

Почеревин Евгений Владимирович

СТРОИТЕЛЬСТВО И СОДЕРЖАНИЕ МОСТОВ НА СРЕДСТВА УЕЗДОВ ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ В НАЧАЛЕ XX В.

Статья посвящена вопросам организации строительства и содержания мостов на средства уездов Томской губернии в начале XX в. Автор раскрывает принципы отбора объектов для строительства или ремонта за счет населения всего уезда. Особое внимание обращается на механизмы взаимодействия между волостями. Несвоевременные платежи между ними создавали трудности в функционировании системы совместного сооружения и обслуживания мостов в уезде. Для решения этой проблемы волостные правления использовали как собственные средства, так и административные ресурсы уездного уровня.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/4/49.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 4(78) С. 171-174. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/4/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 94(571)

Исторические науки и археология

Статья посвящена вопросам организации строительства и содержания мостов на средства уездов Томской губернии в начале XX в. Автор раскрывает принципы отбора объектов для строительства или ремонта за счет населения всего уезда. Особое внимание обращается на механизмы взаимодействия между волостями. Несвоевременные платежи между ними создавали трудности в функционировании системы совместного сооружения и обслуживания мостов в уезде. Для решения этой проблемы волостные правления использовали как собственные средства, так и административные ресурсы уездного уровня.

Ключевые слова и фразы: строительство и содержание мостов; Томская губерния; уезд; волость; уездный распорядительный комитет.

Почервин Евгений Владимирович, к.и.н.

*Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В. М. Шукшина, г. Бийск
rev2@mail.ru*

СТРОИТЕЛЬСТВО И СОДЕРЖАНИЕ МОСТОВ НА СРЕДСТВА УЕЗДОВ ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ В НАЧАЛЕ XX В.

Существование устойчивой транспортной инфраструктуры в условиях пересеченной местности требует значительного количества дорожных сооружений. В Томской губернии в начале XX в. на грунтовых дорогах особое значение имели мосты и гати. Историки неоднократно обращались к теме строительства и содержания мостов в контексте общего интереса к истории дорожного дела в Сибири в начале XX в. Можно указать на обобщающее коллективное исследование по данной теме, выполненное под редакцией В. П. Зиновьева [9]. В статье Е. А. Александровой затронута проблематика строительства мостов переселенческим ведомством [1]. обстоятельное изучение мостостроительного дела в Сибири в XVII-XIX вв. было проведено О. Н. Катионовым [10]. Монография А. В. Матвеева о дорогах Омского Прииртышья включает в себя анализ практики сооружения и содержания мостов [11]. Таким образом, несмотря на имеющийся интерес историков к вопросам дорожного строительства, проблема организации строительства и содержания мостов на уровне уездов Томской губернии в начале XX в. является недостаточно разработанной.

Мосты были самыми дорогостоящими и трудоемкими сооружениями в дорожной инфраструктуре. На средства губернского земского сбора создавалось и поддерживалось незначительное количество объектов на важнейших транспортных коммуникациях. Большинство же мостов строилось и содержалось на средства отдельных сельских обществ, волостей или населения всего уезда. Так, в 1911-1913 гг. в пяти волостях Бийского уезда на земских трактах существовало 183 моста общей протяженностью 1252 сажени (около 2,7 км). Кроме того, на проселочных дорогах в данных волостях имелось 355 мостов протяженностью 1313 сажень (2,8 км) (подсчитано по: [4, д. 545, л. 67, 75-80, д. 602, л. 33-39, 41 – 52 об., 74-77, 84-87, 95-102, 123-137, 157-160, 165-169, 202 об., 204-212]). Многие из них были построены силами одной волости или сельского общества, некоторые – на средства всего уезда, однако не было ни одного сооруженного на ассигнования из губернского земского сбора. Целью данной статьи является выяснение принципа распределения «сфер ответственности» между волостью и уездом в деле строительства и ремонта мостов. Кроме того, автор проводит исследование механизма взаимодействия между волостями уезда в процессе сооружения и содержания мостов. Работа основана на анализе делопроизводственного материала уездного и волостного уровней.

