

**Исторический очерк русского
законодательства о путях
сообщения и ямской гоньбе
или почтах**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
И90

И90 Исторический очерк русского законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе или почтах / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 36 с.

ISBN 978-5-519-93357-5

ISBN 978-5-519-93357-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

не платилъ ему за пользованіе его землею; не вознаграждать его за уступку земли въ общественное пользованіе.

Отсюда понятно, что съ одной стороны, пути сообщенія, на западѣ, рано могли допустить улучшенія въ техническомъ отношеніи, — военныя или государственныя, какъ вездѣ, по причинѣ обширныхъ средствъ своихъ; торговыя, конвойныя, по причинѣ богатаго сбора. Такъ о каменныхъ мостахъ чрезъ рѣки встрѣчаются извѣстія почти отъ 1080, въ Нидерландахъ; искусственныя дороги, нѣчто въ родѣ шоссе или мостовыхъ, появляются, въ Брабантѣ, около 1140 г. Но съ другой стороны, понятно также, что по причинѣ господства, на западѣ, до произвола развитой частной собственности, улучшенія въ путяхъ сообщенія не тотъ-часъ могли содѣлаться благотворнымъ для народа, его промысловъ и богатства. Впослѣдствіи, дробленіе владѣній и отсутствіе централизаціи, въ Нѣмецкой имперіи, мѣшали также устройству дорогъ, и жалобы на эти дороги встрѣчаются даже въ XVIII в. (*).

Говоря о путяхъ сообщенія въ древнѣйшій періодъ нашей исторіи, мы встрѣчаемся съ мнѣніемъ извѣстнаго Ходаковского (**), который полагаетъ, что долгое время, въ древней Руси, вода, озера, рѣки, съ волоками, перевозочными и т. п. служили единственнымъ путемъ сообщенія. Противъ этого мнѣнія мы должны замѣтить, что въ той же древней Руси, съ первыхъ годовъ ея историческаго существованія, уже находятся *извѣстія* и *законы* о мостахъ и перевозахъ, начиная, по крайней мѣрѣ, съ Русской Правды. Изъ этого необходимо выходить, что водныя сообщенія, и въ эти отдаленнѣйшія времена, уже не были въ Руси исключительными путями. Нельзя говорить о мостахъ или перевозахъ, если нѣтъ сообщеній сухопутныхъ, пересѣкающихъ ручьи и рѣки. Замѣтимъ также, что техническія выраженія, опредѣлявшія части моста въ то время, когда Русская Правда дѣлала о мостахъ свои распоряженія, повторяются впослѣдствіи въ Новгород. Лѣтописи, при всякомъ случаѣ, когда въ ней описываются судьбы Волховскаго

(*) Berg's Handbuch des deutschen Polizeyrechts, въ восьми томахъ 2. Hannover. 1802.

(**) Истор. Сборникъ Москов. Ист. Общ. 1837, II.

моста. Тамъ и здѣсь мосты раздѣляются на *городни*, о которыхъ Русская Правда говоритъ въ словахъ: *починить городень, городня*, а означенная лѣтопись въ предложеніяхъ, подобныхъ слѣдующему: *вздре угъ вътръ девять городень великаго моста* (*). Такимъ образомъ, историческій памятникъ позднѣйшаго времени доказываетъ практическое значеніе нашего древняго закона. Впрочемъ вообще должно сказать, что, чѣмъ древнѣе юридическій памятникъ, тѣмъ несомнѣннѣе его иррациональная примѣняемость, для его времени. Показавши, что сухопутныя сообщенія, наравнѣ въ водными, современны первымъ извѣстіямъ о русской землѣ, и что въ самой отдаленной древности русскій законъ обращалъ на нихъ свое вниманіе, мы должны предполагать уже въ эти времена извѣстную степень развитія общественныхъ интересовъ въ Руси. Сообщенія нужны тамъ, гдѣ того требуетъ промышленность народа, его ремесла, торговля, и гдѣ безъ того нельзя обойтись управленію и администраціи. Оставимъ однакожь эти вопросы до другаго времени, и, разсматривая здѣсь пути сообщенія только въ ихъ значеніи средства къ развитію общественныхъ интересовъ, обратимся исключительно къ нашему вопросу: какія были, въ то время, юридическія условія, содѣйствовавшія учрежденію путей сообщенія въ Руси?

