

ОБЯЗАННОСТИ СОДЕРЖАТЕЛЯ ЗЕМСКОЙ СТАНЦИИ В АЛТАЙСКОМ ОКРУГЕ В НАЧАЛЕ XX В.

Е. В. Почеревин

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

Статья посвящена анализу обязанностей содержателя земской ямской станции, занимающему ключевое место в местной транспортно-коммутиционной системе в начале XX века. На основе архивного материала выясняются особенности содержания земской гоньбы и организации контроля за ней со стороны административных структур. В рамках статьи показана степень регламентации деятельности содержателя земской станции. Автор делает вывод, что правила ведения ямской деятельности были достаточно строгими и подвергались существенному контролю со стороны административных органов.

Ключевые слова: земская станция, ямщик, ямская гоньба, подрядчик, контракт, крестьянский начальник, волость.

В начале XX в. земско-обывательская или ямская гоньба представляла собой сложную систему местного транспортного сообщения. Организация и функционирование гужевого транспорта в Томской губернии на рубеже XIX–XX вв. довольно подробно и обстоятельно исследованы В.А. Моревым [4]. Описание технического оснащения гужевых перевозок дано в статье Ф.Ф. Болонева [3]. Однако, большинство авторов, как правило, рассматривают деятельность ямщиков на больших магистрях (Московский тракт), в то время как земская ямская гоньба не исследовалась, либо изучалась только как одна из крестьянских повинностей.

Цель нашего исследования – выявить особенности содержания земской гоньбы и организацию контроля за ней со стороны административных структур в Алтайском округе в начале XX в. Для её достижения необходимо решить ряд задач, а именно: определить основные обязанности содержателя земской станции, для чего проанализировать кондиции (предварительные условия) и контракты, заключаемые с подрядчиками; показать степень регламентации их деятельности; выявить способы осуществления контроля администрации за функционированием земской гоньбы. В работе использовался историко-генетический и историко-системный методы.

Система земской гоньбы выполняла транспортно-коммуникационную задачу и обеспечивала проезд должностных лиц и доставку документации в пределах уезда. Её финансовое обеспечение возлагалось на крестьян, в обязанность которых входило содержание на земских станциях определенного количества лошадей. Более подробно механизм подрядных торгов по сдаче гоньбы и её системная организация изложены автором в других статьях. Здесь

же будет рассмотрена деятельность непосредственных исполнителей – подрядчиков, взявших контрактные обязательства по содержанию гоньбы. Именно они отвечали за исправное функционирование земской станции.

Обширные сведения о правилах содержания земской станции, перевозки пассажиров можно почерпнуть, анализируя кондиции на отдачу земской гоньбы (предварительные условия) и контракты, заключенные с подрядчиками. Автором были изучены кондиции, принятые в октябре 1908 г. Барнаульским уездным распорядительным комитетом [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л.80–82а] и контракт, заключенный на содержание гоньбы на одной из станций Башцелакской волости Бийского уезда в 1911 г. [1, ф. 182, оп. 1, д. 97, л. 60–61]. Поскольку указанный контракт был оформлен на готовом типографском бланке, можно предположить, что напечатанные условия были стандартными для всего уезда.

В кондициях и контракте оговаривалось, что взявший на себя содержание земской гоньбы обязан иметь на станции положенное количество пар лошадей здоровых, сильных, вполне выезженных и годных к гоньбе. Число лошадей ямщик обязан поставить столько, сколько бы их не потребовалось в течение дня, несмотря на число пар поставленных на станции и уже выпущенных.

Содержатель станции должен был иметь крепкую ременную сбрую и экипажи по времени года: летом тележки и зимой кошевки, “вполне поместительные двухместные и удобные для проезжающих ... обязательно с крепкими кожаными или брезентовыми непромокаемыми заметами”. Особо указывалось на то, чтобы коробки тележек были обшиты внутри “чтобы проезжающие не рвали своего платья о прутья коробков” [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 80об.]. Содержатель гоньбы обязывался иметь на каждые пять пар одну летнюю и одну зимнюю повозки. Могли применяться повозки, приспособленные для перестановки “на летние и зимние хода”, которые должны были прикрепляться “как можно прочно во избежание несчастных случаев с проезжающими” [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 80 об.].

