

DOI: 10.15372/HSS20170322
УДК 94(571.16) "1900/1917"

Е.В. ПОЧЕРЕВИН

СОДЕРЖАНИЕ ЗЕМСКИХ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОВ НА ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЯХ ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ В НАЧАЛЕ XX в.

Алтайский государственный
гуманитарно-педагогический университет
имени В.М. Шукшина,
РФ, 659333, г. Бийск, ул. Короленко, 53

В статье анализируется практика содержания земских перевозов, находившихся на почтовых трактах Томской губернии в начале XX в. Паромные переправы эксплуатировались подрядным способом за счет средств губернского земского сбора. Контракт получал участник торгов, обозначивший наименьшую цену. Автором проанализированы материалы, отражающие результаты таких подрядных торгов. Несмотря на стремление администрации ограничить рост цен на поддержание переправ, сделать это удавалось не всегда. В рассматриваемый период происходил их неуклонный рост, вызванный как экономической ситуацией в регионе, так и интересами подрядчиков. Получение статуса земской переправы было связано с рядом проблем организационного и материального характера.

Ключевые слова: губернский земский сбор, губернское управление, подрядные торги, речной перевоз, Томская губерния.

E. V. POCHEREVIN

MAINTAINING OF ZEMSTVOS' RIVER CROSSINGS ON TRANSPORT COMMUNICATIONS OF TOMSK PROVINCE IN THE EARLY XX CENTURY

The Shukshin Altay State Humanities Pedagogical University,
53, Korolenko Str., Biysk, 659333, Russia

Tomsk province transport infrastructure at the XX century included many river crossings which were located on important routes and supported by the provincial taxes. The owners of these ferries concluded a three-year contract with the county administration and received a fixed fee for servicing transportation. The article objective is to study the practice of carrying out contract auctions to maintain ferries. The author considers the mechanism of interaction of power structures at the provincial and district levels with contractors and keepers of river crossings on postal routes. Office materials of the provincial and district levels were used in research. Archival materials analysis made it possible to reveal the costs dynamics of maintaining crossings. The author pointed to a number of measures taken by the administration to conclude more profitable contracts to maintain ferry transports. The author concludes that contract tendering, as a rule, was not arranged according to a standard scheme. On the one hand, the official authorities tried to maintain the existing level of contract prices, thereby making them "profitable for Zemstvo cashbox". On the other hand, potential contractors sought to increase them in various ways. It should be noted that the efforts of the latter sometimes paid off. The transportation costs permanent increase was exploded not only by self-interest of their keepers, but also by the real economic situation. The usual river crossings could be supported by provincial zemsky tax, if located on the postal tract. The mechanism for changing the facility status was very complicated and associated with formulating relevant documents, carrying out contract auctions, creating a material base. Under the conditions of limited provincial budget, the process of organizing a new zemsky crossing was rather difficult.

Key words: provincial tax, provincial administration, contract biddings, river crossing, Tomsk province.

Евгений Владимирович Почеревин – канд. ист. наук, старший преподаватель, Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В.М. Шукшина, e-mail: pev2@mail.ru.

Evgeny V. Pocherevin – Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer, The Shukshin Altay State Humanities Pedagogical University.

Возможность преодоления водных препятствий в условиях Западной Сибири с разветвленной гидрографической сетью является крайне важной для налаживания устойчивых транспортных коммуникаций. В Томской губернии начала XX в. там, где невозможно было построить мосты, для перемещения транспортных средств через крупные реки использовались паромные переправы. Цель настоящей статьи – изучение практики проведения подрядных торгов на содержание земских перевозов. Автором рассмотрен механизм взаимодействия властных структур губернского и уездного уровней с подрядчиками и содержателями речных переправ на почтовых трактах. Статья основана на анализе делопроизводственного материала административных структур в Томской губернии изучаемого периода.

Среди исследований, посвященных развитию сухопутных путей сообщения в Сибири, следует отметить обобщающие работы под редакцией В.П. Бойко [1] и В.П. Зиновьева [2]. Кроме того, данная тема рассматривалась А.А. Завьяловым и Н.С. Модоровым [3], О.Н. Катионовым [4], А.В. Матвеевым [5], С.Ю. Матушиной [6], Т. С. Пустогачевой [7; 8]. В этих трудах внимание уделялось устройству и функционированию речных перевозов. Однако проблемы, связанные с деятельностью администрации по организации земских переправ на трактах Томской губернии, затронуты не были.

