

Е.В. Почеревин*

E.V. Pocherevin*

**Имперские проекты в Сибири:
провинциальное измерение****Imperial Projects in Siberia:
a View from the Provinces**

doi:10.31518/2618-9100-2021-5-13

doi:10.31518/2618-9100-2021-5-13

УДК 94(571)

Выходные данные для цитирования:

How to cite:

Почеревин Е.В. Имперские проекты в Сибири: провинциальное измерение // Исторический курьер. 2021. № 5 (19). С. 155–164. URL: <http://istkurier.ru/data/2021/ISTKURIER-2021-5-13.pdf>

Pocherevin E.V. Imperial Projects in Siberia: a View from the Provinces // Historical Courier, 2021, No. 5 (19), pp. 155–164. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2021/ISTKURIER-2021-5-13.pdf>]

Annotation. Imperial projects have made Russia a special geopolitical structure. In Siberia, they manifested themselves in the colonization of this region, its integration into the empire. Significant resources and efforts were made for this by the center. The article is devoted to the study of the contribution of the local zemstvo budgets of Siberia to the imperial projects of the late 19th – early 20th centuries. The author comes to the conclusion about the active participation of zemstvo budgets in large imperial projects. This conclusion is based on the study of office documents covering the process of drawing up and approving local three-year estimates. The construction of the Trans-Siberian Railway is the only event in which the Siberian budgets did not participate. Local budgets were deeply integrated into the process of imperial unification of judicial and administrative structures. Institutions to manage the peasants in Siberia were maintained by the provincial zemstvo taxes. Local budgets in Siberian regions played a significant role in the universal primary education project, funding the construction of school buildings and providing teacher salaries. Zemstvo budgets also took some part in providing foreign policy. The provision of material assistance to the families of the soldiers called up for the war and the transportation of the mobilized soldiers were financed from the zemstvo funds. Maintaining communication with the strategically important Usinsk border district was also the responsibility of the local administration. However, the practice of building and maintaining transport routes became the main point in the participation of regional budgets in the process of colonization of Siberia. All major tracts were built and maintained at the expense of the local population. Funds were regularly allocated from the East Siberian budgets for exploration and construction work. The main efforts and resources were directed towards maintaining the existing roads in good condition. Local authorities were forced to optimize costs, correlating the tax opportunities of the population and the needs of the transport infrastructure.

Keywords: Siberia; zemstvo budgets; local economy; imperial projects; road infrastructure.

The article has been received by the editor on 20.06.2021.

Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Явления, сделавшие Россию особой геополитической структурой, можно назвать имперскими проектами. Если говорить о Сибири, то здесь они проявлялись в практиках, связанных с колонизацией этого региона, интеграцией его в состав империи. Для этого использовались значительные ресурсы и прилагались усилия со стороны центра. Статья посвящена изучению вклада местных земских бюджетов Сибири в имперские проекты конца XIX – начала XX в. На основе исследования делопроизводственных документов, освещающих процесс составления и утверждения трехлетних смет, автор приходит к выводу о деятельном участии

* Почеревин Евгений Владимирович, кандидат исторических наук, Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В. М. Шукшина, Бийск, Россия, e-mail: pev2@mail.ru
Pocherevin Evgeny Vladimirovich, Candidate of Historical Sciences, The Shukshin Altai State University for Humanities and Pedagogy, Biysk, Russia, e-mail: pev2@mail.ru

земских бюджетов в крупных имперских проектах. Практически единственным мероприятием, в котором сибирские «земские кассы» не принимали участия, является строительство Транссибирской магистрали. Напротив, в процесс имперской унификации административно-судебных структур местные бюджеты были глубоко интегрированы. Именно за счет губернского земского сбора содержались крестьянские учреждения в Сибири. Местные бюджеты сибирских регионов играли значительную роль в проекте введения всеобщего начального обучения, финансируя строительство школьных зданий и производя оплату труда учителей. Обеспечение внешнеполитической деятельности – сфера далекая от местных интересов. Но, земские бюджеты и здесь принимали некоторое участие. Оказание материальной помощи семьям призванных на войну «ратников» и транспортировка мобилизованных солдат финансировались из земских средств. Поддержание коммуникации со стратегически важным Усинским пограничным округом тоже входило в обязанности местной администрации. Однако основным проявлением участия региональных бюджетов в процессе колонизационного освоения Сибири стала практика строительства и содержания транспортных магистралей. Все крупные тракты строились и обслуживались за счет местного населения. Из восточносибирских бюджетов регулярно выделялись средства на производство изыскательских и строительных работ. Основные усилия и ресурсы направлялись на поддержание в нормальном состоянии существующих колесных трасс. Местные органы власти вынуждены были оптимизировать расходы, соотнося налоговые возможности населения и потребности транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: Сибирь; земские бюджеты; местное хозяйство; имперские проекты; дорожная инфраструктура.

