерством полиции, сообщив ему уже изложен-

ную нами выше программу по привлечению пленных к работам в 1814 г., правда, несколько детализировав предложения. Он согласился с мнением Вязмитинова относительно невозможности привлечения пленных к работам до весны, тем более, что «насчет производства работ не предприняты еще окончательные меры». Деволлан предлагал сконцентрировать пленных:

1) на двух главных пунктах по Большой московской дороге, «требуемых важнейших исправлений» - между Новгородом и Крестцами и между Чудово и Тосно;

2) по Белорусскому тракту в г. Луге и от него до границ Псковской губернии;

3) по Нарвскому тракту в Ямбурге.

Руководитель ведомства путей сообщения подтвердил также намерение назначить пленным содержание по 50 коп. в день, сочтя что такая сумма привлечет маркитантов и позволит обеспечить бывших солдат Великой армии хорошим питанием, отчасти и из казенных запасов. Особо Деволлан оговорил, что одежда пленных должна «производиться из зарабатываемых ими денег» либо за счет других министерств (Военного или Полиции). Принимать пленных на свою ответственность Деволлан, как уже говорилось, не желал – следить за ними, по его мнению, должны были земские полиции. В заключении глава ведомства путей сообщения просил уведомить его, могут ли пленные «наряжены быть к весне или позже сего» [3, л. 46–47; 4, л. 8].

Позиция Деволлана встретила ряд возражений Вязмитинова, которые тот изложил в своем отношении от 6 ноября. Управляющий Министерством полиции, обратившись к Деволлану, во-первых, отметил, что пленные размещены в отдаленных губерниях, и транспортировка требуемого их числа к указанным местам работ связана со значительными издержками. В связи с этим он предложил отправлять к работам пленных из числа вновь прибывающих. Во-вторых, Вязмитинов считал, что наблюдение за пленными должны взять на себя чиновники дорожного ведомства, поскольку сконцентрирован-

ные на крупных магистралях бывшие солдаты Наполеона «могут посягнуть на нарушение общего благоустройства и безопасности, если смотрение за ними не будет самое строгое и бдительное», которого губернские и уездные власти гарантировать со своей стороны не брались [3, л. 49].

Это отношение Вязмитинова было вынесено 17 ноября на обсуждение Комитета Совета путей сообщения. «Весьма прискорбно будет, – говорилось в его протоколе, – ежели предприятие, столь полезное для ведомства путей сообщения и для империи вообще» не удастся реализовать «за какими-нибудь неудобствами». Комитет предлагал оставить при пленных во время работ те же конвойные команды, которые их охраняли во время пребывания на жительство в российских губерниях, оставив их под контролем местных гражданских властей. В этом отношении представления членов Комитета были явно далеки от реальности. Никаких специальных конвойных команд, предназначенных для надзора за пленными во время их жительства в губерниях, не было. Уровень организации контроля за пленными, размещенных в российской провинции по большей части на квартирах у местных жителей или в отведенных отдельных зданиях, был чрезвычайно низким и очевидно по мнению Вязмитинова не соответствовал потребностям надзора за пленными во время работ на стратегических дорогах. Комитет же делал упор на экономическую выгоду от использования труда пленных и ссылаясь на исторические примеры, когда при Петре Великом «пленные шведы по несколько тысяч вдруг употреблялись на разные полезные сооружения и от того кроме пользы ничего не выходило». «Трудно вообразить, – говорилось в протоколе, – чтобы пленный, удрученный несчастьями, заведенный в столь отдаленную и в столь различествующую от других европейских государств землю, посягнул на нарушение общественного благоустройства без чрезвычайных обстоятельств». В итоге Комитет Совета положил в сношениях с Вязмитиновым выдвигать в качестве ар-

гументов в пользу привлечения пленных к работам предшествующую практику (при Петре I и Екатерине II), доклад Ольденбургского, где излагалась необходимость исправления важнейших участков крупных трактов, сокращение в два раза сумм, выделенных на ремонт дорог, и дороговизну наемных рабочих. Однако Комитет считал, что для надзора за подневольными строителями нужен хотя бы небольшой отряд внутренней стражи при двух офицерах, поскольку на пункты, где предполагалось использовать труд бывших солдат Наполеона, по причине малочисленности имеющихся в распоряжении ведомства путей сообщения команд оно может откомандировать не более 100 чел. нижних чинов, которые в первую очередь должны присматривать за работами и в надзоре за пленными могли выполнять лишь вспомогательные функции. Вместе с тем оговаривалось, что главное управление путей сообщения «не считает себя в праве входить в соображение тех видов», которыми управляющий Министерством полиции будет руководствоваться при принятии решения [3, л. 50–54]. В точном соответствии с решением Комитета было составлено и отношение Деволана к Вязмитинову от 27 ноября 1813 г. Глава ведомства путей сообщения просил управляющего Министерством полиции уведомить его об окончательном решении, чтобы в случае необходимости можно было сделать необходимые распоряжения о предстоящих работах [3, л. 55–58].

