

УДК 94(571.1).08  
ББК 63.3(253.3)51

**Сооружение и содержание мостов в Томской губернии в конце XIX — начале XX в. на средства губернского земского сбора**

*Е.В. Почеревин*

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

**The Construction and Maintenance of Bridges in the Tomsk Province at the Expense of the Provincial Local Tax in the Late 19th — Early 20th Century**

*E.V. Pocherevin*

Shukshin Altai State Humanities Pedagogical University (Biysk, Russia)

На основе делопроизводственного и законодательного материалов анализируется функционирование системы содержания и строительства мостов в Томской губернии в конце XIX – начале XX в. на средства губернского земского сбора. Отсутствие в государственном законодательстве четких критериев не позволяло уездным и волостным властям точно отнести тот или иной мост к числу финансируемых из средств губернского земского сбора. Это порождало практику подачи в Томское губернское управление недостаточно мотивированных ходатайств о постройке сооружений за общегубернский счет. Автор показывает, что для рационализации деятельности по составлению трехлетних губернских земских смет Томским губернским управлением издавались инструкции и циркуляры. Составленные губернским управлением сметы получали утверждение высших государственных органов власти. Автор высказывает тезис о значительной диспропорции между пожеланиями уездной администрации и возможностями губернского управления в финансировании строительства и содержания мостов из губернских земских сборов. Существовала практика сверхсметного ассигнования средств на неотложные ремонтно-строительные работы.

**Ключевые слова:** губернский земский сбор, строительство мостов, содержание мостов, дорожное строительство, пути сообщения, Томская губерния.

DOI 10.14258/izvasu(2017)2-19

Создание и эксплуатация мостовых сооружений в Томской губернии на рубеже XIX–XX вв. рассматривались несколькими современными историка-

ми. Среди обобщающих работ по дорожному строительству можно выделить книгу под редакцией В.П. Зиновьева [1]. В работе Е.А. Александровой на-

On the basis of the archival materials and legislation the article provides the analysis of the functioning of the system of the maintenance and the constructing of the bridges in the Tomsk province at the expense of the provincial local tax in the late 19th early 20th century. The lack of clear criteria for the national legislation did not allow the county and township authorities to accurately attribute this or that bridge to the one of those financed by the provincial local tax. This gave rise to the practice of supplying not enough motivated applications to the Tomsk provincial management of the construction of the facilities at the expense of the whole province. The author shows that to streamline the preparation of three-year provincial local budgets, the Tomsk provincial administration issued instructions and circulars. Structured management of the provincial budget received approval of the highest state authorities. The author expresses the thesis of a significant imbalance between the wishes of the county administration and the capabilities of the provincial administration in the financing of construction and maintenance of bridges from provincial local taxes. There was a practice of extra budgetary allocations of funds for urgent repair work.

**Key words:** provincial local tax, construction of bridges, bridges maintenance, roads, road building, Tomsk Province.

ряду с исследованием переселенческих дорог затронута тема мостового строительства. В частности, составлена таблица, отражающая стоимость сооружения мостов переселенческим ведомством [2, с. 193–195]. Тщательное исследование организации мостостроительного дела в Сибири в XVII–XIX вв. было проведено О.Н. Катионовым [3]. Капитальный труд А.В. Матвеева о дорогах Омского Прииртышья включает в себя исследование практики сооружения и содержания мостов [4]. Данная работа выполнена в основном на архивном и этнографическом материале. Коллективная монография «Исторические очерки строительства дорог и мостов» дает представление о строительстве крупных стратегических мостов в Сибирском регионе XVIII — начала XX в., не уделяя внимания основной массе деревянных мостов местного масштаба [5]. Таким образом, тема строительства и содержания мостов в рамках функционирования местного хозяйства в Томской губернии в конце XIX — начале XX в. является недостаточно изученной.