Имперскими проектами можно назвать явления, сыгравшие значительную роль в истории страны, сформировавшие ее как особую геополитическую сущность. Применительно к Сибири основные имперские проекты выражались в интеграционных и колонизационных практиках. И те и другие требовали значительных ресурсов и усилий со стороны «ядра империи». Однако и провинциальные местные общества, и административные структуры принимали участие в этих проектах. Статья посвящена изучению степени участия губернских областных земских бюджетов Сибири конца XIX – начала XX в. в осуществлении наиболее существенных имперских замыслов. Основным источником для исследования послужила информация, извлеченная из документов, связанных с составлением и утверждением трехлетних губернских смет. Согласно установившимся правилам их проекты, составленные местными губернскими или областными администрациями, рассматривались особым совещанием при Департаменте окладных сборов министерства финансов (далее – Совещание). Затем следовало их обсуждение в Государственном совете и утверждение императором.

Самым значительным проектом, непосредственно связанным с Сибирью, можно назвать строительство Транссибирской магистрали. Если не считать прокладку и обслуживание подъездных путей, о чем речь пойдет ниже, то местные сибирские бюджеты не принимали в строительстве никакого участия. Ее создание осуществлялось на государственные средства. Один из немногих эпизодов причастности местного хозяйства Томской губернии к процессу строительства и эксплуатации Великого сибирского пути относится к самому концу XIX в. В проекте земской сметы на 1897–1899 гг. значился расход в объеме 2 500 руб. в год на содержание открытого в 1896 г. перевоза через Обь в с. Кривошеково. При обсуждении проекта представителями центральных ведомств было указано, что «перевоз устроен на линии открытого для движения ... участка Сибирской железной дороги и, являясь необходимой принадлежностью этой дороги, впредь до сооружения через Обь железнодорожного моста, подлежал бы содержанию на кредиты, ассигнуемые на постройку рельсового пути»¹. Однако исключение этого расхода из земской сметы вызвало бы затруднения в деле содержания перевоза, поскольку уже был заключен контракт. Было принято решение оставить

¹ Государственный архив в г. Тобольске (ГАТ). Ф. 152. Оп. 52. Д. 2. Л. 256 об.

финансирование переправы за счет губернского бюджета. Но губернатору предписывалось «войти с представлением в МПС² о возмещении издержек»³. Мост начал функционировать в марте 1897 г., однако даже в проект земской сметы на 1915–1917 гг. были включены ассигнования 2 350 руб. в год на содержание перевоза через Обь⁴.

В документах можно проследить еще одну связь великой стройки с функционированием местного хозяйства сибирских губерний. Так, при составлении смет на 1897–1899 гг. Томское губернское управление объясняло увеличение ассигнований на земскую гоньбу повышением цен на «жизненные припасы» и рабочую силу из-за строительства Сибирской железной дороги⁵. В Иркутской губернии при планировании бюджета на 1900–1902 гг. местное начальство ссылалось на «вздорожание рабочих рук и фуража из-за постройки Средне-Сибирской железной дороги»⁶. Возможно, отсылки к железнодорожному строительству вызваны стремлением «местного начальства» объяснить свою неспособность остановить рост земских расходов. Однако к этим же мотивам прибегают и столичные чиновники. В иркутской смете на трехлетие 1899–1900 г. губернская администрация сделала предложение о строительстве здания для фельдшерской школы. Была составлена техническая смета, оценивающая возведение постройки в 37 000 руб. При утверждении сметы столичными ведомствами было высказано мнение, что ввиду работ по строительству Сибирской железной дороги цены на рабочие руки и материалы чрезвычайно высоки. Предполагалось возведение здания школы отсрочить в надежде, что после окончания проведения рельсового пути произойдет снижение цен⁷.

Интеграция сибирских территорий в империю требовала единообразия судебно-административной системы. Унификация с сохранением значительных местных особенностей осуществлялась постепенно. В ее проведении были задействованы региональные финансовые ресурсы. Земские сметы содержали две обширные статьи расходов: «содержание местного гражданского управления» и «содержание крестьянских учреждений». Первая включала в себя многочисленные разделы: «пособия государственному казначейству» на содержание казенных палат, «административных учреждений, ведающих делами по земским повинностям», «на усиление средств государственного контроля». Наряду с этими расходами выделялись ассигнования на обеспечение судебной системы. Введение в Сибири института мировых судей рассмотрено в работах Е.А. Крестьянникова⁸. Появление мировых судей и судебных следователей возложило на местные бюджеты заботу об их жилищно-бытовых условиях. «Земские кассы» выделяли «квартирные деньги» для служителей Фемиды. На эти цели в Иркутском генерал-губернаторстве в 1897–1899 гг. отпускалось 25 293 руб., на период 1912–1914 гг. было запланировано ассигновать по 50 100 руб. в год. В Томской губернии соответственно – 14 167 руб. и 38 000 руб. в год, в Тобольской – 16 250 руб. и 28 500 руб. в год⁹.

Как стадию имперской унификации органов управления стоит рассматривать введение в сибирских губерниях института крестьянских начальников¹⁰. Расходы по содержанию новых структур полностью легли на земские бюджеты. В Томской губернии на обеспечение их функционирования затрачивалось по 81 600 руб., в Тобольской – по 98 400 руб. в год. В Иркутском генерал-губернаторстве эти издержки колебались от 130 900 руб. до 136 538 руб. в год. В момент учреждения нового института (сметный период 1900–1902 гг.)

² Министерство путей сообщения – *прим. ред.*

³ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 2. Л. 256 об.

