

УДК 94(571.1)

ББК 63.3(253.3)

Содержание местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в.

Е.В. Почеревин

Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В.М. Шукшина (Бийск, Россия)

Maintenance of Local Road Network in the Tomsk Province in the Early 20th Century

E.V. Pocherevin

Shukshin Altai State Humanities Pedagogical University (Biysk, Russia)

На основе делопроизводственного материала анализируется система содержания дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. Рассматривая практику классификации путей сообщения административными структурами разного уровня, автор описывает механизм появления новых, упразднения или корректировки статуса существовавших трактов. Деление дорог на категории не всегда осуществлялось на принципах рациональной необходимости, что приводило к негативным последствиям. В статье показана роль уездных распорядительных комитетов в деле агрегирования сведений о существующих трактах, распределении между волостями и сельскими обществами дорожных участков. Характеризуются проблемы, с которыми сталкивалась официальная власть при организации дорожно-ремонтных работ. Крестьянское население, воспринимавшее данную деятельность как нелегкую повинность, пыталось различными способами снизить её тяжесть, что заставляло администрацию прикладывать дополнительные организационные усилия. Автор приходит к выводу, что существовавшая в начале XX в. в Томской губернии система содержания дорожной сети была малоэффективной и требовала реформирования.

Ключевые слова: земский тракт, содержание дорог, Томская губерния.

DOI 10.14258/izvasu(2016)4-21

Исследованию гужевого транспорта в Западной Сибири посвящено несколько десятков работ современных историков. Среди обобщающих работ можно выделить книгу под редакцией В.П. Зиновьева [1]. Историки О.Н. Катионов и В.П. Бойко исследовали крупнейшую транспортную артерию — Московско-Сибирский тракт [2;

On the basis of archival material the article analyzes the road network system in the Tomsk province in the early 20th century. Considering the practice of classification of the railways administrative structures on different levels, the author describes the mechanism of the emergence of new railways, abolishing or adjusting the status of existing ones. The division of railroads into the categories was not always carried out on the principles of rational necessity which led to negative consequences. The article shows the role of the county administrative committees in the aggregation of information about existing railways, the distribution between the urban and country railway communities. The analysis is given to the problems the official authorities faced in the organization of road repairs. Peasant population perceived the activity as a hard duty, tried in various ways to reduce the severity of it forcing the administration to apply additional organizational efforts. The author concludes that the road maintenance system that existed at the beginning of the 20th century was ineffective and required reforming.

Key words: local railroads, road maintenance, Tomsk province.

3, с. 45–48]. Следует отметить ряд работ А.А. Завьялова [4, с. 81–84; 5, с. 63–73], в которых автор рассматривал эксплуатацию паромных переправ, организацию почтовых перевозок по трактам Алтайского округа. Кроме того, им была поднята тема строительства дорог, однако проблема их содержания осталась практически не затронутой.

Большое внимание развитию путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX — начале XX в. удела Т.С. Пустогачева [6, с. 182–189; 7, с. 70–74]. Таким образом, дорожное дело в Западной Сибири в начале XX в. является вполне изученной темой, однако система содержания дорог и дорожных сооружений в Томской губернии указанного периода до сих пор неизвестна.

Целью данной статьи является исследование классификации транспортных путей в Томской губернии в начале XX в., механизма поддержания их в исправном состоянии силами крестьянского населения. Работа построена на анализе архивных документов волостного, уездного и губернского уровней.

Согласно законодательству Российской империи дороги подразделялись на пять классов: «1) дороги главных сообщений; 2) дороги больших сообщений; 3) дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию; 4) дороги уездных, почтовых и торговых сообщений; 5) дороги сельские и полевые» [8, №6076; 9, с. 5]. В делопроизводстве Томской губернии фигурировали три вида трактов — почтовые, земские и проселочные.

