Шихарева М.А.

Дорожные пошлины по Соборному Уложению 1649 г.

*Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина
(Россия, Рязань)*

doi: 10.18411/lj-09-2019-119

idsp: ljjournal-09-2019-119

Аннотация

В статье рассматриваются история становления и развития транспортных путей и их содержание. Основной акцент делается на модель регулирования и содержания дорог по Соборному уложению 1649 года. Анализируются статьи IX главы уложения. Рассматривается не только их содержание, но и первоначальные правовые источники.

Ключевые слова: XVII век, история, дорожные пошлины, Соборное уложение, регламентация сборов, мостовщина, перевоз, развитие экономики.

Abstract

There are the history of the establishment and development of transport routes and their support. The main accent is on the model of regulation and maintenance of roads in the Sobornoye Ulozheniye. Articles of the IX chapter of the code are analyzed. Not only their content, but also the original legal sources are considered.

Keywords: XVII century, history, road duties, Sobornoye Ulozheniye, regulation of fees, Moscovia, ferry, economic development.

Вопрос о благоустройстве дорог заботил людей с древних времен. Однако только к середине XVII в. постепенно сложилось дорожное правовое регулирование, нашедшее наиболее полное выражение в IX главе Соборного уложения 1649 г. Содержание главы составили нормы двух направлений общественных отношений: регламентация сбора проезжих пошлин и обеспечение сохранности и благоустройства дорог. В новом законодательном акте нашли отражение изменения в экономической жизни страны и в государственном аппарате.

Русские князья рано начали заботиться об устройстве дорог и мостов и вообще о путях сообщения, правда, вначале руководствуясь военными соображениями. Первоначально устройство мостов и перевозов из-за недостатка средств у правительства производилось не за счет казны, а как личная повинность граждан. Даже в XVI столетии не все затраты на мосты и перевозки принимались на казенный счет, часть из них по-прежнему оставалась личной повинностью населения.

Такие торговые сборы, как «мостовщина» и «перевозы» были направлены на обеспечение работы по строительству и эксплуатации дорог и мостов. Принятый в 1260-е гг. Устав князя Ярослава о мостах был посвящен организации мощения главных торговых магистралей Новгорода и дорог, ведущих к пристаням и к месту городского торга. В нем приводилась разверстка мостовой повинности в Новгороде, но надо сделать оговорку, что касалась она только общественных центров. Освещались такие темы, как строительство и ремонт Великого моста через Волхов, и сплав строительных материалов для мощения торговых проездов и ремонта мостов.

Значительный импульс в своем развитии торговые пошлины получили во время подпадания Руси под монгольское владычество. С целью упорядочивания сборов и приведения их к определенной системе великими князьями издавались уставные таможенные грамоты.

Проезжие пошлины, взимавшиеся в сфере торговли, имели большое значение для финансирования строительства и эксплуатации транспортных путей. Но сложившаяся на протяжении столетий таможенная система сборов стала препятствием для экономического развития России в XVII столетии. От нее страдал не только люди,

занятые торговлей, но и рядовое дворянство, выполнявшее многочисленные казенные поручения, связанные с разъездами по стране, и крестьяне, которые также терпели произвол таможенных откупщиков.

К середине столетия заметно возросла законодательная деятельность Русского государства, усилилось стремление правительства подвергнуть правовой регламентации как можно больше сторон и явлений общественной и государственной жизни. Кульминацией стало создание Соборного уложения 1649 г. Государственно-правовому обеспечению дорог в Уложении посвящена гл. IX «О мытах, и о перевозех, и о мостах». Уделяя главное внимание проезжим пошлинам, глава регламентирует и порядок содержания дорог, мостов и перевозов. Тем самым как бы объясняется, для чего были введены проезжие пошлины — для поддержания в порядке путей сообщения. Причем мостовщина и перевозки составляли особенный род проезжих пошлин. Правительство, содержа за свой собственный счет на дорогах мыты, а на реках перевозки, вправе было требовать себе от проезжавших торговых и неторговых людей вознаграждения за понесенные издержки. На подобное вознаграждение имели право и частные лица, если они вместо правительства брали на себя содержание мостов и перевозов.