⁴ Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 233. Оп. 1. Д. 35А. Л. 2 об.

⁵ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 2. Л. 263.

⁶ Там же. Оп. 40. Д. 178. Л. 388–389.

⁷ Там же. Л. 233 об.

⁸ Крестьянников Е.А. Условия жизни и деятельности мировых судей Западной Сибири в конце XIX – начале XX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 2011. № 2. С. 26–29; Крестьянников Е.А. Реформирование мировой юстиции Западной Сибири в начале XX в. // Фундаментальные исследования. 2014. № 12–10. С. 2240–2244.

⁹ Полное Собрание Законов Российской империи (ПСЗРИ III). Т. 17. № 14009; Там же. Т. 32. № 37509.

¹⁰ ПСЗРИ III. Т. 18. № 15503.

данный вид ассигнований колебался от 11,5 % (Иркутское генерал-губернаторство) до 15 % (Тобольская губерния) всех годовых бюджетных назначений¹¹.

Проведение реформы сказалось на финансировании других сфер местного хозяйства. Так, по закону от 29 мая 1897 г. на устройство сельских лечебниц в Иркутском генерал-губернаторстве было ассигновано из земского бюджета 200 000 руб.¹² Однако они были израсходованы главным образом на введение института крестьянских начальников в 1898–1899 гг.¹³ Бюджет Томской губернии даже в 1905 г. был обременен обязательствами. Долг, образовавшийся при введении крестьянских учреждений, составлял 45 162 руб.¹⁴ Более того, эта же цифра долга фигурировала в проекте сметы на 1915–1917 гг.¹⁵ По закону «Об улучшении земских и городских финансов» от 5 декабря 1912 г. большинство вышеуказанных расходов земских бюджетов Сибири было переложено на государственное казначейство¹⁶.

Одной из крупных имперских инициатив было введение всеобщего начального обучения в России. Осуществление ее шло с большим трудом и не достигло желаемого результата¹⁷. Сибирские регионы подключились к проекту позже европейской части страны, но проявили определенную активность. О сути предприятия и его развитии написано несколько основательных работ¹⁸. Главным мероприятием было создание «школьной сети», увеличение количества сельских училищ. Изучая документы, связанные с разработкой и принятием губернских бюджетов, можно увидеть серьезный вклад «земских касс» в расширение образовательных возможностей сельской детворы. Так, в Тобольской губернии сметой на 1909–1911 гг. было запланировано ежегодное открытие 20 сельских школ. Это соответствовало «принятому ранее плану начальной сети училищ». Совокупные затраты на это составляли 38 200 руб. в год, включая пособия сельским обществам на постройку школьных зданий¹⁹. В Иркутской губернии в 1912–1914 гг. планировалось открывать по 40 училищ, ежегодно затрачивая по 30 000 руб.²⁰ В Томской губернии на 1915–1917 гг. было запланировано открытие 60 новых училищ ежегодно. На эти цели предполагалось выделять по 49 000 руб. в год. Кроме того, для выплаты жалования дополнительным учителям в многолюдных школах и приобретения учебных пособий для них предназначалось по 19 650 руб. в год²¹. В Енисейской губернии предполагалось открыть в течение рассматриваемого сметного периода 156 школ, на что ассигновывалось по 31 900 руб. в год. Пособия сельским обществам выражались в сумме 64 000 руб. в год, однако были урезаны Совещением до 36 000 руб. в год²².

¹¹ ПСЗРИ III. Т. 20. № 18318; Там же. Т. 29. № 32209; Там же. Т. № 37509.

¹² Там же. Т. 17. № 14188.

¹³ ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 224. Л. 531.

¹⁴ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 573. Оп. 14. Д. 17583. Л. 165–166 об.

¹⁵ Свод предположений местного начальства и заключения Совещения представителей подлежащих ведомств по проекту сметы земских повинностей по Томской губернии на 1915–1917 гг. Петроград, 1915. С. 63–64.

¹⁶ ПСЗРИ III. Т. 32. № 38452.

¹⁷ См.: Зубков И.В. Министерство народного просвещения и подготовка введения всеобщего обучения в России // Российская история. 2013. № 2. С. 62–86.

¹⁸ Гизей Ю.Ю. К вопросу о введении всеобщего начального образования в Томской губернии в начале XX в. // Ученые записки факультета истории и международных отношений. Вып. 1. Кемерово, 2001. С. 219–225; Блинов А.В. Деятельность Томской дирекции народных училищ в конце XIX – начале XX в. // Вестник Кемеровского государственного университета. 2008. № 2 (34). С. 21–23; Войтеховская М.П. Развитие начального образования в Западно-Сибирском учебном округе в связи с планами введения всеобщего обучения // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 4 (16). С. 134–140; Блинов А.В. Разработка проекта по введению всеобщего начального обучения в годы столыпинских реформ и его реализация на территории Западно-Сибирского учебного округа // Вестник Кемеровского государственного университета. 2012. № 3. С. 41–44.

¹⁹ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 15. Л. 18.

²⁰ Свод предположений местного начальства и заключение Совещения представителей подлежащих ведомств по проекту сметы земских повинностей по Иркутской губернии на 1912–1914 гг. СПб., 1911. С. 36–37.

