

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕСТНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ ПО СОДЕРЖАНИЮ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.**

Почеревин Евгений Владимирович  
к.и.н., доцент кафедры историко-правовых и социально-гуманитарных дисциплин  
Алтайского государственного гуманитарно-педагогического университета  
им. В.М. Шукшина, г. Бийск  
[pev2@mail.ru](mailto:pev2@mail.ru)

**Аннотация.** Статья посвящена анализу деятельности местных администраций Восточной Сибири по содержанию транспортной инфраструктуры в конце XIX – начале XX вв. Показано место земских бюджетов в организации масштабных дорожно-изыскательских работ. Рассмотрены затраты местных бюджетов на строительство и ремонт мостов и других дорожных сооружений. Изучена роль губернских администраций в распределении объёма натуральной дорожной повинности между населением. Особые трудности в этой сфере испытывали власти Якутской области, сталкиваясь с нехваткой человеческих ресурсов и непониманием со стороны коренного населения. Наибольшие затраты из областного земского бюджета приходились на обеспечение речных перевозов. Иллюстрацией повседневных забот властей губернского и уездного уровней может служить процесс составления и утверждения ежегодного расписания дорожных участков между отдельными волостями и сельскими обществами. Изучение документов Иркутского губернского управления показало, что уездным исправникам и строительному отделению приходилось решать многочисленные управленческие задачи. Среди них не только распределение людских ресурсов, но и рассмотрение ходатайств от волостных и сельских обществ, определение трудовых норм, определение статуса дорог.

**Ключевые слова:** дорожная инфраструктура, местная администрация, Восточная Сибирь, конец XIX – начало XX вв.

## **ACTIVITIES OF LOCAL ADMINISTRATIONS OF EASTERN SIBERIA ON MAINTENANCE OF ROAD INFRASTRUCTURE AT THE LATE XIX – BEGINNING XX CENTURIES**

Pocherevin Evgeny Vladimirovich  
Candidate of Historical Sciences,  
Associate Professor at the Department of historical,  
legal and social-humanitarian disciplines,  
Shukshin Altai State University for Humanities and Pedagogy, Biysk  
[pev2@mail.ru](mailto:pev2@mail.ru)

**Abstract.** The article is devoted to the analysis of the activities of local administrations of Eastern Siberia on the maintenance of transport infrastructure in the late 19th – early 20th centuries. The place of zemstvo budgets in the organization of large road and survey works is shown in the article. The costs of local budgets for the construction and repair of bridges and other road structures are considered. The role of provincial administrations in the distribution of the volume of road construction duties among the population is studied. The authorities of the Yakutsk region experienced particular difficulties in this area, faced with a shortage of human resources and misunderstanding on the part of the indigenous population. The largest expenditures from the regional zemstvo budget fell on the provision of river transportation. An illustration of the day-to-day concerns of the provincial and uyezd authorities is the process of drawing up and approving the annual timetable of road sections between some volosts and rural communities. A study

of the documents of the Irkutsk provincial administration showed that the district police officers and the construction department had to solve numerous administrative tasks. These include not only the distribution of human resources, but also the consideration of applications from rural municipality and rural communities, the definition of labor standards, the definition of the status of roads.

**Keywords:** road infrastructure, local administration, Eastern Siberia, late XIX - early XX centuries.

Развитию дорожной инфраструктуры Восточной Сибири посвящено значительное количество работ. Среди них можно указать на работы П.Л. Казаряна [1; 2], рассматривающих историю развития основных транспортных магистралей региона. Енисейская транспортная инфраструктура исследована Т.А. Кискидосовой [3] и В. И. Федоровой [11]. Однако участие губернских (областных) администраций в содержании дорожной сети не было исследовано. Данная статья имеет целью показать основные направления деятельности местных властей Восточной Сибири по организации ремонтно-строительных работ на дорогах региона в конце XIX – начале XX вв.

На совещании 1906 г. по развитию транспортной инфраструктуры Сибири, проходившем в Иркутске, рассматривались и проблемы грунтовых дорог. Совещание признало необходимым не только поддерживать в исправном состоянии Московский стратегический тракт, но и продолжать строительство мелких дорог<sup>1</sup>.

Несмотря на то, что масштабные строительные проекты осуществлялись за государственный счёт, губернские финансы также использовались на эти цели. Так, Иркутское генерал-губернаторство с 1897 г. регулярно включало в свой бюджет ежегодный расход в объёме 20000 руб. на изыскательские и дорожно-строительные работы<sup>2</sup>. С 1909 г. сумма была увеличена до 25000 руб. в год [8, с. 2–3].