Ряд самых востребованных речных переправ на крупных трактах региона содержался за счет губернского земского сбора. Проведение публичных торгов было обязательным условием для поиска содержателя земского перевоза. Торги проводились, как правило, в правлениях тех волостей, на территории которых находились сдаваемые объекты. Механизм организации торгов представлял довольно сложную процедуру и требовал соблюдения ряда формальностей [9]. Анализ делопроизводственных материалов уездной и губернской администрации за 1908 г. позволяет сделать вывод о том, что процесс подрядных торгов почти всегда отклонялся от стандартной модели. Так, в июне 1908 г. змеиногорский уездный исправник докладывал губернскому начальству, что перевоз через р. Чарыш в с. Белоглазово желателен оставить за прежним подрядчиком – Бирюльцовым, который изъявил желание содержать перевоз за прежнюю цену. Она была «сравнительно не высока и ниже этой цены едва ли найдется». Тем не менее торги были проведены, на них явился только Бирюльцов и предложил оставить содержание перевоза за ту же цену. Губернское управление согласилось с этим, так как сохранение прежнего уровня цен было одним из главных требований со стороны руководства¹. В данном случае участие в «соревновании» всего одного претендента не вызвало протеста со стороны начальства.

Администрация сталкивалась с серьезными трудностями в стремлении ограничить рост цен на содержание земских переправ. Так, торги на сдачу Катунского перевоза в Смоленской волости Бийского уезда на трехлетие с 1908 г. проводились три раза. Дважды результаты ока-

зывались «невыгодными для земской кассы»². На торгах по сдаче перевоза через р. Чумыш в с. Сорокинском Барнаульского уезда была установлена цена, которая в 3 раза превышала действовавшую на тот момент. Томское губернское управление не утвердило данный результат и поручило уездному начальству организовать новые торги. Кроме того, потребовало предоставить справочные сведения о ценах на провиант, фураж, рабочие руки и перевозочные средства³. В том же году губернское управление не утвердило торги на сдачу паромной переправы через р. Бухтарму Змеиногорского уезда. Причиной этого послужило повышение цены на услуги перевоза. Победу на торгах одержал крестьянин Бельский, который содержал эту переправу в истекшем трехлетии 1905–1907 гг. На повторные торги более никто не явился, и становой пристав, проводивший торги, предложил Бельскому снизить цену с 490 до 400 руб. в год, что и было сделано. Однако губернское управление усмотрело в этом невыгодность для «земской кассы», поскольку в прошедшее трехлетие цена составляла 349 руб. в год. Кроме того, были отмечены нарушения в торговом производстве. А именно, Бельский не внес денежный залог, а предоставил только «ручательные одобрения ... не имеющие никакого юридического значения». Предписывалось змеиногорскому уездному исправнику организовать новые торги, а также «предоставить справочные сведения о ценах на провиант, фураж, рабочие руки и перевозочные средства, существовавших в 1905 г. и в настоящее время»⁴. На повторных торгах самую низкую цену в 280 руб. «выпросил» тот же крестьянин, а губернское управление утвердило торговое производство⁵.

При рассмотрении Томским губернским управлением документов о сдаче через торги пяти земских перевозов в Томском уезде за трехлетие 1908–1910 гг. было выявлено, что в двух случаях цены были установлены ниже, чем в прошедшем трехлетии. Поэтому торги были утверждены. В трех случаях цены оказались выше и были признаны «не выгодными для земской кассы». К тому же в одном случае было усмотрено нарушение – победивший участник торгов внес недостаточный залог. Губернским управлением в феврале 1908 г. было указано на необходимость провести новые торги, «приняв все зависящие меры к выгодной сдаче этих подрядов»⁶. Однако уездный исправник доложил губернатору, что ввиду «местных рабочих условий едва ли возможно будет сдать в содержание ... перевозки за меньшую цену». На повторных торгах в апреле перевозки на р. Китат при с. Мазаловское и на р. Яя при с. Ишимское остались за прежним содержателем. Он «выпросил» сумму 939 руб. в год за оба перевоза, что на 282 руб. превышало стоимость их содержания в истекшем трехлетии. Срок предыдущего контракта заканчивался 1 июля 1908 г., и губернское управление в условиях дефицита времени вынуждено было признать необходимость заключения контракта на требуемую сумму⁷.

² Там же. Л. 54–54 об.

³ Там же. Л. 257–257 об.

⁴ Там же. Л. 14, 14 об.

⁵ Там же. Л. 149.

⁶ Там же. Л. 18–19.

⁷ Там же. Л. 114–115.

¹ Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 3. Оп. 23. Д. 43. Л. 220 об.