В расписании дорожных участков по Бердской волости на Бердско-Каменском почтовом тракте в 1905 г. имелось 12 мостов, «построенных на средства всего населения Барнаульского уезда» [3, д. 1, л. 50 об.]. Из постановления Каинского уездного распорядительного комитета от декабря 1908 г. видно, что постройка мостов в Меншиковской, Нижне-Каинской, Покровской и Кыштовской волостях была «принята на средства крестьянского населения всех волостей Каинского уезда» [6, д. 1705, л. 61-62]. В случае необходимости ремонта или строительства нового моста волостной старшина обращался в уездный распорядительный комитет с просьбой разложить стоимость работ на население всего уезда. Так, в 1907 г. Енисейский волостной старшина просил Бийский уездный распорядительный комитет о «принятии на весь уезд» ремонта двух и строительство одного моста на Бийско-Кузнецком земском тракте [5, д. 35, л. 52]. Сельские общества также могли подавать подобные ходатайства. Так, в 1910 г. Солоновское сельское общество на сходе приняло решение о подаче ходатайства в Бийский уездный распорядительный комитет о «принятии постройки моста через р. Солоновку на Бийский уезд» [Там же, д. 48, л. 15].

Решение о том, какой мост будет строиться за счет отдельной волости, а какой – за счет всего уезда, принимал уездный распорядительный комитет. Причем общих правил на сей счет не существовало. Так, Барнаульский уездный распорядительный комитет в 1904 г. установил, что постройка новых мостов, стоимость которых превышала 200 руб., должна была осуществляться за счет всего уезда. Строительство более дешевых мостов было решено «оставить на обязанности крестьян той волости, в которой находятся эти сооружения». Кроме того, за счет волостных средств должен был осуществляться ремонт мостов, если затраты

на его проведение составят менее 100 руб. [3, д. 1, л. 7]. Кузнецкий уездный распорядительный комитет в 1904 г. определил, что все мосты на земских и почтовых трактах стоимостью свыше 300 руб. должны строиться на средства всего уезда «по ходатайствам волостных сходов, если сходы не признавали возможным построить их за свой счет» [7, д. 43, л. 86-87]. Эта же цифра была подтверждена комитетом в сентябре 1906 г. [6, д. 1524, л. 2 – 3 об.]. Журнал Томского уездного распорядительного комитета от сентября 1912 г. зафиксировал решение о том, что «мосты, большие гати и другие искусственные сооружения отбывает уезд посредством денежного найма» в том случае, если стоимость постройки превышала 20 руб. [Там же, д. 1713, л. 2]. На заседании Змеиногорского распорядительного комитета в марте 1914 г. предполагалось строить на средства отдельного крестьянского участка мосты стоимостью от 100 руб. до 3000 руб. Если стоимость сооружения моста превышала сумму в 3000 руб. или же его возведение было сопряжено со значительными техническими трудностями, то строительство предполагалось вести на средства губернского земского сбора [2, д. 244, л. 85]. Таким образом, распорядительные комитеты сами определяли источники финансирования мостового строительства внутри уезда. Причем граница ответственности между волостью и уездом колебалась в зависимости от предпочтений волостных старшин и администрации уезда.

Высказывалось мнение о чрезмерно широком распространении практики постройки мостов на уездные средства. В 1908 г. крестьянский начальник второго участка Барнаульского уезда Стрельман выразил протест против решения уездного распорядительного комитета. На взгляд чиновника, отнесение сооружения всех мостов стоимостью свыше 200 руб. на общеуездные средства давало отрицательные результаты. Это приводило к строительству мостов, необходимость которых не всегда была оправдана. «Весь уезд платит за мосты, на дороге, соединяющей всего две волости, – указывал крестьянский начальник, – причем, именно на таких трактах было построено большинство мостов в истекшем трехлетии». В одной только Николаевской волости, по словам Стрельмана, в течение года строилось 12 мостов [7, д. 43, л. 403]. Таким образом, вопрос об объемах финансирования строительства или ремонта мостов за счет уездных средств являлся дискуссионным.