Во первыхъ, сколько мы знаемъ о древнѣйшемъ правѣ Руси, не могло быть тамъ препятствій къ проложенію дорогъ со стороны государственнаго права и владѣнія княжескаго. Напротивъ, въ болѣе позднее время, мы постоянно встречаемъ распоряженія о свободѣ всѣхъ и каждого пользоваться *горою и еодою*, или, выражаясь современными терминами, сухопутными и водными путями сообщенія. Во вторыхъ, на основаніи господства въ Руси идеи объ общинномъ владѣніи, естественно, каждый русскій считалъ себя въ правѣ, при нуждѣ, пролагать тамъ или здѣсь дорогу по частнымъ землямъ и полямъ, рѣкамъ и озерамъ. Частная собственность въ землѣ уступала общественному праву пользованія русскою землею. И дороги размножались безпрепятственно, по мѣрѣ нуждъ и общегитія, по мѣрѣ развитія общественныхъ интересовъ. — Наконецъ, на сторонѣ

(*) 1 Новгородская Лѣтопись, 1228 года.

этого общественнаго вопроса и дѣла, на стѣхъ сторонѣ путей сообщенія стояли законъ и правительство, какъ видали мы изъ Новгородской лѣтописи и Русской Правды.

Отсюда понятно, что размноженіе дорогъ въ Россіи грозило содѣлаться безграницнымъ; эти дороги мало по малу стали тѣснить владѣніе землею; могло случиться, что это стѣсненіе не было оправдано общемою пользою и нуждою; можно было опасаться, что, въ Руси, произволъ вѣдущихъ уничтожитъ право владѣющихъ, какъ на западѣ произволъ владѣющихъ уничтожалъ право вѣдущихъ. Съ другой стороны, частію по той же причинѣ, безграницное размноженіе дорогъ и огромное количество путей сообщенія не могли замѣнить недостатка въ ихъ качествѣ и добротѣ, и проѣзжающіе ничего не выигрывали отъ стѣсненій, которымъ подвергали владѣльцевъ воды и земли. Снося и терпя принужденное ограниченіе своего права владѣнія, хозяева земли не предпринимали ничего, что могло бы содѣлать проѣзжею, удобною, дорогу, прелегавшую по ихъ полю, лугу, лѣсу.

Вотъ положеніе, въ которое взаимно ставили себя, въ Руси, владѣльцы земли и проѣзжіе, предоставленные собственному ихъ произволу. Для разрѣшенія этой борьбы интересовъ и пострасія изъ нея права должно было закону вмѣшаться въ это дѣло; являются, въ разныя времена, различные законы о путяхъ сообщенія, съ различными задачами и средствами. Изложеніе хода этихъ законовъ можемъ представить въ слѣдующемъ порядкѣ.

Сначала покажемъ мы законы, 1, изданные для огражденія частной поземельной собственности отъ безмѣрнаго умноженія дорогъ и путей; — 2, тѣ изъ нихъ, которые даны въ видахъ обезпеченія сообщеній на счетъ земледѣльцевъ, съ предоставленіемъ имъ права собирать проѣзжія пошлины; — 3, законы, имѣвшіе цѣлію разумно опредѣлить мѣру вознагражденія, получаемого земледѣльцами, когда эти послѣдніе умѣли изъ повинности устроить себѣ привиллегію; — 4, законы, искавшіе средства улучшить качество дорогъ; и 5, наконецъ, когда всѣ попытки защитить проѣздъ по дорогамъ отъ притязаній владѣльцевъ, и улучшить состояніе путей сообщенія,

по прежней системѣ, оказались тщетными, является законъ, который 1753 г. замѣняетъ старый порядокъ вещей новымъ, и потому составляетъ естественный предѣлъ нашего историческаго изложенія. Изъ этого вычисленія видно, что вниманіе наше обращено преимущественно на сухопутныя сообщенія. Распоряженія о водныхъ путяхъ не слишкомъ обширны и многосложны, и мы скажемъ о нихъ нѣсколько словъ въ концѣ статьи.