²¹ ГААК. Ф. 233. Оп. 1. Д. 35А. Л. 25–25 об.

²² Свод предположений местного начальства ... по Енисейской губернии на 1915–1917 гг. Петроград, 1915. С. 61–64.

Внешнеполитическая деятельность Российской империи косвенно затрагивала местное хозяйство сибирских регионов. Во время массовых мобилизаций запасных нижних чинов их семьям оказывалась материальная поддержка. На эти цели использовались земские и общеимперские финансовые ресурсы. Так, в Иркутском генерал-губернаторстве во время мобилизации 1901 г. (подавление Ихэтуаньского восстания в Китае) на помощь солдатским семьям и транспортировку солдат было затрачено 86 482 руб.²³ В Енисейской губернии в 1910 г. из средств губернского земского сбора было выплачено 25 758 руб. тем, кто предоставлял подводы во время мобилизации 1904–1905 гг.²⁴ При планировании сметы на 1909–1911 гг. иркутская губернская администрация рассчитывала на поступление из государственного казначейства до 62 000 руб., потраченных на выдачу пособий семьям военнослужащих, призванных в действующую армию²⁵. В Томской губернии во время русско-японской войны было израсходовано на помощь нуждающимся семьям «запасных нижних чинов и ратников ополчения» 3 290 163 руб. По закону эти средства следовало брать из земских сборов, но положение было тяжелым и губернское управление испросило безвозвратное пособие из государственного казначейства. Было отпущено 2 745 900 руб., однако пособие не покрывало требуемых расходов, и деньги переводились не регулярно. Управление сделало «позаимствование из губернского запасного страхового капитала» в размере 1 340 721 руб. Долг в объеме 106 230 руб. учитывался в проекте сметы даже на 1915–1917 гг.²⁶

Крупным внешнеполитическим имперским проектом являлось создание Усинского пограничного округа с последующей интеграцией в состав России Урянхайского края. В 1895 г. по представлению иркутского генерал-губернатора было разрешено использовать из земских средств 3 000 руб. на производство изыскательских работ по Усинскому тракту. Дорога представлялась важной не только в коммерческих и колонизационных интересах, но и в военных, поскольку в случае «неприятельных действий» край мог быть отрезан от империи²⁷. На период 1909–1910 гг. в смете Енисейской губернии выделялись средства на изыскания и производство опытных работ на данном тракте. На это необходимо было затратить около 30 000 руб.²⁸ Несмотря на то что строительство магистрали проводилось на деньги государства, земский бюджет губернии продолжал отпускать средства на его улучшение до конца имперского периода. В смете на 1915–1917 гг. предполагалось на изыскания и улучшение участка дороги Минусинск – Григорьевка, на котором имелись крупные подъемы, израсходовать 5 300 руб.²⁹

Кроме участия в строительстве и обслуживании Усинского тракта губернский бюджет обеспечивал «отправку усинской почты», т.е. поддержание транспортных коммуникаций с пограничным округом. На эти цели в 1894–1896 гг. затрачивалось 637 руб., в 1897–1899 гг. – 800 руб.³⁰, в 1900–1902 гг. – 500 руб.³¹, в 1903–1905 гг. – 795 руб.³², в 1906–1908 гг. – 1 170 руб. в год³³. Кроме того, в смете на 1915–1917 гг. планировалось выделение пособия для Усинского волостного общества на «препровождение пересыльных арестантов до ближайшего селения Минусинского уезда». Ассигнования были указаны в приблизительном объеме, по пять руб. за каждого арестанта, в общей сумме 300 руб. в год³⁴.

²³ ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 224. Л. 567 об.

²⁴ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 10. Д. 2090. Л. 64.

²⁵ Свод предположений местного начальства ... по Иркутской губернии на 1909–1911 гг. СПб., 1908. С. 72.

²⁶ Свод предположений ... по Томской губернии на 1915–1917 гг. Петроград, 1915. С. 63–64.

²⁷ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 2. Л. 260.

²⁸ ГАИО. Ф. 25. Оп. 8. Д. 1012. Л. 219–220.

²⁹ Свод предположений ... по Енисейской губернии на 1915–1917 гг. Пг., 1915. С. 3–4.

³⁰ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 2. Л. 321.

³¹ Там же. Оп. 40. Д. 178. Л. 389 об.

³² Там же. Д. 224. Л. 45 об.

³³ Там же. Л. 248.

³⁴ Свод предположений ... по Енисейской губернии на 1915–1917 гг. Пг., 1915. С. 12–13.

Самым заметным проявлением участия местных бюджетов Сибири в имперских проектах являлась практика строительства и главным образом содержания стратегических грунтовых дорог.