На практике определить принадлежность дороги к той или иной категории было непросто. Так, на заседании 20 мая 1903 г. Общее Присутствие Томского губернского управления решало вопрос о ширине трактов на территории Бийского уезда. Было определено, что «существующие в Сибири земские тракты, будучи дорогами почтовых и отчасти торговых сообщений, должны быть отнесены к четвертому классу». В журнале заседания указывалось, что сведения о категории дороги должны быть аккумулированы в делопроизводстве уездных распорядительных комитетов в виде так называемого расписания дорог [10, л. 2, 2 об.].

Кроме того, трудность представляло определение понятия «земский тракт». В материалах Барнаульского уездного распорядительного комитета за 1904 г. указано, что в расписание дорожной повинности были внесены дороги «все почтовые и все земские, которые служат соединением волости с уездным городом... а также и между собой; все же прочие побочные тракты в расписание не вносить и считать их проселочными» [11, л. 3]. Из донесения бийского уездного исправника в феврале 1905 г. видно, что постановлением уездного распорядительного комитета от 8 декабря 1899 г. «за земские тракты признано считать те дороги, по которым существует сообщение между волостными правлениями» [10, л. 26]. Однако в расписании дорожных участков по Сростинской волости Бийского уезда за 1910 г. особо были выделены 42 версты земского тракта и 24 версты «междуволостного» [12, л. 10–29]. Змеиногорский распоря-

дительный комитет только в марте 1914 г. признал необходимым отнести к земским трактам «пути, соединяющие волостные правления» [13, л. 85].

Земские тракты, наряду с более значительными, почтовыми, содержались силами всего уезда. В отличие от проселочных дорог, которые ремонтировались крестьянами близлежащих сельских обществ, земские тракты привлекали более пристальное внимание начальства и содержались в лучшем состоянии. Порядок установления новых и корректировка статуса существующих трактов подчинялся определенным закономерностям.

При образовании волостей необходимо было обеспечить транспортную доступность волостного центра, при этом открывался новый земский тракт или соответственно изменялось положение проселочной дороги. Так, на заседании Барнаульского уездного распорядительного комитета в 1904 г. в связи с образованием Кочковской волости было принято решение установить новый земский тракт протяженностью 18 верст [12, л. 4]. В январе 1908 г. в уезде открылся земский тракт между с. Анисимовским, центром Боровлянской волости, и с. Черемушкинским, центром новой волости [14, л. 646].

В зависимости от ситуации существующие дороги могли переходить из более высокой в низшую категорию. Из донесения бийского уездного исправника (февраль 1905 г.) видно, что до разделения Ануйской волости сообщение между ней и соседней Сычевской волостью происходило по тракту, который считался земским, после разделения эта дорога перешла в категорию проселочных [10, л. 26].

Просьбы об открытии или изменении категории тракта исходили от крестьянского населения. Так, в 1908 г. петропавловский волостной старшина просил Бийский уездный распорядительный комитет рассмотреть вопрос об установлении земских трактов от с. Савиновского до с. Шубенки и Бийска. Комитет положительно решил данный вопрос, более того, было постановлено открыть в с. Савиновском земскую станцию и построить мост на Савиновско-Шубенском тракте через один из логов [15, л. 13]. Енисейский волостной старшина подавал просьбу об открытии нового тракта на Сростки и установлении земского тракта на села Сухую Чемровку и Шубенку [15, л. 18]. Башелакский волостной старшина ходатайствовал об открытии земского тракта от д. Малый Башелак до п. Тулатинского. Сентелекский волостной старшина просил об открытии земских трактов от с. Сентелек до п. Тулатинского и станции Чарышской. Покровский волостной сход высказывал желание об открытии земского тракта от с. Чергачак до с. Карагуж [15, л. 14–16]. В большинстве случаев данные просьбы были удовлетворены. Однако не всегда подобные ходатайства рассма-

тривались положительно. Верх-Ануйский волостной старшина просил об открытии земского тракта до с. Быстрый Исток, но комитет ему отказал, пояснив, что «никакой надобности на открытие земского тракта ... не предвидится». Более того, было решено «уничтожить ... земский тракт от с. Точильного до с. Ново-Тырышкино».