В конце XIX — начале XX в. все мосты на гужевых дорогах Томской губернии были деревянные. Строительство мостов могло финансироваться из бюджетов разных уровней. Большинство мостов сооружались силами волости или даже отдельного сельского общества. Источником могли служить денежные средства, собранные с крестьянского населения всего уезда. Целью данной статьи является исследование системы организации строительства и ремонта мостовых сооружений в Томской губернии в конце XIX — начале XX в. на средства губернского земского сбора. В работе рассматриваются механизмы ассигнования средств из земского бюджета на строительство и содержание мостов. Работа построена на анализе архивных делопроизводственных документов волостного, уездного и губернского уровней.

Согласно законодательству, на средства губернского земского сбора осуществлялось «сооружение и содержание в исправности ... больших мостов, труб, плотин (дамб) и гатей, которые, по значительности размера, сильному разливу вод и тому подобным особенным обстоятельствам, или же по ... свойству грунта, требуют особенного технического соображения о построении и непрерывного наблюдения сведущих за работами людей» [6, ст. 124].

В законе отсутствовал четкий критерий, определяющий возможность включить тот или иной объект дорожной инфраструктуры в число финансируемых из средств губернского земского сбора. Такая неопределенность приводила к его свободной трактовке на уровне волости и уезда. Так, Змеиногорский распорядительный комитет в марте 1914 г. предложил отнести сооружение мостов, стоимость которых превышала сумму в 3000 руб., на средства губернского земского сбора [7, л. 85]. В мае 1914 г. Томский уездный распорядительный комитет постановил ремонти-

ровать и строить мосты, не превышающие стоимостью 2000 руб., за счет волостей всего уезда, более дорогие — за счет губернского земского сбора [8, л. 9 об.].

Таким образом, не существовало единых норм, определяющих источник финансирования мостового строительства. Граница разделения «сфер ответственности» была подвижной, сообразуясь с местными условиями и общим экономическим положением. Вероятно, уездные распорядительные комитеты стремились передать на финансирование из губернского земского бюджета самые дорогостоящие мосты.

Отсутствие единых четких критериев порождало недостаточно мотивированные ходатайства в Томское губернское управление о постройке сооружений за общегубернский счет. Так, в 1899 г. Бийский уездный распорядительный комитет рассмотрел ходатайство Песчанского сельского общества Смоленской волости о постройке моста взамен переправы, которая содержалась на средства волости. Комитет принял во внимание неудобство использования парома из-за большого разлива реки и наличия песчаных отмелей, значительные размеры (120 сажень) предполагаемого моста, расположение переправы на значимом Бийско-Змеиногорском тракте. Учитывая все вышеперечисленные факторы, комитет признал необходимым представить ходатайство в губернское управление и просить о выделении средств из губернского земского сбора на сооружение нового моста [9, л. 40 об.]. К сожалению, неизвестно, насколько убедительными для Томского губернского управления оказались аргументы в описанном выше случае. Для власти уездного уровня доводы в пользу использования губернских земских средств были вполне удовлетворительны.

В феврале 1903 г. Дмитриевский волостной сход Мариинского уезда постановил приговор, в котором ходатайствовал перед начальством о производстве ремонта шести мостов и нескольких гатей на территории волости, как «требующих технического устройства» за счет губернского земского сбора. Томское губернское управление, аргументируя свой отказ в удовлетворении просьбы, поясняло, что мосты и другие дорожные сооружения только в отдельных случаях ремонтируются за счет губернских средств, когда требуется «особое техническое соображение». Указанные в ходатайстве мосты и гати не подходили к требованиям указанного выше закона [10, л. 5–6]. В мае 1904 г. этот же волостной сход возбудил ходатайство о постройке нового моста между с. Тисуль и железнодорожной станцией Тяжин за счет губернских сборов. Томское губернское управление снова отказало, поскольку мост находился на проселочной дороге. Несмотря на то, что уездный распорядительный комитет пояснял, что с 1 марта 1902 г. был установлен почтовый тракт, губернское управление отвергло просьбу волостного схода [10, л. 85, 87–90]. Таким образом, расположение объекта на важной дороге, по мнению

губернского управления, не служило причиной включения его в смету работ, финансируемых из земского бюджета губернии.