Итакъ 1, какія средства принималъ русскій законъ для огражденія поземельной собственности отъ чрезмѣрнаго умноженія путей сообщенія? —

Долго хлопоталъ законъ нашъ объ устройствѣ дорогъ и свободѣ проѣзда, не заботясь о частномъ владѣніи; и русскій народъ пролагалъ дороги такъ же свободно, какъ рѣка свое русло. Только въ XV в. встрѣчаемъ законы на пользу владѣнія, для его защиты. Главное средство къ тому нашелъ законъ въ различіи между *дорогами ямскими* и *проселочными* или *проселками*. Однимъ изъ нихъ онъ давалъ болѣе, другимъ менѣе права на частную поземельную собственность. Тогда какъ дороги ямскія, служа средствомъ сношеній общественныхъ, правительственныхъ, постоянно и неограниченно изымали извѣстное пространство земли изъ-подъ частнаго распоряженія, проселки имѣли это право на землю только подъ извѣстными условіями, съ извѣстными ограниченіями. Столь важное различіе дорогъ ямскихъ и проселочныхъ встрѣчается въ актѣ 1539 (*). Чтò была ямская дорога въ то время, видно изъ актовъ 1599, Апр. 22 (**), и 1615, Янв. (***), по словамъ которыхъ ямская дорога должна быть *чищена*, очищается отъ лѣсу, деревъ и кустарнику, *съ пенемъ* до корня; должна быть *широка*; должна имѣть *мосты крѣпкіе*, для противодѣйствія *водѣ* и *всякой мокротѣ*; должна быть *исправляема каждую новую весну*. Работы по ямскимъ дорогамъ лежали повинностію сперва на посошныхъ людяхъ, какъ говоритъ актъ 1599, а потомъ отнесены къ обязанностямъ общинъ, прилежавшихъ къ дорогѣ, и производились *всѣми*

(*) Актъ о побѣдѣ Петра Фрялина, Истор. Акт. 1, N 142.

(**) Актъ Истор. II, N 26.

(***) Тамж. III, N 47.

людьми *всякихъ чиновъ, за одинъ*, по выраженію акта 1615. Такимъ образомъ, способъ разложенія мостовой повинности, принятый въ это время городскими общинами, напр. В. Новымъ-городомъ, перенесенъ на ямскія дороги (*). И нѣтъ въ актахъ ни слова о предѣлахъ или границахъ въ числѣ ямскихъ дорогъ, необходимыхъ для цѣлей внѣшней безопасности и внутренняго управленія.

Предоставляя чисто-историческимъ изысканіямъ показать число и направленіе ямскихъ дорогъ, въ разные вѣки древней Россіи, мы считаемъ свой вопросъ относительно ямскихъ дорогъ здѣсь уже порѣшеннымъ, и переходимъ къ установленію юридическаго понятія о дорогахъ проселочныхъ. Главное начало, что *не все проселки обязательны для землевладельцевъ*. Еще въ началѣ XV в. (**) дѣлается у насъ различіе между проселками, изъ которыхъ только нѣкоторые допускаются закономъ и утверждаются въ ихъ правѣ и значеніи общественныхъ путей сообщенія, потому что они существуютъ издавна, потому что ими пользуется *многіе*, пользуется народъ, во имя общественнаго интереса. Это такъ называемыя, въ актахъ, *пошлыя дороги* (***). Въ противоположность съ ними, другія называются *непошлыми*, потому что пролагаются *вновь, частными отдѣльными лицами*, для ихъ собственныхъ, случайныхъ нуждъ и выгодъ, помимо старыхъ, пошлыхъ. Въ актѣ 1472 — 1479, по случаю жалобы одного владѣльца — монастыря, на размноженіе дорогъ по его полямъ и лугамъ, повелѣно *засечь дорогу новую, непошлую, и заповѣдать ѣзду по ней, изъ двухъ рублевъ*, — подѣ штрафомъ въ два рубля, съ каждаго проѣжающаго. И такъ, вообще можно сказать, что русскій законъ XV вѣка, признавая и утверждая преимущества сообщеній за дорогами ямскими, отстѣпаетъ частную поземельную собственность отъ злоупотребленій со стороны частныхъ лицъ, предписывая имъ *держаться* дорогъ изстари существующихъ, и запрещая, подѣ штра-

(*) Новгород. Лѣт. Годы 1353, 1372.

(**) Акт. Истор. I, N 23, г. 1413.

(***) Истор. Акт. I N 36, N 23, — г. 1472—1479, и 1418 Актъ Экспед. I, N. N. 61, 63, г. 1461, 1463. Кто будетъ ѣздить не пошлою дорогою, того рѣжно и бить.

фомъ и наказаніемъ, пролагать новыя дороги. Считали достаточнымъ, для пользы народныхъ, сохраненіе дорогъ проселочныхъ въ количествахъ, въ которыхъ находились онѣ въ этомъ вѣкѣ.