Администрация сибирских губерний практически не занималась прокладкой дорог для обслуживания селений переселенцев. Комитетом Сибирской железной дороги на МВД было возложено поручение «озаботиться внесением в сметы Томской и Тобольской губерний на 1900–1902 гг. кредитов на устройство дорог и переправ в районе образования переселенческих участков»³⁵. Были затребованы сведения от губернаторов о размерах необходимых средств. На особом заседании общего присутствия Томского губернского управления в июле 1899 г. было решено внести в земскую смету грядущего трехлетия 43 654 руб. на указанные цели. Однако, позднее, во время обсуждения проекта бюджета, от этих ассигнований отказались. Администрация посчитала, что сумма слишком большая для местного бюджета, и губернатор ходатайствовал о производстве этих расходов за счет казны³⁶. В Тобольской губернии сведения были собраны уже после составления проекта сметы. Как выяснилось, была обозначена сумма 5 000 руб. в год. Собрание настаивало на включении ассигнований хотя бы в минимальных размерах, тем более что местное население тоже было заинтересовано в новых дорогах. Тобольский вариант был признан оптимальным, в губернские сметы на 1900–1902 гг. были включены расходы по 5 000 руб. в год³⁷. В проекте тобольского бюджета на 1903–1905 гг. на строительство переселенческих дорог были показаны аналогичные расходы³⁸. Собрание же исключило их, поскольку в этом трехлетии Комитет Сибирской железной дороги брал расходы по строительству дорог на себя³⁹.

Тем не менее, за счет местных средств проводились изыскательские и строительные работы в дорожной сфере. Особенно активно эта деятельность была развернута в Иркутском генерал-губернаторстве. В 1895 г. иркутский генерал-губернатор А.Д. Горемыкин возбудил ходатайство о предоставлении ему права проводить за счет земских средств изыскательские работы и сооружение дорог в подведомственном крае. Подобным правом обладали киевский, подольский и волынский генерал-губернаторы. Просьба была представлена во Всеподданнейшем отчете за 1893–1895 гг. и получила одобрение императора. Впервые расход в объеме 20 000 руб. в год был включен в земскую смету на 1896–1899 г. и был утвержден Государственным советом. При этом было высказано пожелание сооружать лишь «местные пути сообщения и небольшие по протяжению». О произведенных расходах требовалось сообщать министру внутренних дел⁴⁰. В период 1900–1902 гг. средства предназначались на устройство части Якутского (Приленского) тракта от с. Жигаловского до с. Усть-Кутского. Также предполагалось улучшение Шелашниковского тракта путем изменения исходного пункта: вместо с. Куйтуна признано было более целесообразным начинать его от с. Тыреть. Кроме того, планировалось усовершенствовать участок дороги из с. Тулуна на Усть-Кутское⁴¹. Все эти направления имели стратегическое значение, связывая Иркутскую губернию с Якутском.

В 1906–1908 гг. предполагалось модернизировать дорогу на перегоне ст. Коркина – ст. Петровское по Якутскому тракту (20 186 руб.), построить два моста по Шелашниковскому тракту (2 644 руб.), провести ремонт мостов в г. Ачинске (7 753 руб.) и улучшить Тыретьский тракт (8 185 руб.)⁴².

На средства, выделявшиеся в 1909–1910 гг., обследовали остров Ольхон на Байкале для проведения там дороги. Был проведен осмотр Приленского тракта, и организованы взрывные работы на наиболее опасных участках. В Забайкальской области проводились дороги к казачьим станицам, чтобы повысить мобилизационные возможности. В Якутской

³⁵ ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 178. Л. 311 об.

³⁶ Там же. Л. 372 об.

³⁷ Там же. Л. 312.

³⁸ Там же. Д. 224. Л. 30–30 об.

³⁹ Там же. Л. 537 об.–538.

⁴⁰ Там же. Оп. 52. Д. 2. Л. 371–371 об.

⁴¹ Там же. Оп. 40. Д. 178. Л. 373.

⁴² Там же. Д. 224. Л. 236–237 об.

области обследовалась местность с целью устройства зимнего почтового тракта от железнодорожной линии до Якутска. Производились изыскания для проведения дороги до Среднеколымска, чтобы снизить транспортную «изолированность Колымского края»⁴³. В 1912–1914 гг. проводились изыскания по Тункинскому тракту, а также в Витимском золотопромышленном районе, велось исследование Илимского волока от п. Мамыря до с. Усть-Кутского. В 1915–1917 гг. в земской смете были обозначены планы по проведению работ на Якутском и других трактах, всего на протяжении 1 720 верст⁴⁴. В частности, предполагалось скорректировать тракт Красноярск – Енисейск на протяжении 280 верст ввиду постоянного его повреждения разливами Енисея⁴⁵.

Основной деятельностью местных администраций в дорожной сфере было поддержание дорог в приемлемом состоянии. До возникновения Транссибирской магистрали Сибирский тракт выступал в качестве основного связующего элемента Зауралья с центром империи. С марта 1901 г. распоряжением МВД тракт был переведен в разряд проселочных дорог и должен был содержаться на средства губернского земского сбора. При рассмотрении проекта земской сметы Иркутского генерал-губернаторства на 1900–1902 гг. Совещание сделало замечание об отсутствии кредитов на содержание Сибирского тракта. Было указано, что «вряд ли ... нет потребностей в ремонте его сооружений»⁴⁶. Оказалось, что генерал-губернатор все же ходатайствовал о выделении средств на эти цели и Государственный совет разрешил использовать, по согласованию с министром внутренних дел, по 20 000 руб. в год на ремонт Сибирского тракта из общих сметных остатков⁴⁷. В смете на 1903–1905 гг. на содержание «упраздненного Сибирского тракта» выделялось по 2 770 руб. в год⁴⁸.