Используя эти средства, местные администрации пытались решить наиболее насущные проблемы в дорожной сфере. Так, в 1909–1910 гг. проводилось исследование о. Ольхона с целью проведения там дороги. Было проведено изучение состояния Приленского тракта и организация взрывных работ «в наиболее опасных участках». В Якутской области делалась рекогносцировка местности с целью проведения зимнего почтового тракта от железной дороги до г. Якутска и трассы между с. Нельканом и портом Аян<sup>3</sup>. Наиболее затратными оказались изыскательские работы при проектировании Усинского тракта в Енисейской губернии. На это было затрачено около 30000 руб.<sup>4</sup>

Однако основной деятельностью местных администраций в дорожной сфере было не строительство новых магистралей, а поддержание существующих путей сообщения в приемлемом состоянии. Сибирский тракт, несмотря на перевод его в 1901 г. в разряд просёлочной дороги, требовал внимания местных властей. Так, иркутский генерал-губернатор испрашивал разрешение о выделении из земских средств по 20000 руб. в год на ремонт тракта в течение трёхлетия 1900–1902 гг. Вышестоящие инстанции позволили использовать средства из общих сметных остатков<sup>5</sup>. В смете на 1903–1905 гг. на содержание дороги выделялось по 2770 руб. в год<sup>6</sup>.

Сметой Енисейской губернии на 1906–1908 гг. планировалось отпускать 4060 руб. в год на ремонт дорожных сооружений, расположенных на тракте. В Иркутской губернии на содержание 10 мостов предполагалось затрачивать по 5998 руб. ежегодно<sup>7</sup>. На период 1915–1917 гг. в бюджетных планах енисейской губернской администрации закладывались расходы на содержание тракта объёмом 10900 руб. в год [7, с. 5].

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 1288, оп. 23. 1906 г. д. 50, л. 98 об.–99.

<sup>2</sup> Государственный архив в г. Тобольске (ГАТ), ф. 152, оп. 52, д. 2, л. 371–371 об.

<sup>3</sup> Государственный архив Иркутской области (ГАИО), ф. 25, оп. 8, д. 1012, л. 219–220, 274.

<sup>4</sup> Там же, л. 220.

<sup>5</sup> ГАТ, ф. 152, оп. 40, д. 178, л. 463.

<sup>6</sup> Там же, л. 30 об.–32.

<sup>7</sup> Там же, л. 236 об.–238.

Кроме Сибирского тракта требовалось содержать и другие дороги. Так, в смете Якутской области на 1912–1914 г. было отпущено на «дорожную повинность» 5000 руб. в год. В проекте бюджета на 1915–1917 гг. – 6493 руб. в год [10, с. 1–2]. Проектом сметы предусматривался ремонт двух мостов по Вилуйскому почтовому тракту общей стоимостью 1779 руб., то есть по 593 руб. в год. На поддержание в исправности моста через р. Малую Черепаниху в Олекминском округе требовалось 400 руб. в год. Предполагалось построить дамбу на болотистой местности, тем самым сократить длину моста. Также планировалось использовать средства, оставшиеся неизрасходованными в течение текущего трёхлетнего периода, на капитальный ремонт Амгинского (бывшего Аянского) и Охотского трактов [10, с. 2–3]. В проекте областного бюджета на 1915–1917 гг. большая часть выделяемых сумм предназначалась на содержание перевозов через реки. Лодочные перевозки на Верхоянском тракте через р. Алдан, р. Тумару, р. Неру, р. Юдому – 640 руб. в год. Кроме того, в наступавшем трёхлетии планировалось финансировать за счёт областного земского сбора еще семь речных переправ на Охотском тракте, ранее содержавшихся местным «инородческим» населением [10, с. 1–2]. Самый большой расход (2000 руб. в год) предназначался на функционирование «паровой переправы» через р. Лену в с. Даркылах. Еще в обзоре Якутской области за 1908 г. указывалось, что переправа через р. Лену была устроена примитивно и совершенно не соответствовала требованиям времени. Между тем, в летнее время на ней наблюдался высокий трафик – местное население везло в г. Якутск масло и скот для продажи и запасалось необходимыми товарами. Администрацией области было запланировано устройство паромной переправы, расход на которую был внесён в земскую смету [5, с. 43]. Возможно, к 1914 г. она функционировала и была обозначена в проекте сметы как «паровая переправа».