Ремонт и содержание мостов законодательство относило к натуральной повинности. В связи с этим могли возникать противоречия между буквой закона и реальной практикой, что сказывалось на процессе строительства мостов. Так, Кузнецкий уездный распорядительный комитет в сентябре-октябре 1906 г. при распределении натуральных повинностей на трехлетие постановил, что все мосты на земских и почтовых трактах стоимостью свыше 300 руб., как и прежде, будут строиться на средства всего уезда по ходатайствам волостных сходов. Однако Томское губернское управление, рассмотрев данное постановление, признало его неправильным на том основании, что распорядительный комитет не имел права натуральную повинность перелagать в денежную. Ссылаясь на статьи закона, губернское управление указывало, что данная замена возможна, если будет «изъявлено полное согласие со стороны надлежащих волостных и сельских сходов». В противном случае комитет обязан составить новое распределение натуральных повинностей. Следует заметить, что расписание на прошедшее трехлетие 1904-06 гг., где фигурировала та же схема строительства мостов в уезде, была утверждена губернским управлением без нареканий [Там же, л. 86-87]. В декабре 1907 г. Уксунайский волостной старшина передал ходатайство волостного схода «о принятии на средства всего уезда» постройки 11 мостов по Кузнецко-Бийскому и Кузнецко-Барнаульскому трактам. Уездный распорядительный комитет оказался поставленным вышеуказанными противоречиями в тупик. «Постройка мостов хотя и натуральная повинность, но нигде никогда в действительности во всей Томской губернии натурой не отбывалась, а исполнялась везде наймом», – указывалось в журнале распорядительного комитета от 7 февраля 1908 г. Комитет постановил передать разрешение данного вопроса в губернское управление и просил разъяснить, что делать в таких случаях [6, д. 1524, л. 17 – 18 об.]. Управление продолжало стоять на своих позициях и своим постановлением в марте 1908 г. пояснило, что если все волостные сходы уезда согласны с распределением повинностей распорядительным комитетом, то препятствий к удовлетворению указанных выше ходатайств не имеется. Если нет, то необходимо выполнять все по закону, то есть вести строительство мостов силами самих крестьян [7, д. 43, л. 86-87]. Подобные недоразумения, безусловно, отрицательно сказывались на процессе организации строительства мостов в уезде.

Механизм организации строительства и ремонта мостов на средства уезда был сложен. На заседании Бийского уездного распорядительного комитета в декабре 1899 г. было решено исправление и постройку мостов и гатей на почтовых и земских трактах производить наймом «на общий счет», исчисляя вклад каждой волости по числу «годных работников» в ней. Для подсчета требуемых на это денежных затрат волостные старшины обязывались ежегодно предоставлять подробные сведения о предполагаемых постройках или ремонтах с указанием стоимости и количества необходимого лесного материала. Распорядительный комитет, аккумулируя эти сведения, должен был делать раскладку всей суммы по волостям. Волостное начальство, получив данные, обязывалось собрать указанную сумму денег и отослать в уездное казначейство на счета распорядительного комитета. Был установлен определенный порядок производства строительных и ремонтных работ. Дорожные сооружения стоимостью менее 50 руб. предполагалось ремонтировать или строить подрядным способом или силами крестьян, по усмотрению волостного начальства. Объекты стоимостью от 50 до 1000 руб. должны были обязательно сдаваться с торгов при волостных правлениях. О постройке дорожных сооружений стоимостью свыше 1000 руб. волостные правления обязаны были сообщать крестьянскому начальнику с представлением сметы. Чиновник вносил предложение в распорядительный комитет, который должен был организовать торги и заключить контракты с подрядчиком. Согласно утвержденным

правилам, волостные правления из собираемых на содержание дорожных сооружений денег оставляли в своем распоряжении 100 руб. на непредвиденные маловажные расходы. Органы крестьянского самоуправления обязывались вести учет этих денег, а также отчитываться о самостоятельно проведенных торгах [6, д. 1717, л. 39 об.]. Впоследствии схема изменилась – устройством подрядных торгов, сбором денег с других волостей на строительство или ремонт объектов дорожной инфраструктуры занимались волостные правления. Организация торгов волостными правлениями представляла довольно сложную процедуру и требовала соблюдения ряда формальностей (см.: [12]).

Ситуация, сложившаяся в Барнаульском уезде в 1909-1910 гг., показывает, с какими проблемами сталкивались волостные правления при проведении взаимных расчетов. В октябре 1909 г. помощник Бердского волостного старшины Иван Семенов был «нарочно командирован» в поездку по волостям уезда для сбора денег на постройку и ремонт ряда мостов на почтовых трактах. В список, которым располагал Семенов, было внесено 70 волостей Барнаульского уезда, суммарный долг которых составлял 10821 руб. В итоге попытка активизировать выплаты взносов оказалась не очень успешной: было собрано около 1500 руб. [8, д. 147, л. 1 – 2 об.]. Барнаульский уездный распорядительный комитет был вынужден вмешаться в дело взаимных выплат. Так, в июле 1910 г. Александровскому волостному правлению было послано предписание о выплате долга 209,31 руб.: «имея в виду, что неуплата денег останавливает расчет с подрядчиками, которые так же заявляют на это претензии, комитет предлагает немедленно выслать Бердской волости означенную сумму». В случае дальнейшей задержки, говорилось в документе, комитетом будет сделано донесение губернатору. В августе Александровское волостное правление ответило, что требуемые деньги полностью выплачены [Там же, л. 110 – 110 об.].