В Енисейской губернии на 1906–1908 гг. на ремонт дорожных сооружений, расположенных на тракте, планировалось расходовать по 4 060 руб. в год. В Иркутской губернии на содержание 10 мостов – 5 998 руб. в год⁴⁹. Енисейская администрация закладывала на 1915–1917 гг. расходы объемом по 10 900 руб. в год⁵⁰. Томская губернская администрация в 1904 г. позаимствовала 40 000 руб. «на помощь населению в ремонте сооружений на Сибирском тракте»⁵¹.

Кроме Сибирского тракта, земские средства использовались для содержания и других магистралей. В Енисейской губернии на 1900–1902 гг. на постройку новых дорожных сооружений на Ачинско-Минусинском тракте было определено выделять по 7 373 руб. в год. На содержание других трактов – по 5 760 руб. в год⁵². На 1903–1905 гг. планировалось устройство двух и ремонт трех мостов по Енисейскому почтовому тракту, сооружение трех мостов и двух труб по Ачинско-Минусинскому тракту, ремонт поврежденного ледоходом моста по Сибирскому тракту. На все мероприятия было ассигновано по 11 230 руб. в год⁵³. В 1906–1908 гг. сметой предполагалось построить три моста и две дамбы на Красноярско-Енисейском почтовом тракте, два моста и дамбу на Ачинско-Минусинском тракте. Всего отпускалось по 9 677 руб. в год⁵⁴.

В Иркутской губернии в 1903–1905 гг. согласно техническим сметам предполагалось построить 14 мостов по Якутскому тракту. Кроме того, планировалось проведение дорожно-ремонтных работ. На все мероприятия было ассигновано 13 787 руб. в год. Совещание при рассмотрении проекта сметы добавило на строительство мостов еще 9 427 руб. на трехлетие ввиду неверных расчетов местной администрации⁵⁵. В 1906–1908 гг. планировалось

⁴³ ГАИО. Ф. 25. Оп. 8. Д. 1012. Л. 219–220.

⁴⁴ Свод предположений ... по Иркутской губернии на 1915–1917 гг. Пг., 1915. С. 4–5.

⁴⁵ Там же. С. 3–4.

⁴⁶ ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 178. Л. 313 об.

⁴⁷ Там же. Л. 463.

⁴⁸ Там же. Д. 224. Л. 30 об.–32.

⁴⁹ Там же. Л. 236 об.–238.

⁵⁰ Свод предположений ... по Енисейской губернии на 1915–1917 гг. Пг., 1915. С. 5.

⁵¹ РГИА. Ф. 573. Оп. 14. Д. 17583. Л. 165–166 об.

⁵² ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 178. Л. 373–373 об.

⁵³ Там же. Д. 224. Л. 30 об.–32.

⁵⁴ Там же. Л. 236 об.–237.

⁵⁵ Там же. Д. 178. Л. 537 об.

построить два моста на Братском торговом тракте, а также проводить ремонт остальных магистралей. На это предполагалось затрачивать по 10 980 руб. в год⁵⁶. В 1909–1911 гг. на строительство двух мостов по Братскому тракту планировалось затратить 10 748 руб., на ремонт шести мостов по Тункинскому – 8 314 руб.⁵⁷ В 1912–1914 гг. сметой предполагалось выделять на постройку и ремонт дорожных сооружений по 52 000 руб. в год. Кроме того, на исправление особо опасного участка Тункинского тракта предлагалось внести в смету условно 76 770 руб.⁵⁸ Возможность их использования открывалась после составления и утверждения соответствующих технических смет.

В Западной Сибири не было такого количества стратегических магистралей. Земские средства отпускались на содержание почтовых трактов, которые в большинстве своем носили местный характер. Деятельность местных управленческих структур по содержанию дорог в Томской области была рассмотрена автором в ряде работ⁵⁹.

В Тобольской губернии по смете 1906–1908 гг. на постройку мостов вообще не отпускалось земских средств. В 1909–1911 гг. предполагалось построить восемь мостов, для чего выделялось по 11 310 руб. в год⁶⁰. В 1912–1914 гг. на содержание дорог предназначалось по 20 300 руб. в год, часть из них предполагалось потратить на ремонт тракта Тюмень – Тобольск⁶¹. В Томской губернии в 1915–1917 гг. на строительство и ремонт мостов было выделено 47 140 руб. в год⁶².

В качестве типичного «пакета мероприятий» по содержанию дорожной инфраструктуры можно рассмотреть планируемые работы в Тобольской губернии в 1913 г. По закону от 5 декабря 1912 г. средства, освобождающиеся в земском бюджете, должны были пойти на улучшение местных дорог. Губернское управление планировало отпустить на дорожное строительство 22 466 руб. На эти деньги предполагалось завершить работу по спрямлению почтового тракта г. Тобольск – Абалакский монастырь (12 401 руб.), укрепить ледорез моста близ с. Утятского на Тоболе (3 056 руб.). Кроме того, планировалось осуществить меры по поддержке нового дорожного полотна в зыбучих песках на тракте Тюмень – Курган и Курган – Ишим протяженностью 19 верст (3 800 руб.) Еще 3 208 руб. предполагалось направить на строительство моста через р. Малый Ук на тракте Ялуторовск – Ишим⁶³.