Попытка сооружения моста за счет губернского земского сбора имела место в Мариинском уезде в 1908 г. Мост через р. Баим, находящийся на земском тракте от Мариинска на Минусинск Енисейской губернии, пришел в негодность. Верх-Чебулинское волостное правление, на территории которого располагался данный объект, полагая, что постройка нового моста обойдется сравнительно недорого, в мае 1909 г. провело торги на отдачу подряда на его сооружение. Однако запрошенная цена 1595 руб. показалась высокой, и волостное правление передало вопрос крестьянскому начальнику, который в свою очередь перенес его в уездный распорядительный комитет. Принимая во внимание, что мост находился на земском тракте, соединяющим города губернии, имел длину более 12 сажен, а поэтому требовал «более или менее крупных затрат и особых технических соображений», комитет просил Томское губернское управление разрешить постройку моста на средства губернского земского сбора [11, л. 31–32 об.]. Вероятно, это ходатайство также осталось без удовлетворения.

Более аргументированно выглядело ходатайство Боготольского волостного схода Мариинского уезда о постройке нового моста за счет губернского земского сбора через р. Грязнуху на подъездном пути из с. Боготол на железнодорожную станцию Боготол, поданное в декабре 1906 г. Дорога, на которой требовалась постройка моста, содержалась населением Боготольской волости. С момента своего появления он «устраивался самым примитивным способом, ежегодно в весеннее половодье сносился водой и вновь устраивался таким же способом, не вызывая значительных затрат». С появлением железнодорожной станции Боготол движение с каждым годом стало увеличиваться, тракт стал служить «подъездным путем не только для селений юго-восточной части Мариинского уезда, но и для селений Енисейской губернии, доставляющих по этому пути ... громадное количество хлеба». Мариинский уездный распорядительный комитет вынес заключение о необходимости построить новый мост. Так как существовавший мост был построен в глубоком логу, на незначительной высоте от уровня реки и подвергался воздействию разлива реки, был сделан вывод, что новый мост нужно удлинить и сделать выше. Представлялось, что без «технических познаний» сделать это было невозможно». Томское губернское управление, приняв к сведению доложенную информацию, выслало техника строительного отделения, который осмотрел местность, составил смету и проект. Предполагалось сооружение моста на сваях, длиной девять сажен, стоимостью 1003,04 руб. Губернское управление в ноябре 1908 г. приняло решение отправить относящуюся

к делу переписку, проект и смету «на усмотрение МВД в Главное управление по делам местного хозяйства» [12, л. 376–377].

Таким образом, несмотря на формулировки закона, на практике не существовало четкого механизма включения строительства или ремонта того или иного моста в систему финансирования из губернского земского бюджета. Тем не менее делались попытки рационализировать деятельность по составлению губернских земских бюджетов. Так, в январе 1911 г., ввиду наступления времени для составления проектов земских смет и раскладок на трехлетие 1912–1914 гг., Томское губернское управление предлагало уездным распорядительным комитетам сделать распоряжения «об освидетельствовании всех мостов ... построенных и содержащихся за счет губернского земского сбора». Требовалось выяснить суммы предполагаемых расходов на их ремонт. Кроме того, нужно было «выявить существующие мосты ... по свойству грунта, требующих особенного технического соображения, произвести подробный обмер и описание, чтобы включить в земскую смету на трехлетние». В заключение указывалось, что проект сметы нужно было передать в министерство не позднее 1 марта 1911 г. [13, л. 8–8 об.]. Данная инструкция нацеливала уездную администрацию на рациональный подход к составлению перечня мостов, которые могли бы содержаться на средства губернского земского сбора.