В свою очередь, волости-должники могли оказываться в роли кредиторов и тоже сталкивались с проблемой получения денег. Так, в августе 1910 г. Карасукское волостное правление Барнаульского уезда докладывало уездному распорядительному комитету, что долг 190 руб. перед Бердской волостью будет погашен в сентябре. При этом в рапорте указывалось, что задержка выплаты произошла потому, что не было возможности получить 616 руб. с волостей уезда на оплату сооружения моста в самой Карасукской волости. И это несмотря на то, что строительство моста было окончено в прошедшем году, «о присылке денег неоднократно просились волости, посылались по ним за деньгами волостные начальники и, мало того, обращались за содействием к подлежащим крестьянским начальникам» [Там же, л. 140].

В сложных финансовых отношениях между волостями имели место случаи взаимозачетов. Так, Нижне-Каргатское волостное правление в ответ на требование Бердской волости выплатить 102 руб., предназначенных на постройку мостов, отвечало, что таковые «зачислены на постройку и за ремонт моста в с. Таскаевском Нижне-Каргатской волости (которых следует 135 руб.)», и просило дослать остальные [Там же, л. 3 – 3 об.]. Нижне-Чулымская волость в своем ответе на аналогичное требование из Бердской волости указывала, что «требуемые <...> 112 руб., по постановлению членов волостного правления, зачтены на постройку моста в с. Чумыш». Помимо того, со своей стороны выдвигала требование о получении недостающей суммы 50,28 руб. [Там же, л. 4 – 4 об.]. В мае 1910 г. уже сама Бердская волость получила уведомление от Шаховской волости о необходимости срочно внести 27 руб. на оплату временного моста по Барнаульско-Ново-Николаевскому почтовому тракту взамен сгоревшего. Поскольку новый мост был сооружен в рекордно короткие сроки, собираемая с волостей уезда денежная сумма подлежала немедленной выдаче подрядчику [Там же, л. 101]. Кроме того, в мае-июне 1910 г. Бердская волость получила извещения о необходимости прислать деньги от Вознесенской (310 руб.), Новичихинской (60 руб.) и Битковской (70 руб.) волостей. В одном случае долг был погашен взаимозачетом [Там же, л. 90, 93, 96]. Деньги могли не выплачиваться по несколько лет, данные о долгах терялись, расчеты запутывались. Бердское волостное правление в сентябре 1912 г. разъясняло крестьянскому начальнику, что Шадринская волость должна не 196 руб., как указано было в рапорте данного волостного правления, а 529 руб. О присылке этих денег «было прошено более шести раз, но все просьбы остались не только не исполнены, но и без ответа», – сообщал Бердский волостной начальник. Первое требование о высылке денег было предъявлено еще в июле 1909 г. [Там же, д. 233, л. 6 об.]. В январе 1913 г. Бердское волостное правление просило крестьянского начальника поспособствовать в получении с трех волостей соседнего крестьянского участка положенных взносов на постройку ряда мостов в Бердской волости. «Волостным правлениям было послано до десяти просьб о присылке денег», – жаловался волостной старшина, обращая внимание адресата на то, что эти учреждения «положительно не обращают ни малейшего внимания на это и не только не шлют деньги, но и не отвечают на просьбы, оставляя нас глазом вопиющего в пустыне...» [Там же, л. 21]. В феврале 1915 г. Бердское волостное правление просило заведующего водворением переселенцев в Бердском подрайоне повлиять на Воробьевское волостное правление, которое с 1911 г. не выплатило сумму в 37 руб. на постройку мостов [Там же, д. 274, л. 5].

Неполная выплата положенных взносов, задержка денег по разным причинам порождали атмосферу недоверия между волостями. В августе 1914 г. Бердское волостное правление просило Кундранское правление разъяснить детали дополнительной раскладки по волостям денежных сумм на строительство моста. Ответ гласил, что все указано «в постановлениях высшего начальства», а если Бердская волость «заподозрила <...> что-то произвольное» в действиях Кундранского волостного правления, то это «свидетельствует о явном недоверии его к равному учреждению» [Там же, л. 160 об.]. Иногда расчеты так запутывались, что принималось решение о взаимном сложении накопившихся между волостями долгов. На заседании Бийского уездного распорядительного комитета в 1907 г. вопрос о старых расчетах между волостями по постройке

мостов по Бийскому уезду в период с 1900 по 1907 гг. по единогласному согласию всех волостных старшин, инородческих старост и крестьянских начальников было решено «считать законченным» и при распределении повинностей на новое трехлетие в расчет не принимать [5, д. 42, л. 3].