Распорядительный комитет также отклонил ходатайство Нижне-Куманинского волостного правления об устройстве земского тракта на с. Сузоп, так как это «ничем особенным не вызывается» [15, л. 12]. Более аргументированно выглядит решение Барнаульского распорядительного комитета, принятое им в 1905 г.: «Вместо того чтобы устраивать новую гать на земском тракте ... на протяжении 220 сажен, которая по сделанному расчету, будет стоить не менее 7000 руб., определено тракт этот закрыть, а вместо него открыть новый земский тракт ... на расстоянии 33 верст» [11, л. 4 об.].

Понимание администрацией значения земских трактов для местной дорожной сети иллюстрирует рапорт председателя Барнаульского уездного распорядительного комитета, поданный им в 1909 г. на имя губернатора. Чиновник назвал «не отвечающим требованиям жизни и интересам населения» постановление комитета о переводе ряда земских трактов в разряд проселочных дорог. По словам исправника, дороги эти имели большое значение и проходили по густонаселенной местности. На средства населения всего уезда они были приведены в хорошее состояние, на них было сооружено много дорогостоящих мостов. Отдельным селениям, при условии признания дорог проселочными, будет не по силам поддерживать их в надлежащем виде, и потому сооружения эти неизбежно «должны будут прийти в разрушение, а сами дороги в запущение». Для Барнаульского уезда, указывал чиновник, «занимающего громадную площадь и не имеющего железнодорожных и, в большей своей части, водных путей, крайне необходимо иметь хотя бы удовлетворительные колесные дороги». Поэтому желательнее не сокращение оборудованных дорог, а их увеличение [1, л. 1–2].

Дорожная сеть губернии находилась под контролем губернатора и уездных распорядительных комитетов. Однако высшей ступенью в иерархии организаций, контролировавших содержание дорог, было Главное управление по делам местного хозяйства МВД. Так, своим отношением от 11 декабря 1906 г. данное управление предписывало томскому губернатору собрать сведения о положении «сельского дорожного дела». Губернатор, в свою очередь, поручил организовать эту работу уездным распорядительным комитетам [16, л. 6–6 об.]. Бийский уездный распорядительный комитет в январе 1907 г. распространил подоб-

ный же циркуляр с требованием «доставить подробные сведения о положении земского дорожного дела в волостях» [17, л. 3]. В июле 1913 г. вышеуказанный распорядительный комитет предписывал волостным правлениям представить сведения о том, «на чьей обязанности лежит поддержание каждой из ... дорог в исправности», протяженность и состояние их [18, л. 23]. Подобные сведения собирались регулярно, на их основании создавались «расписания дорожных участков», где указывалось, какую часть дорожной сети будет содержать та или иная волость и отдельное сельское общество.

Исправление дорог обычно производилось натуральным способом. Крестьяне, как правило, сами работали на «приписанном» к их селению дорожном участке, тем не менее имели место редкие случаи найма. Так, в 1901–1902 гг. поддержание в исправном состоянии Бердско-Барнаульского тракта на двух участках, закрепленных за крестьянами Нижне-Кулундинской волости, было отдано по контракту крестьянину с. Шипуново Чингинской волости [19, л. 197, 200].

Содержание дорог в исправном состоянии представлялось значительной организационной проблемой для официальной уездной администрации. Было затруднительно добиться должного выполнения крестьянами необходимых работ. Так, в мае 1900 г. был разослан циркуляр бийского уездного исправника об исправлении дорог, с требованием к становым приставам лично присутствовать при ремонте дорог. Несмотря на это, в июне он констатировал, что на Московском тракте работы по исправлению дорог производятся крайне небрежно, без всякого руководства [20, л. 3–3 об., 7–8]. Становые приставы, в свою очередь, также не всегда могли справиться с задачей эффективного ремонта дорог. В мае 1903 г. пристав четвертого стана Бийского уезда докладывал уездному исправнику о невозможности добиться от крестьян должного исполнения своих поручений. Пристав давал указания улалинскому сельскому старосте о починке дорожных сооружений в апреле 1901 г., в марте 1902 г. и в апреле 1903 г., просил о содействии крестьянского начальника в октябре 1901 г. и в июле 1902 г., однако никакого действия это не возымело [20, л. 36–36 об.].