Для планирования хозяйственной деятельности на трехлетие 1915–1917 гг. Губернское управление выпустило «Инструкцию к составлению дорожного расписания и к распределению прочих натуральных повинностей». Особо оговаривалось, что согласно положениям «Устава о земских повинностях» все дорожные сооружения, требующие «технических знаний и искусства», должны возводиться за счет губернского земского сбора. Однако, принимая во внимание, что большинство их по недостатку средств в смету не войдет, губернское управление настаивало на том, что их необходимо внести в дорожное расписание. Сделать это нужно для того, чтобы при обсуждении сметы на следующее трехлетие 1918–1920 гг. в нее были бы внесены самые необходимые сооружения [14, л. 41].

Аккумулируя сведения, собранные из уездов губернии, губернское управление составляло общую смету расходов по «дорожной повинности» и отправляло на утверждение вышестоящим государственным органам. Окончательное утверждение смет земских расходов осуществлялось на специальных совещаниях «представителей подлежащих ведомств» в столице. Обсуждение сметы на трехлетие 1915–1917 гг. по Томской губернии происходило в Петрограде, под председательством вице-директора департамента окладных сборов [15, л. 1–3]. На таких заседаниях рассматривались «испрашиваемые» губернским начальством ассигнования, делались корректировки и замечания.

В декабре 1914 г. в Томское губернское управление была представлена ведомость Томского уездного распорядительного комитета «о мостах и других дорожных сооружениях, предположенных к постройке и ремонту с 1 января 1915 г. стоимостью свыше 2000 руб.» на сумму 75018,20 руб. Комитет ходатайствовал «о принятии их на счет губернского земского сбора». Однако, как отмечено в журнале заседаний комитета, состоявшегося в ноябре 1915 г., «сведений об удовлетворении этого ходатайства не имеется». Тем не менее на этом заседании комитет рассмотрел 140 сметных «заявок» от волостей уезда на капитальный ремонт или строительство мостов и гатей. Из них было выбрано 12 объектов, предложенных к строительству или ремонту за счет общегубернских средств на сумму 57101,34 руб. [8, л. 9об.–12 об.]. Следовательно, в 1914–1915 гг. один только Томский уезд претендовал на 132119 руб. из губернских земских сборов.

Анализируя данные совещания «представителей подлежащих ведомств» по проекту сметы на 1915–1917 гг., можно увидеть, что на всю Томскую губернию были запланированы ассигнования на «дорожную повинность» в размере 248700 руб. Из них на содержание переправ предполагалось выделить 107289 руб., на текущее содержание мостов, ранее построенных на средства губернского сбора, — 15000 руб. Таким образом, непосредственно на капитальный ремонт и строительство новых объектов из губернского земского бюджета оставалось 126411 руб. на трехлетие [15, л. 1 об.–2 об.]. Можно сделать вывод о значительной диспропорции между пожеланиями уездной администрации и возможностями губернского управления. Предполагаемые уездными распорядительными комитетами объемы ремонтно-строительных работ, финансируемых из губернского бюджета, были несопоставимо выше принимаемых губернским начальством и утверждаемых в высших эшелонах власти.

Следует отметить, что кроме запланированных на трехлетие работ по строительству или поддержанию в исправном состоянии мостов, из средств губернского земского сбора могли осуществляться непредвиденные расходы. Так, в мае 1907 г. в Мариинском уезде на Сибирском тракте сгорел мост, который был построен на средства губернского земского сбора. Томское губернское управление отреагировало достаточно оперативно — разрешило постройку нового моста, поручило строительному отделению составление проекта и сметы. Кроме того, уездному исправнику была поставлена задача обеспечить сооружение временного моста. Стоимость моста составила 5053,8 руб. и была утверждена губернским управлением 27 июня. Временный мост также был быстро сооружен местным крестьянином за 400 руб. Деньги были выданы исправником из собственных средств,