Иногда столичные инстанции корректировали дорожно-строительную деятельность местного руководства. Так, на период 1900–1902 гг. в Иркутском генерал-губернаторстве была запланирована постройка в течение трехлетия 70 мостов и других сооружений, из которых 66 должны были располагаться на Кругобайкальском тракте. На эти цели в бюджете определялось по 35 556 руб. в год⁶⁴. Собрание выразило сомнение в необходимости планируемых построек. «Если учесть, что движение в Приамурский край идет через Байкал», – указывалось в постановлении Собрания, – «а зимой можно переезжать реки по льду, то мосты не нужны»⁶⁵. Летом можно недорого содержать перевозки. К тому же вскоре ожидалось появление железнодорожного пути, который окончательно сделает неактуальными сооружения на

⁵⁶ ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 178. Л. 236 об.–237.

⁵⁷ Свод предположений ... по Иркутской губернии на 1909–1911 гг. СПб., 1908. С. 2.

⁵⁸ Свод предположений ... по Иркутской губернии на 1912–1914 гг. СПб., 1911. С. 2.

⁵⁹ Почеревин Е.В. Содержание местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2016. № 4 (92). С. 123–127; Почеревин Е.В. Строительство мостов в Томской губернии в конце XIX – начале XX в. // Дела и дни: Сибирь, Россия, мир в исследовательском и образовательном пространстве: мат-лы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посв. памяти проф. Е.И. Соловьевой. Новосибирск, 2017. С. 73–77; Почеревин Е.В. Сооружение и содержание мостов в Томской губернии в конце XIX – начале XX в. на средства губернского земского сбора // Известия Алтайского государственного университета. 2017. № 2 (94). С. 120–123.

⁶⁰ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 15. Л. 35 об.

⁶¹ Там же. Д. 42 Л. 10 об.–11.

⁶² ГААК. Ф. 233. Оп. 1. Д. 35А. Л. 1 об.–2.

⁶³ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 43. Л. 6 об.–7.

⁶⁴ Там же. Оп. 40. Д. 178. Л. 373.

⁶⁵ Там же. Оп. 52. Д. 43. Л. 313.

грунтовых дорогах. В итоге было определено внести в смету 20 000 руб.⁶⁶ На содержание речных переправ на данном тракте из средств губернского бюджета отпускалось по 1 250 руб. в год на протяжении 1897–1905 гг.⁶⁷ В проекте сметы на 1906–1908 гг. эта статья расходов в размере 1 377 руб. в год была определена «к условному отпуску», т.е. на случай, если тракт не будет переведен в проселочные⁶⁸. В планах на трехлетие 1915–1917 гг. указывалась сумма, предназначенная на ремонт дорожных сооружений на Кругобайкальском тракте – 13 333 руб. в год⁶⁹. Даже с проведением железной дороги этот тракт не утратил своего значения.

Таким образом, многие крупные имперские проекты, касающиеся Сибири, осуществлялись с привлечением ресурсов местных земских бюджетов. Исключением является строительство и функционирование Транссибирской магистрали, где сибирские «земские кассы» не принимали участия. Колоссальные средства затрачивались на содержание административно-судебных структур, созданных в Сибири в русле имперской унификации управления. Следует указать на активное участие местного хозяйства в проекте введения всеобщего начального обучения. Даже в таком направлении как обеспечение внешнеполитической деятельности земские бюджеты принимали некоторое участие. Оно выражалось в оказании помощи семьям «ратников», призванных в действующую армию, и перевозке мобилизованных солдат. На средства губернского земского сбора обеспечивались коммуникации со стратегически важным Усинским пограничным округом. Главным проявлением участия региональных бюджетов в процессе колонизационного освоения Сибири стала практика строительства и содержания транспортных магистралей. Если от создания «переселенческих» дорог местное хозяйство губерний и областей Сибири было освобождено, то остальные тракты практически полностью строились и обслуживались за счет местного населения. Следует отметить постоянную расходную строку в бюджетах Восточной Сибири, нацеленную на производство изыскательских и строительных работ в крае. Кроме этого выделялись средства на поддержание в нормальном состоянии существующих колесных трасс. В условиях дефицита ресурсов местные органы власти вынуждены были соотносить «платежные силы» населения и потребности транспортной инфраструктуры, выбирая наиболее оптимальные варианты финансирования дорожной сферы.

Литература

Блинов А.В. Деятельность Томской дирекции народных училищ в конце XIX – начале XX в. // Вестник Кемеровского государственного университета. 2008. № 2 (34). С. 21–23.

Блинов А.В. Разработка проекта по введению всеобщего начального обучения в годы столыпинских реформ и его реализация на территории Западно-Сибирского учебного округа // Вестник Кемеровского государственного университета. 2012. № 3. С. 41–44.

Войтеховская М.П. Развитие начального образования в Западно-Сибирском учебном округе в связи с планами введения всеобщего обучения // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 4 (16). С. 134–140.

Гизей Ю.Ю. К вопросу о введении всеобщего начального образования в Томской губернии в начале XX в. // Ученые записки факультета истории и международных отношений. Вып. 1. Кемерово, 2001. С. 219–225.

