

ПЕТЕРБУ́РГСКО-МОСКО́ВСКОЕ ШОССЕ́

Авторы: О. В. Теремов



Мост через реку Волга на Петербургско-Московском шоссе в Твери. Фото нач. 20 в.
Архив М. В. Золотарёва

ПЕТЕРБУ́РГСКО-МОСКО́ВСКОЕ ШОССЕ́, первое в России шоссе общегосударственного значения. В основе шоссе – ранее существовавшая Большая Моск. дорога (Москва – Клин – Тверь – Новгород). По указу Петра I в 1712 от С.-Петербурга по кратчайшему направлению к Москве началось строительство прямой («перспективной») дороги. В 1742 открыт для движения участок С.-Петербург – Чудово (130 км, за ним закрепилось назв. «Перспективная дорога», или «Большая перспектива»), откуда дорога сворачивала на Новгород, где смыкалась с Большой Моск. дорогой (это название, а также назв. «Большой Моск. тракт» применялось и ко всей дороге между Москвой и С.-Петербургом).

Дорожное полотно выполнено из разл. материалов – песка, брёвен, засыпанных песком фашин, камня (короткие отрезки близ С.-Петербурга). Имп. Екатерина II отказалась от идеи создания прямой дороги на Москву, указом от 7(18).6.1763 распорядилась «в исправности содержать» Большую Моск. дорогу и участок от Чудово до С.-Петербурга. Длина П.-М. ш. была измерена более точно и составила 728 вёрст (776,6 км). На всём протяжении дороги действовала система ямской гоньбы (24 почтовые станции), для имп. Екатерины II и её приближённых построены путевые дворцы – в Твери (1764–78, арх. П. Р. Никитин), Чесменский под С.-Петербургом (1774–1777, арх. Ю. М. *Фельтен*), Петровский на подъезде к Москве (1775–83, М. Ф. *Казаков*), а также 11 каменных и 8 дерев. дворцов между С.-Петербургом, Тверью и Москвой (1770–80-е гг., в осн. по типовому проекту Казакова; в нач. 19 в. дерев. дворцы разобраны, каменные перестроены и переданы Почтовому ведомству, впоследствии некоторые утрачены).

Комиссия о дорогах в государстве (1786–96) разработала проект реконструкции Петербургско-Московской дороги. Ввиду нехватки средств он был реализован частично (за время работы комиссии замощено ок. 140 км дорожного полотна, построено неск. каменных мостов). В 1817–34 произведено сплошное устройство твёрдого покрытия. Оно велось в осн. по методу брит. инж. Дж. Мак-Адама, принятому в большинстве стран Европы (насыпка дорожного полотна выше поверхности земли, укладка на него крупного щебня, а сверху – более мелкого). Длина шоссе благодаря спрямлению ряда участков сократилась до 680 вёрст (725,4 км), ширина проезжей части составляла обычно 8–9 м. Было построено множество мостов – деревянных на каменных опорах через большие реки и арочных каменных – через малые реки. Пропускная способность дороги повысилась, усилилось начавшееся в 1820 движение дилижансов, отправлявшихся сначала дважды в неделю, затем ежедневно.

После открытия ж. д. С.-Петербург – Москва (1851, с 1855 Николаевская ж. д.) сквозное движение грузов и пассажиров по шоссе резко сократилось, П.-М. ш. стало использоваться гл. обр. для местных перевозок. Ямская система прекратила существование (1853–69).

По шоссе проводились первые в России автомобильные пробеги: Москва – С.-Петербург (1899, 1900, 1901, 1907) и С.-Петербург – Москва (1908), этап междунар. гонок С.-Петербург – Киев – Москва – С.-Петербург (1910) и первые пробеги воен. автомобилей (1912).

Ныне федеральная автотрасса М 10 (Е 105) Москва – С.-Петербург в значит. части совпадает с трассой Петербургско-Московского шоссе.

Литература

Лит.: Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. М., 1951. Ч. 1: Дооктябрьский период; Сорокин Ю. К., Рубан В. С. Первое шоссе России. М., 1996; Главная дорога России: Москва – Санкт-Петербург. СПб., 2000; «Государева дорога» и ее дворцы: Материалы межрегиональной научной конференции, 19–21 ноября 2002 г. Тверь, 2003.