В кондициях 1908 г. дано более подробное описание экипажей, используемых для перевозки проезжающих, однако, в более позднем контракте точно указаны размеры кузовков и кошевок. Их длина должна составлять 8 четвертей (142 см), ширина – 6 четвертей (106 см) [1, ф. 182, оп. 1, д. 97, л. 60].

В документах оговаривался возраст ямщиков: не старше 50 и не моложе 16 лет. В более позднем контракте 1911 г. возраст сдвигался в сторону повышения – от 18 до 55 лет.

Регламентировался внешний вид – одежда ямщиков должна быть “обыкновенная крестьянская но вполне приличная, соответствующая времени года”. Отправка ямщиков в холодное время года “в рваных полушубках, в дырявых пимах и без рукавиц” не допускалась [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 81]. Содержатель земской гоньбы обязан был возить всех арестованных вместе с конвоем, причем за неимением у арестантов теплой одежды, подрядчик обязан был предоставить её [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 81 об.].

Вменялось в обязанность содержателям гоньбы и ямщикам вежливо и предупредительно обращаться с пассажирами, “требовать с проезжающих на

водку и чаек” строго воспрещалось. Так же не разрешалось ямщикам курить во время езды без разрешения пассажиров [1, ф. 182, оп. 1, д. 97, л. 60].

Устанавливалось время подачи лошадей, их количество и скорость передвижения. Содержатель земской гоньбы обязан немедленно отпускать лошадей “не как не позже, как через четверть часа днём и через полчаса ночью” [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 81]. Требовалось давать всем проезжающим такое число лошадей, какое было указано в документе, разрешающем пользоваться земскими лошадьми, в т. н. “открытом листе”. В случае если проезжающий потребует лошадей меньше, чем значится в открытом листе, то ямщик не мог препятствовать этому, за излишнее количество лошадей по требованию проезжающего, последний обязан был уплатить установленную законом стоимость. Каждый пассажир, едущий на паре лошадей, имел право везти с собой лишь одно лицо, а едущий на тройке – двух лиц [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 81].

Скорость езды в хорошую погоду должна была быть не менее 12 вёрст в час (ок. 13 км/ч), а в распутицу – не менее восьми вёрст (ок. 8,5 км/ч) [1, ф. 182, оп. 1, д. 97, л. 61]. По прибытию на станцию лошади должны были отдыхать полчаса, затем порожняком возвращаться обратно со скоростью пять верст в час. По возвращению на свою станцию лошади оставались “для отдыха и выкормки” на три часа, после чего могли быть вновь употреблены в гоньбу [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 82].

В контрактах и кондициях оговаривались действия ямщиков в случае вынужденного простоя. Указывалось, что если кто-либо из проезжающих на расстояние менее 35 верст “будет иметь надобность остановиться на короткое время в попутном селе ..., где нет земского ямщика, то земский ямщик обязан дожидаться там не менее как полчаса, если понадобится задержка более продолжительная, то земский ямщик должен завести проезжающего к междудворному ямщику, который и должен будет отвезти проезжающего до ближайшего земского или междудворного ямщика” [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 81 об.]. То есть, более получаса земские лошади не могли быть задержаны в любом случае.

Практиковалось оказание услуг волостному самоуправлению со стороны содержателей земской гоньбы. Так в ноябре 1902 г. Бащелакское волостное правление обвиняло ямщика Сибирячихинской земской станции в регулярной задержке рассыльных, везущих деловую корреспонденцию мировому судье и становому приставу или от них волостному правлению. Такая задержка приводила к тому, что должностным лицам волостного правления приходилось “рисковать перед начальством ответственностью за неисправное и несвоевременное доставление срочных и экстренных пакетов и ... несвоевременное исполнение различных экстренных поручений начальства” [1, ф. 182, оп. 1, д. 3, л. 77–78]. Во избежание подобных случаев, условия могли особо оговариваться. Так, в кондициях 1908 г., выработанных для Барнаульского уезда, говорилось, что содержатель гоньбы обязан был развозить от волостного правления все пакеты с бумагами, отправляемые по сельским старостам, до первого земского ямщика. Кроме того, перевозить