В енисейской губернской смете на 1900–1902 гг. предусматривалось выделение около 7300 руб. в год на постройку дорожных сооружений на Ачинско-Минусинском тракте. На содержание других дорог губернии отпускалось по 5700 руб. в год<sup>1</sup>. В трёхлетний период 1903–1905 гг. предполагалось строительство двух, а также ремонт трёх мостов по Енисейскому почтовому тракту, возведение трёх мостов и сооружение двух водоотводных труб по Ачинско-Минусинскому тракту. На все мероприятия выделялось по 11200 руб. в год<sup>2</sup>. На следующее трёхлетие 1906–1908 гг. сметой предусматривалось строительство трёх мостов и двух дамб на Красноярско-Енисейском почтовом тракте, двух мостов и дамбы на Ачинско-Минусинском тракте. Всего планировалось выполнять работы на сумму 9700 руб. ежегодно<sup>3</sup>.

Ещё большим размахом отличалась Иркутская губерния. Там на 1903–1905 гг., было запланировано строительство 14 мостов только по Якутскому тракту. Кроме того, предполагалось проведение серии ремонтных работ на других магистралях. Всего ассигновывалось по 13800 руб. в год<sup>4</sup>. На 1906–1908 гг. было запланировано сооружение двух мостов на Братском торговом тракте, а также проведение ремонта дорожного полотна на остальных крупных дорогах губернии. Ассигнования из земского бюджета выражались в сумме 11000 руб. в год<sup>5</sup>. В трёхлетие 1909–1911 гг. на постройку двух мостов на Братском тракте губернская администрация предполагала затратить 10800 руб., а на ремонт шести мостов по Тункинскому тракту планировалось отпустить 8300 руб. [8, с. 2]. В смете на 1912–1914 гг. значились большие расходы, чем прежде. Всего на постройку и ремонт дорожных сооружений предполагалось выделять по 52000 руб. в год. Кроме того, на корректировку особо опасного участка Тункинского тракта в проект сметы было внесено 76700 руб. [9, с. 2]. Их можно было использовать после составления и утверждения технических смет.

Поддержание в «проезжем состоянии» больших и малых дорог в Якутской области обеспечивалось, в основном, с помощью натуральной повинности. В условиях малонаселённости и огром-

<sup>1</sup> ГАТ, ф. 152, оп. 40, д. 178, л. 373–373 об.

<sup>2</sup> Там же, д. 224, л. 30 об.–32.

<sup>3</sup> Там же, л. 236 об.–237.

<sup>4</sup> ГАТ, ф. 152, оп. 40, д. 178, л. 537 об.

<sup>5</sup> Там же, л. 236 об.–237.

ных пространств региона, выполнение возложенных на население обязанностей было тяжёлым бременем. В обзоре Якутской области за 1897 г. указывалось, что очень трудоёмким для местного населения было содержание Амгинского тракта. Особенно же трудно было обслуживать Охотский тракт, который пролегал «большею своей половиною по совершенно безлюдным местам». В целом, отмечалось неравномерное распределение дорог по населённым местам, что приводило к неравномерному распределению дорожной повинности. В 1890 г. администрацией области был поднят вопрос об уравнивании дорожной повинности между «инородческими» улусами. В обзоре области за 1897 г. год было указано, что предварительные работы по уравниванию повинностей ещё не были закончены, ввиду «не вполне сочувственного отношения к делу инородцев» [4, с. 43]. В 1911 г. администрацией области было предложено, в целях упорядочения дорожного дела, заменить натуральную повинность денежными взносами. Но, население «нашло это для себя неудобным», поэтому вопрос оставался открытым. «Во всяком случае, – рассуждал автор обзора области за 1911 г., – было бы более целесообразным дело устройства дорог из неопытных рук ... якута, передать в руки администрации, тем более что ... инородец ещё не осознаёт пользы в благоустройстве путей сообщения» [6, с. 130].

Деятельность местных администраций губернского и уездного уровня можно увидеть, исследуя процесс составления и утверждения ежегодного расписания дорожных повинностей. В качестве примера такой работы можно рассмотреть журнал общего присутствия Иркутского губернского управления от 11 апреля 1911 г. На рассмотрение присутствия был представлен проект распределения натуральных повинностей на текущий год, составленный строительным отделением губернского управления. При его подготовке учитывались предложения уездных исправников и ходатайства отдельных сельских обществ. В отличие от других руководителей уездной администрации, представивших прошлогодние проекты распределения дорожных участков между населением уезда, верхоленский исправник препроводил в губернское управление совершенно новую схему. Она была разработана на специальном съезде уполномоченных представителей от волостей уезда. Члены съезда предлагали вести исчисление трактовых участков от границ Киренского уезда, а не от Иркутского, как прежде. Кроме того, верхоленским съездом было подано два ходатайства. Крестьяне просили губернскую администрацию принять меры «к ограждению дорог от повреждения грузами громадной тяжести» и о взыскании с виновных денежных средств на покрытие расходов по восстановлению дорожного полотна. Также съезд ходатайствовал о выработке нормы, определяющей количество работников и лошадей, которое должен был обеспечить подрядчик при ремонте трактов. Это требовалось для корреляции затрат при подрядном и натуральном способах обслуживания дорог<sup>1</sup>.