Часть источников статей IX главы Уложения 1649 г., регламентирующих порядок сбора проезжих пошлин, взяты из Уложения 1641 г. Это особенно ярко прослеживается в 1,2,9-10,19-20 статьях IX главы. Еще в 1641 году был издан указ о наказании «бити кнутом» лиц, бравших пошлины мимо государева указу и сверх положенного. «И государь царь и великий князь Михайло Федоровичь всеа Руссии указал, и бояре приговорили...а перевоз откупщиком имати, которые мосты и перевозки, и мытовщины даны на откуп, с торговых со всяких людей... по государевым уставным грамотам, а мимо уставных грамот не имати; а хто учнет имать мимо государевы грамоты, а про то подлинно сыщется, и тех указал государь и бояре приговорили бити кнутом».

По этому же указу служилые люди и их помощники, выполняющие государственные поручения, освобождались от уплаты пошлин «а [с] служилых людей, и сь их людей, и з запасов и з гонцов, и которые посланы будут для государевых дел мыта и перевозу нигде не имати». В состав Уложения он вошел с дополнениями. Дворяне и бояре отделялись от других представителей служилых людей. Появлялась такая категория людей, как иноземцы, которые также не подлежали уплате пошлин. Если с них взымали пошлины и об этом они докладывали государю, то совершивший данное действие мытчик или мостовщик возвращал сумму в трехкратном размере и подлежал наказанию, битью кнутом. «И велел государь о том в Московском уезде и в городех учинити заказ крепкой, и послати свои государевы грамоты, чтобы с служилых людей, з дворян и з детей боярских и с и(ы)ноземцов и со всяких служилых людей и с их людей и с запасов и з гонцов ни кто ни где мыту и перевозу и мостовщины не имал. А будет по мытом мытчики, и по перевозом перевозчики, и по мостом мостовщики с служилых людей и с их людей и с запасов и з гонцов учнут имати мыты и перевозки и мостовщину...и тем людем на тех мытчиков и на перевозчиков и на мостовщиков бити челом государю... и по тем их скаскам на тех мытчиках и на перевозчиках и мостовщиках мыто и перевоз и мостовщина доправити втрое, и отдати тем людем, у кого взято будет, да тем же мытчиком и перевозчиком и мостовщиком учинити наказанье, бить кнутом.»

Свободное передвижение по воде также было пресечено еще до издания Соборного уложения. По указу от 1641 года в случае взимания пошлин в неустановленных местах и сооружения мельниц и брод, мешающих перевозу, без разрешения, их следовало снести. «А которые люди всяких чинов, не бив челом государю, самовольством на своих на вотчинных и на поместных водах по дорогам завели мыты и перевозки и мостовщины, и перевоз и мыт емлют самовольством

внов, в которых местех напередь сего не бывало, а иные внов поставили мельницы, и тем воду подняли... тем перевозом и мостом и мытом впредь не быти, и те мельницы и мосты и перевозки свести». Данный указ вошел в состав 19 статьи IX главы Соборного уложения без изменений.

В случае прошения сохранения мельниц, государство шло на уступки с оговоркой их достойного содержания и не взимания пошлин с торгующих. Если ситуация повторялась, то мельницы и заплоты сносились, без рассматривания челобитных и выплачивалась пеня в размере пятидесяти рублей. «А которые люди учнут бити челом, чтоб у них мельниц не ломать, и тем мельницам по их челобитью быти... перевозки устроить добрые для проезду всяких чинов людей...всяких чинов людем ездить без мостовщины и перевозу и мыта не имать. А будут они впредь учнут мостовщину, и перевоз, и мыты...те их мельницы и заплоты сломать...да сверх того на тех государево им наказанье и пеня взятии пятьдесят рублей». Этот указ нашел свое отражение в 20 статьи IX главы Соборного уложения. Но вошел он в его состав с поправкой, пункт о наказанье и выплате пеней был опущен. 20 статья оканчивается соображениями о целях сноса мельниц и заплотов «...те их мелницы и заплоты сломать, чтобы теми их мелницами и заплотами дорога впредь была не заперта, и служилым бы и всяким людем, чей кто ни будь, в проезде мешканья и убытка не было».