Каковы же были эти проселки? Почему проѣзжій народъ старался пролагать новыя дороги, помимо существующихъ? Что побуждало его идти противъ закона о пошлыхъ дорогахъ? Изъ отношенія дороги къ землѣ хозяина легко понять, что первоначально эти проселочныя дороги были только пустымъ пространствомъ, — полосой земли незапаханной, незастроченной, — отнятой у хозяина и его пользованія, но насколько не приспособленной къ пользованію проѣзжающихъ. Онѣ были безъ мостовъ и гатей, которыхъ построеніе требовало отъ хозяина не одного отреченія отъ права собственности, но прямыхъ жертвъ, прямыхъ усилій, положительнаго труда, вѣрныхъ, новыхъ потерь. И дороги оставались въ ихъ естественномъ состояніи. Проѣзжающіе не много выигрывали отъ безпрепятственнаго права ѣздить по топкимъ болотамъ, по высокимъ пнямъ и кочкамъ, по глубокимъ рвамъ и рѣчкамъ, недоступнымъ для броду. И они рѣшались дѣлать объѣзды, искать броду, пролагать новыя, непошлыя дороги. Если уже князья, съ полками воиновъ, Михаилъ Георгиевичъ, идущи изъ Москвы во Владимиръ, а Ярополкъ изъ Владимира въ Москву, могли, въ концѣ двѣнадцатаго столѣтія, *разминутися въ лѣсъхъ*, какъ повѣствуетъ лѣтописецъ (*), то купцы и гости и вообще частные люди того болѣе должны были встрѣчать препятствій къ проѣзду въ неизвѣданныхъ лѣсахъ и перепутанныхъ проселкахъ.

2. Изъ такого состоянія путей сообщенія выходила для закона необходимость найти средства для ихъ улучшенія, и онъ естественно прежде всего искалъ ихъ во взаимномъ отношеніи землевладѣльцевъ и проѣзжающихъ. — На владѣльцевъ, по участкамъ которыхъ шла дорога, возложилъ законъ обязанность строить мосты, содержать перевозки, укрѣплять плотины и гати; на проѣзжающихъ весьма справедливо обратилъ онъ обязанность вознаграждать землевладѣльцевъ за эти постройки. Дорога, какъ полоса и часть земли, — часть общаго

(*) Лавр. 139 листь, — подъ годомъ 1176.

достоянія русскаго народа,—была уступлена безвозмездно въ пользованіе всего народа, и каждый членъ народа могъ ѣздить по дорогамъ безъ всякаго вниманія къ отдѣльнымъ землевладѣльцемъ. Но издержки построенія мостовъ и гатей должны были лежать на тѣхъ, кто этими построеніями пользовался. Законъ не считалъ справедливымъ принуждать землевладѣльцевъ къ этимъ издержкамъ, безъ вознагражденія, находилъ здѣсь отношеніе взаимности между частными лицами, и установилъ, чтобы каждый проѣзжающій чрезъ мостъ и перевозъ платилъ хозяину моста и перевоза. Замѣчательное всего въ этомъ законѣ его древность. Кажется, что еще во времена Св. Ольги мостовая повинность лежала на владѣльцахъ земли, которые съ того же времени пользуются правомъ собирать пошлинны съ проѣзжающихъ по ихъ мостамъ и гатамъ (*). Доказательствомъ какъ древности этого закона, такъ и его очевидной справедливости, признанной всеми въ древней Руси, служить форма общаго обычая, въ которой постоянно встрѣчаемъ этотъ законъ до самого почти Уложенія. Кто подлежалъ побору, кто освобождался отъ него, въ какой степени поборъ имѣлъ мѣсто, все это опредѣлялось въ древнихъ актахъ, преимущественно выраженіемъ: *по старинѣ*.

Ясно однако жъ, что землевладѣльцы, рано или поздно, могли изъ этой вознаграждаемой повинности сдѣлать для себя право, обративъ свою обязанность въ привилегію, въ источникъ доходовъ, окупавшихъ издержки построенія и даже самую землю, дорогу, уступленную для общаго блага. Отсюда новая борьба частнаго права съ общимъ и новый вопросъ законодательства, — особенно потому, что вопросъ о пошлинахъ за мосты и перевозки касался интереса казны и мѣръ административныхъ, проѣзда гонцевъ, отправленія пословъ и т. п. Присоедините къ тому важное событіе конца XVI в., когда, можетъ быть, по мысли Грознаго, дѣлавшаго различіе между

(*) Лавр. 25 стр. Проф. Осокинъ, въ его разсужденіи о внутр. пошлинахъ въ Рос. стр. 34 и слѣд., напрасно хочетъ дать всей мостовщинѣ и всемъ пошлинамъ за перевозъ характеръ источника государств. доходовъ. Противъ этого говорить все и самъ Г. Осокинъ, стр. 56, дѣлая справедливое различіе между мостами и перевозами *казеннаго вѣдомства* и частными.