“начальствующих лиц волости по всем трактам, как земским, так и просёлочным, но не дальше 35 верст (ок. 37 км), а если на этом расстоянии не будет земского ямщика – то к междудворному ямщику”. Причем, “сельские старосты, писари, сборщики податей, волостные судья и вообще должностные лица, не имеющие установленных открытых листов”, требовать земских лошадей права не имели [2, ф. 3, оп.19, д.1510, л. 81об.]. Следует указать, что “междудворными” назывались ямщики, обслуживающие нужды конкретного населенного пункта, а не земских станций.

В случае отказа содержателя земской гоньбы в отпуске лошадей или медленной подачи, проезжающий мог в присутствии местного сельского старосты нанять другого ямщика в счет содержателя станции [2, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 82].

На каждый земской станции содержатели гоньбы обязаны были иметь для проезжающих “теплую, чистую и удобную проезжую квартиру и по требованию давать за плату самовар и съестные припасы”, причем “сотники и нарочные по казённым надобностям помещением и харчами должны пользоваться бесплатно” [2, ф. 3, оп. 19, д.1510, л.82].

Для записи разгона лошадей должна была вестись на станциях особая книга, для ведения книги и записи открытых листов проезжающих “содержатель обязательно должен иметь писаря” [2, ф. 3, оп.19. д. 1510. л. 82]. Тем не менее, это правило зачастую нарушалось. Так в 1914 г. Бийский уездный исправник, подавая список земских станций с обозначением “выпущенных” лошадей, указывал на то, что на некоторых станциях “книги разгона лошадей велись небрежно или даже совсем не велись” [1, ф. 62, оп.1, д. 237, л.8, 10].

Содержатели гоньбы не имели права ранее установленного срока отказываться от подрядов или негласно передавать его другим лицам. Они не имели права отказываться и после окончания срока в течение двух месяцев, если торговое производство на следующий год по каким-либо причинам не было утверждено [1, ф. 182, оп. 1, д.97, л.61].

Волостные правления вели специальные реестры, где фиксировались поступления средств от сельских старост и волостных правлений (в случае, если другие волости участвовали в содержании станций), а также расходы – выданные денежные суммы. Примером может служить «Книга на записку сумм по содержанию ямской гоньбы» Боровлянского волостного правления на 1908 г. [1, ф. 32, оп.1доп., д.46]. В таких документах учитывалась каждая проведенная финансовая операция с выдачей расписок в принятии и получении средств. Оплата за содержание гоньбы должна была производиться ежемесячно, однако, это правило не было строгим. Так, кондиции 1908 г. указывают, что “если же не будет собрано на этот предмет денег, то содержатели гоньбы должны ждать до следующего 20 числа” [2, ф. 3, оп.19, д.1510, л. 82 об.].

С другой стороны, содержатель гоньбы имел право получать экстраординарные выплаты. В условиях неурожая и “дороговизны хлеба, овса и сена” в январе 1902 г., крестьянский начальник второго участка Бийского уезда,

выражая обеспокоенность за должное функционирование ямского сообщения предписывал волостным правлениям выдавать денежное содержание не только за январь, но и за февраль. Причем, волостные правления должны были “строго наблюдать”, чтобы выданные деньги были употреблены “единственно на заготовку фуражного для лошадей довольствия, которым каждая станция должна быть сейчас же обеспечена на срок, по меньшей мере, до нового урожая” [1, ф. 182, оп. 1, д. 3, л. 52]. О количестве заготовленного фуража требовалось донести чиновнику.

В марте 1902 г. тот же чиновник, опираясь на ходатайства содержателей земских станций, предлагал волостным правлениям снова выдать содержание единовременно за два месяца. Что было связано, с «экстренными затратами» по переоборудованию экипажей с зимнего санного на летний «тележный ход» [1, ф. 182, оп. 1, д.3, л.59].