позднее возмещенных ему из губернских фондов. При Мариинском полицейском управлении были проведены торги, после чего подряд был сдан за сумму 3485 руб., что на 1374,44 руб. ниже, чем было начислено по технической смете. Контракт на строительство моста был утвержден губернским управлением, однако земские средства, запланированные на содержание в исправности мостов в трехлетие 1906–1908 гг., были уже израсходованы. Не представлялось возможным воспользоваться и средствами из «общих остатков сумм земского сбора», поскольку согласно «Уставу о земских повинностях» запрещались расходы по данной статье бюджета более чем на 10000 руб. в год [6, ст. 252]. В данном случае лимит был исчерпан, и губернатор обратился к министру финансов за разрешением прибегнуть к чрезвычайным мерам. Можно было превысить ограничения, накладываемые законом на использование «общих остатков», либо воспользоваться «запасной суммой земской сметы».

В январе 1908 г. министерство уведомило губернатора телеграммой, что «не встречает препятствий» к осуществлению вышеописанных мер с соблюдением установленных правил контроля. На основании полученного дозволения Третье отделение Томского губернского управления своим решением от 18 января 1908 г. утвердило выдачу требуемых денег всем участвовавшим в восстановлении движения по Сибирскому тракту [12, л. 9–10 об.].

Таким образом, в заключение можно сделать несколько выводов. В законодательстве отсутствовали четкие критерии, позволяющие точно отнести тот или иной объект дорожной инфраструктуры к числу финансируемых из средств губернского земского сбора. Такая ситуация приводила к неоднозначному пониманию разделения «сфер ответственности» по ремонту и строительству мостов на уровне волости и уезда. Нередки были случаи подачи недостаточно мотивированных ходатайств в Томское губернское управление о постройке сооружений на общегубернский счет. На практике не существовало четкого механизма включения строительства или ремонта того или иного моста в систему финансирования из губернского земского бюджета. Для рационализации деятельности по составлению трехлетних губернских смет Томским губернским управлением издавались соответствующие инструкции. Составленные управлением сметы получали утверждение высших государственных органов власти. Можно утверждать о значительной диспропорции между пожеланиями уездной администрации и возможностями губернского управления в деле финансирования строительства и содержания мостов из губернских земских сборов. Существовала практика сверхсметного ассигнования средств на неотложные работы по ремонту или сооружению мостов в губернии.

**Библиографический список**

1. История дорожного дела в Томской области / под ред. В.П. Зиновьева. — Томск, 1999.
2. Александрова Е. А. Строительство переселенческих дорог в Томской губернии начала XX в. // Образы России, ее регионов в историческом и образовательном пространстве: материалы Всерос. научнопрактич. конф. (с междунар. участием). — Новосибирск, 2010.
3. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. — Новосибирск, 2004.
4. Матвеев А.В. История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья (Средневековье — Новое время). — Омск, 2014.
5. Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Исторические очерки строительства дорог и мостов. — Томск, 2012.
6. Свод законов Российской империи. — Т. IV.: Устав о земских повинностях. — СПб., 1899.
7. Государственный архив Алтайского края (ГААК). — Ф. 65. — Оп. 1. — Д. 244.
8. Государственный архив Томской области (ГАТО). — Ф. 66. — Оп. 1. — Д. 25.
9. ГАТО. — Ф. 3. — Оп. 19. — Д. 1717.
10. ГАТО. — Ф. 3. — Оп. 19. — Д. 1427.
11. ГАТО. — Ф. 3. — Оп. 19. — Д. 1525.
12. ГАТО. — Ф. 3. — Оп. 23. — Д. 43.
13. Государственный архив Новосибирской области. — Ф. Д. 78. — Оп. 1. — Д. 157.
14. Государственный архив Кемеровской области. — Ф. 35. — Оп. 1. — Д. 71.
15. ГААК. — Ф. 233. — Оп. 1. — Д. 35А.