земщиной и опричиной, является въ Руси отдѣленіе всего *сельскаго, земскаго, отъ городскаго, государственнаго, царскаго* (*). И вотъ происхожденіе закона 1596, Декаб. 13, о новомъ порядкѣ сбора перевозной пошрины (**).

3. «Указали есмя, говорить Ѳеодоръ Ивановичъ, во всемъ своемъ государствѣ и во всѣхъ городахъ и на посадахъ и въ уѣздахъ, которые были перевозки и мосты въдали на насъ, а для нашихъ пословъ и посланниковъ и гонцовъ, по большимъ рѣкамъ и рѣчкамъ перевозки и мосты на насъ имали, а иные перевозки и мосты устроили на себи наши бояре и дворяне и т. д. и землю нашу пустошатъ безъ нашего указа, и тѣ всѣ перевозки и мосты, во всѣхъ городѣхъ и уѣздѣхъ, велѣли есмя въдати на себя, для того, слухъ насъ дошелъ, что—въ томъ мотчанье и убытки великіе чинятся.» Посему велѣно бирючамъ прокликать на посады, въ уѣзды, по станамъ, волостямъ, и царское жалованье всей землѣ сказать, что на всѣхъ большихъ перевозахъ будутъ собирать пошрину по новому указу, половину на царя, половину на вотчинниковъ, помѣщиковъ, монастыри и т. д., съ пѣшаго по полуденьгъ, съ коннаго деньгу, съ телеги по двѣ деньги, освобождая отъ пошринъ пословъ, посланниковъ и гонцовъ, и позволяя всѣмъ, въ сухое время, гдѣ можно, ѣздить въ бродъ.

Законъ содержитъ главнымъ образомъ двоякое распоряженіе. Съ одной стороны, онъ объявляетъ мосты и перевозки въ городахъ и посадахъ, гдѣ естественно часто проходили *ямскія* дороги, дѣломъ казеннымъ, и сборъ за проѣздъ—доходомъ царскимъ. Съ другой стороны, устанавливаетъ новый способъ сбора на большихъ частныхъ перевозахъ, посредствомъ цѣловальниковъ, отъ казны, требуя за то половину сбора въ пользу казны, въ видѣ вознагражденія за ея управленіе. Этою послѣднею мѣрою царь Ѳеодоръ Ивановичъ думалъ между прочимъ остановить злоупотребленіе землевладельцевъ. И казалось, что,

(*) Акт. Эксп., IV, N 52, челобитная, подавала Государю Алексѣю Михайловичу, 1648—1649. отъ стольниковъ и стряпчихъ, и дворянъ, и гостей и гостиницъ, и сукошныхъ сотенъ и другихъ торговыхъ людей о томъ, чтобы на *Москвѣ* и по *городамъ*, и *посадамъ*, какъ это было при царяхъ **Иванѣ** Васильевичѣ и Ѳеодорѣ Ивановичѣ, *все было его государствомъ*, и что бы частнаго владѣнія не существовало тамъ. (**) Акт. Эксп. I, N 567.

установивъ количество пошлинъ, и предоставивъ казнѣ сборъ ихъ въ мѣстахъ наибольшаго проѣзда, законъ окончательно порѣшилъ вопросъ въ пользу справедливости и общаго блага. Но казенные сборщики были также люди, только съ характеромъ официальнымъ и въсомъ; частные владѣльцы могли искать болѣе полнаго вознагражденія на малыхъ мостахъ и перевозахъ; и, по мѣрѣ успѣха въ разработкѣ новаго источника доходовъ, могли умножать, по произволу, до безконечности свои малые мосты и гати.