Таким образом, основная масса мостов в Томской губернии в начале XX в. сооружалась и поддерживалась населением отдельных сельских обществ и волостей, а также всего уезда в целом. Ходатайства о «принятии на средства уезда» сооружения или ремонта моста подавались волостными старшинами и сельскими старостами в уездный распорядительный комитет. Как показал проведенный анализ, единых правил отбора мостов в «сферу ответственности» всего уезда не существовало. Критерии устанавливались уездными распорядительными комитетами произвольно. Причем высказывались мнения о чрезмерно широком распространении практики сооружения мостов на средства, собираемые со всего уезда. Губернская администрация акцентировала внимание на определенное нарушение закона в использовании практики сбора денег с населения уезда на строительство и ремонт мостов. Механизм взаимодействия между волостями в решении задач по сооружению и содержанию мостов сводился к сбору финансовых средств. Первоначально деньги аккумулировались уездным распорядительным комитетом, который и организовывал необходимые работы. Однако со временем эти процедуры были переложены на волостные правления. Орган волостного самоуправления, на территории которого располагался строящийся или обслуживаемый мост, должен был собрать сумму денег, распределенную между волостями уезда. Это приводило к ряду проблем, связанных с несвоевременными платежами. Для выхода из затруднительного положения волостными правлениями велась интенсивная переписка с должниками, организовывались командировки по уезду для сбора средств. В особо сложных случаях в дело вмешивались представители официальной администрации. Были случаи, когда по взаимной договоренности долги, накопившиеся между волостями, аннулировались. Существовала система взаимозачетов, поскольку одновременно могло вестись строительство нескольких объектов в разных волостях уезда.

Список источников

1. **Александрова Е. А.** Строительство переселенческих дорог в Томской губернии начала XX в. // *Образы России, ее регионов в историческом и образовательном пространстве: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посвященной 75-летию Новосибирского государственного педагогического университета (17-19 ноября 2010 г.)* / под ред. В. А. Зверева. Новосибирск: НГПУ, 2010. С. 193-195.
2. **Государственный архив Алтайского края (ГААК).** Ф. 65. Оп. 1.
3. **ГААК.** Ф. 65. Оп. 1д.
4. **ГААК.** Ф. 170. Оп. 1.
5. **ГААК.** Ф. 198. Оп. 1.
6. **Государственный архив Томской области (ГАТО).** Ф. 3. Оп. 19.
7. **ГАТО.** Ф. 3. Оп. 23.
8. **ГАТО.** Ф. 62. Оп. 1.
9. **История дорожного дела в Томской области:** коллективная монография / под ред. В. П. Зиновьева. Томск: ТГУ, 1999. 284 с.
10. **Катионов О. Н.** Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII-XIX вв. Новосибирск: НГПУ, 2004. 568 с.
11. **Матвеев А. В.** История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья (Средневековье – Новое время): монография. Омск: Наука, 2014. 268 с.
12. **Почеревин Е. В.** Организация подрядных торгов волостными правлениями Томской губернии в начале XX в. // *Вопросы истории Сибири: сб. науч. ст. / отв. ред. М. К. Чуркин.* Омск: ОГПУ, 2014. Вып. 11. С. 42-49.

BUILDING AND MAINTAINING BRIDGES AT THE EXPENSE OF TOMSK PROVINCE UYEZDS AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

Pocherevin Evgenii Vladimirovich, Ph. D. in History
Shukshin Altai State Humanities Pedagogical University in Biysk
pev2@mail.ru

The article is devoted to the problems of building and maintaining bridges at the expense of Tomsk province uyezds at the beginning of the XX century. The author identifies principles to choose objects for building or repair at the expense of the uyezd population. Special attention is paid to mechanisms of interaction between the volosts. Untimely payments between them caused difficulties in the functioning of the system of cooperative building and maintaining bridges in the uyezd. To solve this problem, volost councils used both their own funds and the uyezd administrative resources.

Key words and phrases: building and maintaining bridges; Tomsk province; uyezd; district; uyezd administrative committee.