В проекте иркутского уездного исправника впервые к несению дорожной повинности было привлечено население, живущее в отдаленной местности уезда. На них возлагалось содержание выючной тропы от с. Лиственничного до с. Большого Голоустного, которое имело важное значение. Нижнеудинский исправник просил увеличить количество выставляемых рабочих на исправление Братского тракта. Балаганский исправник просил о назначении работников от ряда волостей и «инородных ведомств» не только на ремонт Тыреть-Жигаловского тракта, но и дорог, лежащих в пределах этих территориальных образований. Также он выдвигал предложение о привлечении населения, не занятого на ремонте вышеуказанной дороги, к исправлению Московского тракта и подъездных путей.

Губернским управлением были рассмотрены ходатайства от отдельных сельских обществ и «инородческих ведомств». Просьба Алагуевского ведомства Иркутского уезда об освобождении его от ремонта Якутского тракта для работы на своих проселочных дорогах, была отклонена. Не были удовлетворены еще ряд аналогичных ходатайств. Просьба Осинской волости Балаганского уезда, поддержанная крестьянским начальником, нашла поддержку губернских чиновников. Волость постиг неурожай, поэтому от неё не назначались рабочие, так же, как и в текущем 1910 г.

---

<sup>1</sup> Государственный архив Томской области (ГАТО), ф. 3, оп. 41, д. 1500, л. 6 об.

Смоленская волость Иркутского уезда ходатайствовала о приписке дополнительных рабочих из других волостей на участок Кругобайкальской дороги, исправляемый населением волости. По заключению уездного исправника, участок тракта был в достаточной мере обеспечен рабочей силой, поэтому просьба была отклонена.

Косостепская волость просила о переводе Ольхонской просёлочной дороги в разряд торговых трактов, чтобы её можно было включить в общее распределение дорожной повинности по Верхотенскому уезду. Однако на уездном съезде большинством участников была признана нецелесообразность этого шага. Четыре волости и три «инородческих ведомства» этого же уезда ходатайствовали о разрешении исполнять дорожную повинность наймом. Поскольку это не противоречило закону, губернское управление удовлетворило просьбу.

Ново-Удинская волость Балаганского уезда высказывала просьбу об облегчении для неё дорожной повинности на Тыреть-Жигаловском тракте, поскольку считало доставшийся ей участок самым трудным на трассе. Просьба не получила удовлетворения, поскольку волость являлась наиболее близко расположенной к обсуждаемому участку.

Баженовская волость и Ныгдинское «инородческое ведомство» Балаганского уезда ходатайствовали о привлечении Вознесенского винокуренного завода к участию в ремонте моста на р. Голуметь, поскольку он обслуживал, главным образом, интересы этого предприятия. Уездный исправник также разделял это мнение. Просьба была удовлетворена<sup>1</sup>.

Таким образом, рассмотрев деятельность губернских и областных администраций Восточной Сибири в конце XIX – начале XX вв., можно сделать ряд выводов. Руководство Иркутского генерал-губернаторства имело возможность использовать средства местного бюджета на организацию масштабных изыскательских работ. Однако основная деятельность разворачивалась в сфере поддержки существующих дорог. Сибирский тракт, утративший былое значение, продолжал эксплуатироваться. Из земского бюджета Иркутской и Енисейской губерний в начале XX в. выделялись средства на строительство и ремонт дорожных сооружений, расположенных на основных магистралях региона, причём финансирование имело устойчивую тенденцию к увеличению. Значительная часть дорожных работ производилась крестьянским и «инородческим» населением. Администрация Якутской области сталкивалась со значительными трудностями при организации натуральной дорожной повинности. Осуществлялись попытки равномерно распределить её тяжесть между населением, заменить денежными выплатами. Значительные ресурсы затрачивались на обеспечение речных перевозов, близ г. Якутска, вероятно, функционировала паромная переправа. Губернский и уездный уровень власти был задействован в распределении объёмов натуральной повинности между сельскими обществами региона. Из анализа журнала Иркутского губернского управления видно, что круг разбираемых вопросов был широк: рассмотрение ходатайств волостей, определение статуса дорог, выработка трудовых нормативов.