Такое положеніе дѣла побудило Царя Алексѣя Михайловича посвятить IX главу Уложенія подробному пересмотру и повому рѣшенію вопроса о пошлинахъ за проѣздъ. Здѣсь прежде всего исчислены слѣдующія учрежденія, какъ необходимыя принадлежности дороги: *мосты, перевозки, гати*, съ древнимъ раздѣленіемъ ихъ на государевы, монастырскія, вотчинниковы и т. д., по принадлежности земли тому или другому владѣльцу. Всѣ эти учрежденія отнесены, по прежнему, къ повинностямъ хозяевъ земли, которымъ предписывается содержать въ исправности мосты, гати и перевозки, и дается право собирать известную пошлину, со всѣхъ проѣзжающихъ, за исключеніемъ пословъ, посланниковъ и гонцовъ, бояръ и боярскихъ дѣтей и вообще служилыхъ людей, *которые посланы будутъ для государевыхъ дѣлъ*. Пошлина, которой подлежали проѣзжіе, была установлена въ Уложеніи *по старинѣ*, по давнему обычаю и прежнимъ законамъ. Равномѣрно *по старинѣ, какъ было изстари*, определялись и мѣста сбора. Могло случиться, что землевладѣлецъ, для своихъ прибытковъ, безъ нужды, *однакино*, перекапывалъ дорогу, строилъ на ней мостики или плотину, и собиралъ пошлину съ проѣзжающихъ. Уложеніе узаконяетъ, чтобы, сверхъ существовавшихъ въ годъ его изданія, мостовъ, перевозовъ и гатей, ни одинъ владѣлецъ, ни подъ какимъ предлогомъ, не учреждать новыхъ мостовъ и перевозовъ. А если окажется настоятельная въ томъ нужда, то владѣлецъ долженъ не просить на то особый царскій указъ, и тогда лишь устанавливается и перевозъ, и мостъ, и пошлины за проѣздъ, *по досмотру, и по сыску, противъ другихъ мостовъ и перевозовъ*.

Такимъ образомъ, утверждая только обычное и старинное, давно и законно существующее, и количество мостовъ и перевозовъ, и высоту собираемыхъ пошлинъ, и воспрещая всякую новизну въ этомъ дѣлѣ, Уложеніе справедливо рѣшало вопросъ объ отношеніи землевладельцевъ и проезжихъ. Также точно, какъ законъ XV вѣка справедливо порѣшилъ вопросъ о дорогахъ относительно частнаго владѣнія. Тамъ и здѣсь время принято за мѣру справедливости. Но оба эти рѣшенія были хороши только для ихъ данной эпохи. Дороги могли, со временемъ, измѣниться, умножаясь по необходимости; мосты и гати могли оказаться неудобными на старыхъ мѣстахъ; между тѣмъ не вездѣ же можно было ожидать скораго рѣшенія отъ центральной власти и высшаго правительства, слишкомъ далеко находившагося отъ мѣста дѣйствія; не всегда же можно было и правительству строго наблюдать за точнымъ выполненіемъ указнаго *status quo*, какъ это дѣлалось въ XVII в. Въ 1684 г. (*) еще можно было предписать Царскою грамотою, вологодскому воеводѣ Голохвастову осмотрѣть и переписать всѣ мосты и перевозки, существовавшіе въ его вѣдомствѣ, съ дознаніемъ, по какому указу и гдѣ они находятся,—какъ далеко отстоятъ одинъ отъ другаго,—сколько взимается на нихъ пошлинъ,—нѣтъ ли притѣсненій проезжающимъ. Но для послѣдующаго времени, эти дознанія воеводѣ содѣлались слишкомъ трудными, если не вовсе невозможными, по причинѣ постепеннаго разширенія вопросовъ и задачъ, подлежащихъ вѣдомству воеводъ, намѣстниковъ и т. п.—Вотъ почему жалобы на земледельцевъ со стороны проезжихъ,—жалобы, вызвавшія много законоположеній русскаго правительства, объ этомъ предметѣ, громко повторялись у насъ до половины XVIII в., до указа, уничтожившаго всѣ сборы за мосты и перевозки, слѣдовательно въ теченіе болѣе ста лѣтъ, по изданіи Уложенія (**).

(*) Акт. Эксп. IV, N 282.

(**) Напрасно думаютъ, что Повотор. Уставъ что-нибудь измѣнилъ въ правѣ мостовыхъ пошлинъ. Это дѣло, какъ слѣдствіе права собственности, не могло входить въ составъ вопросовъ Торгов. Устава. Проф. Осокинъ, въ названномъ разсужденіи, стр. 119, весьма хорошо это замѣтилъ, хотя во Введеніи, стр. 15, назвалъ Повоторг. Уставъ эпохою для *всѣхъ пошлинъ*.