Содержание отношений Деволана от 18 августа и 27 ноября и прочую переписку с ним по этому вопросу Вязмитинов изложил в двух записках, представленных в Комитет министров. Рассмотрев записки Вязмитинова Комитет министров 3 января 1814 г. (когда уже война шла к концу и вопрос был неактуальным), признал неудобным возложить функции надзора за пленными на работах по Московскому, Белорусскому и Нарвскому трактам на земские полиции и решил выяснить, может ли выделить команды для этой цели Военное министерство [5, л. 46–49]. В соответствии с решением Комитета мини-

стров, Вязмитинов 5 февраля 1814 г. направил запрос Горчакову [4, л. 6]. В ответ управляющий Военным министерством 14 февраля сообщил, что команды внутренней стражи для охраны пленных на работах выделить невозможно, поскольку они заняты приемом и препровождением рекрут, выздоравливающих, а также строевых лошадей, причем для конвоирования рекрут приходится привлекать даже обывателей [4, л. 10; 5, л. 61–62]. О решении Комитета министров и отзыве Горчакова Вязмитинов 22 февраля 1814 г. проинформировал Деволана [3, л. 59–60].

В результате, рассмотрев на своем заседании 24 февраля отношение управляющего Министерством полиции Совет путей сообщения постановил принять его к сведению и проинформировать Сабира, чтобы он «пленных для работ по большим дорогам более не ожидал», о чем 28 февраля Деволан направил начальнику 1-го округа соответствующую бумагу [3, л. 63–65].

Проект привлечения пленных к строительству дорог на общегосударственном уровне из-за того, что Военное министерство и Министерство полиции не решились взять на себя ответственность за конвой и надзор над бывшими солдатами Великой армии, остался нереализованным. Однако имеющиеся документы позволяют представить, как бы сложилась его судьба, будь позиция Вязмитинова и Горчакова более гибкой (например, если бы к конвойным функциям были привлечены обыватели, как это нередко делалось в 1812–1813 гг.). Из этих документов совершенно ясно, что к работам на участке Московского тракта между Новгородом и Бронницами, который больше всего волновал управление путей сообщений, оно само оказалось не готово. 20 марта 1814 г. Сабир представил Деволану план местоположения этого участка и подробное описание новой дороги, составленное инженерами Федоровым и Андреевым. Однако начальник 1-го округа лично местность обозреть не успел и обещал это сделать сразу после схода сне-

гов. По этой причине Совет путей сообщения 23 марта лишь принял имеющиеся материалы к сведению, предписав Сабиру уделить особое внимание вопросу о том, смогут ли мосты и трубы в насыпи пропустить объем паводковых вод, который обыкновенно бывает в тех местах. Проект строительства нового участка не был представлен даже ноябре 1814 г. [3, л. 67–90]. И дело тормозилось именно из-за отсутствия необходимых гидрологических данных. Направленные в апреле 1815 г. на места работ инженер-поручики Леонтьев и Вольф выполнить свою работу должным образом не смогли, поскольку уровень воды весной оказался чрезвычайно низким, а лето наоборот не-обыкновенно полноводным. В 1816-м же году инженер-подполковник Шредер «по причине многих других занятий» на трассу будущей дороги никого из инженеров откомандировать не смог. В итоге 8 февраля 1817 г. Совет путей сообщения решил вернуться к этому вопросу, когда строительство шоссе между столицами дойдет до Новгорода [3, л. 95–98, 100–103, 140–145]. К этому времени пленных наполеоновской армии в России конечно уже давно не было.

Таким образом, попытка привлечь пленнх к дорожному строительству потерпела неудачу, причем в первую очередь по причинам неэффективных и несогласованных действий различных ведомств, а также внутриведомственных разногласий. Единственный реальный шанс привлечь пленнх в широких масштабах к дорожным работам существовал весной-летом 1813 г., но из-за странной паузы в решении этого вопроса, продлившейся с декабря 1812 по август 1813 г., он был упущен, не смотря на имевшуюся обширную программу таких работ. Впрочем, надо отметить, что после смерти Г. П. Ольденбургского она неуклонно сокращалась в своих масштабах. И скорее всего, это сокращение было во многом связано с пониманием, что значительная часть пленнх была отправлена в отдаленные губернии, в то время как рабочая сила нужна была дорожному ведомству как раз в западных и центральных губерниях.

Следует обратить внимание и еще на одно обстоятельство. Некоторые чиновники, в частности начальник 1-го округа путей сообщения генерал-майор Сабир, а отчасти и глава ведомства Деволант, отстаивали идею использования пленнх вместо наемных рабочих (дорогих, а то и вовсе отсутствовавших в условиях военного времени) для регулярных работ по поддержанию должного состояния важнейших дорог. Это был, по-видимому, более реалистичный вариант – в том числе и по соображениям безопасности, поскольку предполагал рассредоточение пленнх на многих пунктах. Однако в центральном аппарате управления дорожным ведомством возобладала идея использовать пленнх для коренной реконструкции наиболее важных участков Московского тракта. При всех плюсах второго варианта использования пленнх, как показала практика, возможность его реализации в сложившихся конкретных условиях оказалась весьма сомнительной.

Список литературы

1. Миловидов, Б. П. Использование военнопленнх 1812 г. на работах: тенденции правительственной политики / Б. П. Миловидов // Отечественная война 1812 года. Источники. Памятники. Проблемы : материалы XVI Междунар. науч. конф. (Бородино, 6–7 сентября 2010 г.). – Можайск, 2011. – С. 163–190.
2. Григорьев, В. А. Исторический очерк участия ведомства путей сообщения в Отечественной войне / В. А. Григорьев // Журнал Министерства путей сообщения. – 1912. – Кн. VIII. – С. 28–29.
3. Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 159. Оп. 1. Д. 409.
4. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 1. Оп. 1. Д. 3163.
5. РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 56.