Что же касается статей 7, 11—18, установивших ответственность за техническое состояние и благоустройство дорог, мостов и перевозов, то, их источники сегодня установить весьма затруднительно.

Согласно Соборному уложению 1649 г. вотчинники и помещики, собиравшие мостовщину и перевоз, должны были поддерживать дороги, мосты и перевозки в хорошем состоянии своевременно их ремонтируя. Если же по причине плохих дорог был причинен ущерб имуществу служилых или торговых людей, то его возмещение в государевых землях осуществлялось должностными лицами или откупщиками, а в частных — их владельцами.

Владельцы вотчин и поместий также обладали обязательствами строить новые сооружения, в случаи их непригодности «...у которых те худые мосты и плотины и гати будут, и велеть тем вотчинником и помещиком в тех местах зделати мосты и гати и плотины новые, чтобы однолично у них на тех мостах и гатях впредь проезжим людем ни за чем простою и убытков не было».

По статье 14 закон давал право помещикам и вотчинникам распахивать и затоплять дороги в своих целях, но, правда, с оговоркой, если те обязывались построить новые. «А будет кто помещики или вотчинники старья дороги потопят прудами, или вспашут к своей земле для своей корысти, и тем помещиком и вотчинником, вместо тех старых дорог, учинити на своей земле, блиско тех старых дорог, новые дороги таковы же, каковы старые дороги были, чтобы теми новыми дорогами всяким проезжим людем с тяжелыми возы ездити было мощно и не далеко».

На реках запрещено было сооружать новые запруды, плотины и мельницы, которые препятствовали бы судоходству: «а которыми реками суды ходят, и на тех реках прудов новых и плотин и мельниц не делати, чтобы по тем рекам новыми прудами и плотинами ходу не переняти». Если кто-то на судоходной реке делал плотину, он обязан был устроить ворота для свободного прохода судов.

В зимнее время торговые люди и не только получали возможность объезда мостов по льду, освобождаясь тем самым от уплаты мостовщины. Сборщикам налогов запрещено было откалывать лед у берегов и у мостов для своей выгоды. В случае неисполнения закона их ждало телесное наказание и уплата пеней.

Таким образом, Соборное уложение 1649 г. наряду с правовым решением наиболее острых вопросов политического и социального характера, затрагивало вопросы, связанные с регулированием сухопутных и водных путей, как средств

сообщения и торговли, сложившийся в первой половине XVII в. Основанием его стал один из интересов государства, состоявший в необходимости облегчить передвижение по дорогам служилых людей и гонцов, а также в систематизации сборов налогов.

1. Маньков А. Г. Уложение 1649 года — кодекс феодального права России. М., 1980. – С. 203-204.
 2. Носов Н.Е. Законодательные акты Русского государства второй половины XVI – первой половины XVII века /отв. ред. Н.Е. Носов. - Л.: Наука, 1986.- С.198-199.
 3. Петров Ю.О. Правовое обеспечение сохранности и благоустройства транспортных путей по Соборному уложению 1649 года.–М., 2017.–№1.–С.65-71.
 4. Тихомиров М.Н., Епифанов П.П.. Соборное Уложение 1649 года. – М., 1961. –С.91-95.
 5. Устав князя Ярослава о мостех, 60-е годы XIII в. // Российское законодательство X—XX веков. — Т. 1. Законодательство Древней Руси. — М., 1984.-С.240-248.
-