Исследуя документы уездного и волостного делопроизводства, можно увидеть многочисленные попытки крестьян избавиться от исполнения дорожной повинности или уменьшить ее тяжесть. Так, в январе 1904 г. родовые старосты пятой, шестой и седьмой дючин, прося Бийский уездный распорядительный комитет об уменьшении повинностей, указывали, что «исправление дорожных каменисто-болотистых участков для нас, некультурных кочующих калмык-инородцев, будет не только обременительным, но крайне разорительным» [21, л. 61–61 об.].

В 1908 г. представителем Сычевской волости Бийского уезда было высказано желание отказаться от содержания участка Алтайско-Уймонского тракта. Аргументом служило то обстоятельство, что данная дорога не проходила по территории волости. К ходатайству присоединился местный крестьянский начальник. Бийский уездный распорядительный комитет положительно решил этот вопрос, однако Томское губернское управление отказало просителям, мотивировав это большей обремененностью соседних волостей (Куяганской и Алтайской) выполнением дорожной повинности, нежели Сычевская волость [22, л. 4]. В том же году с просьбой уменьшить объем работ по исправлению дорог обращались в уездный распорядительный комитет шебалинский, михайловский и покровский волостные старшины [15, л. 10, 15, 16].

Нежелание крестьян исполнять дорожную повинность могло доходить до прямого неповиновения. Так, в мае 1913 г. сваловский сельский староста Бащелакской волости доносил волостному правлению, что исправление зафиксированного в расписании на трехлетие дорог и дорожных сооружений далее становится слишком обременительным. Староста указывал, что волостным сходом было постановлено выполнение повинности в течение трех лет, и по окончании этого срока «общество работать несогласно» [18, л. 13–13 об.]. Красноречиво иллюстрирует отношение крестьян к дорожной повинности следующий эпизод, хронологически относящийся к июню 1905 г. Бащелакский волостной заседатель (Бийский уезд), командированный волостным правлением для наблюдения за исправлением тракта, обнаружил, что крестьяне д. Усть-Тулаты и д. Озерской исправно вышли на работу. Однако «по малочисленности своей и без помощи других» не могли в срок отремонтировать необходимый участок, поскольку два других сельских общества (Усть-Козлухинское и Верзиловское) выслали меньше работников, чем требовалось по установленной норме, а члены Чайнинского сельского общества совсем не вышли на дорожные работы. Описывая сложившуюся ситуацию, заседатель указал в акте, что крестьяне д. Верзиловой прибыли на дорогу «некоторые с лопатами, а другие с удочками», хотя староста и посылал их на работу, но «они не послушались и просидели весь день на лугу». На следующий день «некоторые начали работать, но, как видно, им не понравилось работать, поработав с полчаса, уехали домой». В заключение волостной начальник указывал, что «усть-тулатинцы и озерские ропшут и не хотят более работать ввиду того, что им помощи, согласно приговора волостно-

го схода, не дается». Впрочем, верзиловский сельский староста объяснил нежелание своих крестьян работать тем, что они, с его точки зрения, выполнили достаточную часть работы по сравнению с другими. И продолжают только тогда, когда крестьяне других обществ будут выставлять нужное число работников и ремонтировать установленные волостным сходом дороги [23, л. 81–82 об.].

Организация дорожных работ осложнялась не только нежеланием крестьян исполнять данную повинность, но и конфликтами между сельскими обществами. В целом, можно отметить, что содержание транспортной сети было выстроено менее эффективно, нежели организация земской гоньбы в губернии [24, с. 1289–1292].