Зубков И.В. Министерство народного просвещения и подготовка введения всеобщего обучения в России // Российская история. 2013. № 2. С. 62–86.

Крестьянников Е.А. Реформирование мировой юстиции Западной Сибири в начале XX в. // Фундаментальные исследования. 2014. № 12–10. С. 2240–2244.

Крестьянников Е.А. Условия жизни и деятельности мировых судей Западной Сибири в конце XIX – начале XX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 2011. № 2. С. 26–29.

⁶⁶ ГАТ. Ф. 152. Оп. 52. Д. 43. Л.313.

⁶⁷ Там же. Л. 304 об.–305; Там же. Оп. 40. Д. 178. Л. 373; Там же. Д. 224. Л. 30 об.–32.

⁶⁸ Там же. Оп. 40. Д. 224. Л. 236 об.–237.

⁶⁹ Свод предположений ... по Иркутской губернии на 1915–1917 гг. Пг., 1915. С. 2–4.

Почеревин Е.В. Содержание местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2016. № 4 (92). С. 123–127.

Почеревин Е.В. Сооружение и содержание мостов в Томской губернии в конце XIX – начале XX в. на средства губернского земского сбора // Известия Алтайского государственного университета. 2017. № 2 (94). С. 120–123.

Почеревин Е.В. Строительство мостов в Томской губернии в конце XIX – начале XX в. // Дела и дни: Сибирь, Россия, мир в исследовательском и образовательном пространстве: мат-лы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посв. памяти проф. Е.И. Соловьевой. Новосибирск, 2017. С. 73–77.

References

Blinov, A.V. (2008). Deyatel'nost' Tomskoy direksii narodnykh uchilishch v kontse XIX – nachale XX v. [Activity of the Tomsk Directorate of Public Schools in the Late 19th – Early 20th Centuries]. In *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 2 (34), pp. 21–23.

Blinov, A.V. (2012). Razrabotka proekta po vvedeniyu vseobshchego nachal'nogo obucheniya v gody stolypinskiikh reform i ego realizatsiya na territorii Zapadno-Sibirskogo uchebnogo okruga [Development of a Project for the Introduction of Universal Primary Education in the Years of the Stolypin Reforms and its Implementation on the Territory of the West Siberian School District]. In *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 3, pp. 41–44.

Gizey, Yu.Yu. (2001). K voprosu o vvedenii vseobshchego nachal'nogo obrazovaniya v Tomskoy gubernii v nachale XX v. [On the Question of the Introduction of Universal Primary Education in the Tomsk Province at the Beginning of the 20th Century]. In *Uchenye zapiski fakul'teta istorii i mezhdunarodnykh otnoshenii*. Iss. 1. Kemerovo, pp. 219–225.

Krestyannikov, E.A. (2011). Usloviya zhizni i deyatel'nosti mirovykh sudey Zapadnoy Sibiri v kontse XIX – nachale XX v. [Conditions of Life and Activity of World Judges of Western Siberia at the end of the 19th – Beginning of the 20th Century]. In *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. No. 2, pp. 26–29.

Krestyannikov, E.A. (2014). Reformirovanie mirovoy yustitsii Zapadnoy Sibiri v nachale XX v. [Reformation of the World Justice of Western Siberia at the Beginning of the 20th Century]. In *Fundamental'nye issledovaniya*. No. 12–10, pp. 2240–2244.

Pocherevin, E.V. (2016). Soderzhanie mestnoy dorozhnoy seti v Tomskoy gubernii v nachale XX v. [The Operation of the Local Road Network in the Tomsk Province at the Beginning of the 20th Century]. In *Izvestiya Altayskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 4 (92), pp. 123–127.

Pocherevin, E.V. (2017). Sooruzhenie i soderzhanie mostov v Tomskoy gubernii v kontse XIX – nachale XX v. na sredstva gubernskogo zemskogo sora [The Construction and Maintenance of Bridges in the Tomsk Province at the end of the 19th – Beginning of the 20th Century at the Expense of the Provincial Zemstvo Taxes]. In *Izvestiya Altayskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 2 (94), pp. 120–123.

Pocherevin, E.V. (2017). Stroitel'stvo mostov v Tomskoy gubernii v kontse XIX – nachale XX v. [Construction of Bridges in the Tomsk Province at the end of the 19th – Beginning of the 20th Centuries]. In *Dela i dni: Sibir', Rossiya, mir v issledovatel'skom i obrazovatel'nom prostranstve*. Novosibirsk, Novosibirsk State Pedagogical University, pp. 73–77.

Voitekhovskaya, M.P. (2011). Razvitie nachal'nogo obrazovaniya v Zapadno-Sibirskom uchebnom okruge v svyazi s planami vvedeniya vseobshchego obucheniya [Development of Primary Education in the West Siberian School District in Connection With the Plans for the Introduction of Universal Education]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. No. 4 (16), pp. 134–140.

Zubkov, I.V. (2013). Ministerstvo narodnogo prosveshcheniya i podgotovka vvedeniya vseobshchego obucheniya v Rossii [The Ministry of Public Education and the Preparation of the Introduction of Universal Education in Russia]. In *Rossiiskaya istoriya*. No. 2, pp. 62–86.

Статья поступила в редакцию 20.06.2021 г.