Контроль за правильным функционированием земской гоньбы включал в себя и систему наказаний. Содержатели станций могли подвергаться взысканиям: за «более важные нарушения» крестьянским начальником (штраф до 15 руб.), за «менее важные нарушения» мог налагать взыскания волостной старшина (штраф до 3 руб.) [2, ф. 3, оп.19, д. 1510, л.82об.].

Так в сентябре 1906 г. крестьянский начальник четвертого участка Бийского уезда оштрафовал содержателя Алтайской земской станции на 15 руб. в пользу волостного мирского капитала за “неисправное содержание гоньбы”. Кроме того, чиновник поручил волостному старшине обязать его “привести все экипажи и сбрую в исправное состояние, а лошадей ... заменить годными к разгону” [1, ф. 170, оп. 1, д. 401, л. 3–4].

Волостной старшина обязан был в начале исполнения подряда освидетельствовать принадлежности ямщины и лошадей, составив об этом соответствующий акт. Тем не менее, в жалобах на неисправное отбывание гоньбы встречаются претензии на то, что “экипажи и повозки отвратительны, сбруя никуда не годится, лошади имеют сбитыми плечи и спины от плохого содержания хомутов и седелок” [1, ф.170, оп.1, д.401, л.3].

Если содержатель земской станции был оштрафован более трёх раз, то при следующем нарушении условий он мог быть совсем устранен от подряда. В этом случае, содержание гоньбы должны были принять на себя поручители подрядчика, а в случае отказа последних, нанималось другое лицо “за какую бы то ни было цену за счёт неисправного подрядчика и его поручителей” [2, ф. 3, оп. 19, д.1510, л.82об.]. Так в октябре 1911 г. Бащелакский волостной старшина поручил старосте с. Большой Бащелак “обязать поручителей Ефстафия Паутова ... явиться в с. Малый Бащелак для отбывания ямской гоньбы ... или же дать бы ему помощь”. Всего в списке значилось 13 фамилий однообщинников “неисправного” подрядчика [1, ф. 182, оп. 1, д.97, л. 89–89 об.].

Таким образом, можно сделать вывод, что содержатель земской станции обязан был соблюдать условия контракта, в котором подробно оговаривались не только количественные и качественные параметры подвижного состава, снаряжения и лошадей, но и возраст, внешний вид и поведение ямщиков.

Регламентировалось время подачи лошадей для проезжающих лиц, их количество, скорость передвижения. Степень регламентации была достаточно высокой, в частности, предусматривались действия ямщика в случае простоя и длительной остановки; оговаривались услуги, оказываемые волостной администрации. Некоторые правила были трудны для исполнения, повсеместно не велись книги разгона лошадей. Содержатели земских станций получали оплату из волостных правлений нерегулярно, что было зафиксировано даже в кондициях и контрактах. Однако, они могли рассчитывать на встречные шаги со стороны администрации, по получению экстраординарных выплат в затруднительных случаях. Со стороны государственных чиновников, как и со стороны волостной администрации, осуществлялся контроль за исправностью “отбивания” земской гоньбы, принимались карательные меры, в случаях нарушения контрактных обязательств.

Ссылки

1. Государственный архив Алтайского края (ГААК).
2. Государственный архив Томской области (ГАТО).
3. Болонев Ф.Ф. Транспортные средства для перевозки тяжестей по суше у русского населения Сибири XVII-XX вв. // Баландинские чтения: сборник статей IX научных чтений памяти С.Н. Баландина. Новосибирск. Изд-во «Сибпринт», 2014. С. 26–30.
4. Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 3 (15). С. 140–145.

Краткая информация об авторе

Почеревин Евгений Владимирович – кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры историко-правовых и социально-гуманитарных дисциплин АГГПУ им. В.М. Шукшина, Бийск

Научные интересы: история крестьянства Сибири в конце XIX – начале XX в., организация местного хозяйства, низовое крестьянское самоуправление.

Spin-код автора: 6777-2063.