Таким образом, несмотря на закрепленное в законодательстве разделение дорог на категории, в практическом плане строгое разграничение между земскими и проселочными трактами прослеживалось не всегда. Порядок открытия и ликвидации земских трактов, изменение их статуса на проселочные и наоборот обуславливался рядом факторов, таких как интересы крестьянского населения, административная необходимость и рациональное использование сил и средств. Однако не всегда это имело положительные последствия. Для равномерного распределения обязанностей по содержанию дорожной сети между крестьянским населением администрация всех уровней собирала сведения о количестве и качестве путей сообщения. На основании агрегированных данных разрабатывалась соответствующая документация. Дорожно-ремонтные работы в подавляющем большинстве случаев производились крестьянами самостоятельно, подрядный способ обслуживания трактов практически не встречался. Официальная администрация сталкивалась со значительными трудностями при организации дорожных работ. Крестьяне, воспринимая данную деятельность как повинность, пытались снизить ее тяжесть различными способами, от подачи ходатайств до прямого саботажа. Кроме распределительной функции и организации механизма принуждения крестьян к выполнению дорожной повинности, официальная администрация пыталась выстроить систему содержания дорожной сети на правильных инженерных основаниях. Для этого издавались подробные инструкции, регламентирующие устройство и ремонт трактов. В целом, анализируя практику содержания местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в., следует указать на ее недостаточную эффективность как на административно-организационном уровне, так и на уровне непосредственного исполнения работ.

Библиографический список

1. История дорожного дела в Томской области / под ред. В.П. Зиновьева. — Томск, 1999.
2. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. — Новосибирск, 2004.
3. Бойко В.П. Роль Московско-Сибирского тракта в хозяйственном и культурном развитии Сибири XIX в. // Вестник Томского гос. ун-та. — История. — 2012. — №2.
4. Завьялов А.А. Развитие транспортной системы Алтая в конце XIX — начале XX века: государственная политика и частная инициатива // Мир науки, культуры, образования. — 2008. — №2.
5. Завьялов А.А., Модоров Н.С. Почтовые тракты Алтайского округа в конце XIX — начале XX вв. // Интерэкспо Гео-Сибирь. — 2010. — Т. 6.
6. Пустогачева Т.С. История развития путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX — начале XX в. // Известия Алтайского гос. ун-та. — 2010. — №4/2.
7. Пустогачева Т.С. Развитие транспорта, путей сообщения и торговли в Горном Алтае во второй половине XIX — первой половине XX в.: историография вопроса // Вестник Томского гос. ун-та. — №339. — 2010.
8. Высочайше утвержденные основные Правила об устройстве и содержании дорог в Государстве от 24 марта 1833 г. // Полное собрание законов Российской империи. — Собр. 2. — Т. VIII. — Отд. 1. — 1833. СПб., 1834.
9. Свод законов Российской империи. — Т. XII. — Ч. I: Уставы путей сообщения, почтовый, телеграфический, строительный, и пожарный. — СПб., 1857.
10. Государственный архив Алтайского края (ГААК). — Ф. 29. — Оп. 1. — Д. 917.
11. ГААК. — Ф. 65. — Оп. 1д. — Д. 1.
12. ГААК. — Ф. 198. — Оп. 1. — Д. 47.
13. ГААК. — Ф. 65. — Оп. 1. — Д. 244.
14. ГААК. — Ф. 32. — Оп. 1. — Д. 892.
15. ГААК. — Ф. 198. — Оп. 1. — Д. 48.
16. Государственный архив Томской области. — Ф. 3. — Оп. 19. — Д. 1546.
17. ГААК. — Ф. 182. — Оп. 1. — Д. 43.
18. ГААК. — Ф. 182. — Оп. 1. — Д. 120.
19. ГААК. — Ф. 32. — Оп. 1. — Д. 842.
20. ГААК. — Ф. 170. — Оп. 1. — Д. 132.
21. ГААК. — Ф. 170. — Оп. 1. — Д. 513.
22. ГААК. — Ф. 198. — Оп. 1. — Д. 42.
23. ГААК. — Ф. 182. — Оп. 1. — Д. 22.
24. Почеревин Е.В. Организация земской гоньбы в Томской губернии в начале XX в. // Научный альманах. — 2015. — №9(11) [Электронный ресурс]. — URL: <http://ucom.ru/doc/na.2015.09.1289.pdf> (дата обращения: 26.08.2016).