#### Список литературы:

1. Казарян П.Л. Иркутско-Якутский почтовый тракт: история становления // Управление мегаполисом. – 2008. – №6. – С. 53–63.
2. Казарян П.Л. Якутско-Аянский тракт // Земля иркутская. – 2004. – № 3(26). – С. 12–20.
3. Кискидосова Т.А. Транспортная инфраструктура Енисейской губернии и ее влияние на развитие торговли конца XIX – начала XX вв. // Исторические исследования в Сибири: проблемы и перспективы: сборник материалов II регион. молодеж. науч. конф. –Новосибирск, 2008. – С. 112–119.
4. Обзор Якутской области за 1897 г. – Якутск, 1899. – 67 с.
5. Обзор Якутской области за 1908 г. – Якутск, 1910. – 73 с.
6. Обзор Якутской области за 1911 г. – Якутск, 1913. – 204 с.
7. Свод предположений местного начальства и заключение Сопровождающих представителей подлежащих ведомств по проекту сметы земских повинностей по Енисейской губернии на 1915–1917 гг. – Петроград, 1915. – 102 с.

<sup>1</sup> ГАТО, ф. 3, оп. 41, д. 1500, л. 6–12.

8. Свод предположений местного начальства и заключение Совещания представителей подлежащих ведомств по проекту сметы земских повинностей по Иркутской губернии на 1909–1911 гг. – СПб, 1908. – 89 с.
9. Свод предположений местного начальства и заключение Совещания представителей подлежащих ведомств по проекту сметы земских повинностей по Иркутской губернии на 1912–1914 гг. – СПб, 1911. – 61 с.
10. Свод предположений местного начальства и заключения Совещания представителей подлежащих ведомств по проекту сметы земских повинностей по Якутской области на 1915–1917 гг. – Петроград, 1915. – 66 с.
11. Федорова В.И. Развитие транспортной сети в Енисейской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. // Экономическое развитие Сибири: материалы Сибирского историч. форума. – Красноярск, 2016. – С. 39–43.

DOI: 10.25693/SVR\_Sb21\_02  
УДК 338.43.02(470+571)

## АГРАРНАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В XX ВЕКЕ В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННОГО КРЕСТЬЯНОВЕДЕНИЯ

Бровченко Марфа Иннокентьевна,  
к.и.н., доцент,  
г. Москва,  
[18081947@rambler.ru](mailto:18081947@rambler.ru)

**Аннотация:** Цель написания статьи состоит в рассмотрении проблем аграрной политики России XX века в ракурсе политического и классового диктата партии, взаимоотношения крестьянства с государственной системой по вопросам земельной собственности и форм производства в контексте основных теорий крестьяноведения. Тема исследования – аграрная политика Советского государства в XX веке с ее сложнейшей историей, сыгравшей определенную роль в развитии страны. В качестве объекта исследования представлены основные направления государственной аграрной политики руководства страны. В статье основными методами выступили историко-сравнительный, типологический, структурно-функциональный. Рассмотрение вопросов аграрных реформ и мероприятий в разные периоды XX века осуществлялось в проблемно-хронологическом плане, что позволило представить целостную систему явлений и событий социально-экономического и политического процесса, позволило определить ключевое содержание государственной политики в отношении крестьянства и оценить их последствия. Анализ российских и зарубежных работ позволяет отметить актуальность темы в ее общественно-политической и научной значимости для сравнения развития и применения новых научных подходов.

**Ключевые слова:** аграрная политика, землеустройство, классовый подход, консеквентность, консерватизм, крестьяноведение, крестьянство, методология, партия, реформа, экономическая политика.

## AGRARIAN POLICY OF RUSSIA IN THE TWENTIETH CENTURY IN THE CONTEXT OF CONTEMPORARY PEASANT STUDIES

Brovchenko Marfa Innokentevna,  
Candidate of Historical Sciences, associate professor, Moscow,  
[18081947@rambler.ru](mailto:18081947@rambler.ru)

**Abstract:** The purpose of the article is to consider the problems of the agrarian policy of Soviet Russia from the perspective of the political class and the dictates of the party, the relationship between the peasantry from the Soviet state system on matters of land ownership and forms of production. The theme of the research is the agrarian policy of the Soviet state in the twentieth century with all its positive and negative aspects, which played a role in the development