Еще сложнее происходило заключение контракта на содержание перевоза через р. Томь в с. Ярское Варюхинской волости Томского уезда. В сентябре 1907 г. были проведены торги на сдачу данной переправы на трехлетие с 1908 г. Победителем конкурса стал крестьянин вышеуказанного села Прохор Гейман. Однако торговое производство не было утверждено Томским губернским управлением, поскольку цена оказалась на 300 руб. выше существовавшей в прошлом трехлети. Губернское управление обязало уездного исправника провести повторные торги, которые состоялись в марте 1908 г. Однако на конкурсное соревнование никто не явился. Губернское управление отреагировало указанием исправнику провести торги под его личным наблюдением с тем расчетом, чтобы не позднее 1 июля 1908 г. подрядчик принял перевоз. Кроме того, предписывалось при содействии крестьянского начальника «приискать и заподрядить по частному соглашению благонадежное лицо, которое могло бы принять в содержание перевоз за наиболее выгодную для земства плату»⁸. В начале июня исправник представил в губернское управление рапорт, в котором указывал, что «благонадежное лицо» найти не удалось. Однако в полицейское управление был вызван прежний содержатель Гейман, который согласился снизить цену на 200 руб. Новые торги не назначались. Губернское управление вынесло свой вердикт: «Хотя последняя цена превышает платившуюся в прошлом трехлети на 100 руб., тем не менее отсутствие других желающих, окончившийся срок контракта, невозможность содержания перевоза хозяйственным распоряжением земства, по неимению на месте перевоза перевозочных средств, принадлежащих земству, ставят в необходимость подряд этот утвердить»⁹. От исправника и крестьянского начальника были затребованы объяснения, «по каким причинам и соображениям они не исполнили возложенного на них поручения относительно наиболее выгодной сдачи Ярского перевоза»¹⁰. Таким образом, из рассмотренных документов видно, что губернское начальство стремилось сохранить существующий уровень цен на содержание земских перевозов. Для этого прилагались определенные усилия, давались распоряжения нижестоящим представителям власти. Однако не всегда достигалось желаемое, приходилось мириться с увеличением стоимости содержания перевозов, вызванным, по-видимому, как реальной экономической ситуацией, так и давлением со стороны претендентов на получение контракта.

Со стороны потенциальных содержателей перевозов делались попытки поднять цену с помощью разных ухищрений. Так, торги на сдачу перевоза через р. Иню у с. Гутовское в 1908 г. выиграл крестьянин Василий Карманов, обозначив цену 326 руб. в год. Губернское управление поручило томскому уездному исправнику заключить с ним соответствующий контракт. Однако подрядчик отказался от подряда под предлогом своего болезненного состояния, о чем и представил медицинскую справку. Были назначены новые торги, на которые явился и Карманов. В ходе проведения

процедуры этих торгов самую низкую цену обозначил тот же Карманов, однако сумма составила уже 475 руб. в год. Томское губернское управление, рассмотрев торговое производство, сделало ряд замечаний. Поскольку торги были назначены только вследствие отказа от подряда Карманова под предлогом болезни, его не следовало допускать к конкурсу. Участие Карманова в новых торгах и выраженное желание взять подряд за 475 руб., а не 326 руб. в год указывало на то, что он отказался не из-за болезни, а с целью повышения цены. При таком положении дел, подчеркивалось в определении губернского управления, подряд следовало утвердить за обществом крестьян с. Гутовское, за плату 480 руб. в год, которая тоже была обозначена на торгах. Кроме того, эта цена была ниже платимой в прошедшем трехлети и поэтому «выгодна для земской кассы». Более того, управление посчитало, что своими действиями крестьянин нанес ущерб местному хозяйству региона. Разница между первоначальной ценой, «выпрошенной» Кармановым на первых торгах, и ценой, предложенной крестьянами с. Гутовское, составляла 154 руб. в год, а за три года 462 руб. Данную сумму следовало взыскать с Карманова или его поручителей и «обратить на пополнение понесенных земством убытков»¹¹. То есть по вине крестьянина была увеличена сумма контракта на содержание переправы. Позднее Карманов подавал ходатайство об оставлении за ним перевоза за первоначальную цену, однако губернское управление не пошло ему навстречу, обязав соответствующие структуры ускорить взимание штрафа¹². Конфликт с подрядчиками мог быть перенесен в судебные органы. Так, в 1906 г. Томским губернским управлением был предъявлен иск бывшим содержателям земского перевоза через р. Обь около с. Бердское. Убытки, причиненные ими земской кассе «своей неисправностью и несостоятельностью по содержанию перевоза», составили 664 руб. В свою очередь, бывшие содержатели перевоза предъявили встречный иск на 1132 руб. за невыдачу им платы за содержание¹³.

Вопрос о том, какие именно переправы могли содержаться за счет сумм губернского земского сбора, оставался неразрешенным. Барнаульский уездный распорядительный комитет в марте 1904 г. принял решение подать ходатайство в губернское управление о принятии переправы через р. Обь вблизи с. Красноярское Екатеринбургской волости за счет сумм губернского земского сбора, «как находящейся на почтовом тракте»¹⁴. То есть аргументом здесь выступает расположение объекта на почтовом тракте. Однако известны случаи, когда находящийся на почтовом тракте перевоз содержался силами уезда, а, случалось, и волости. В декабре 1903 г. Барнаульской волостью содержалась переправа через р. Алей на Бийско-Змеиногорском почтовом тракте¹⁵.

Механизм изменения статуса переправы можно проследить на следующем примере. В 1904 г. на заседании уездного распорядительного комитета было высказано мне-

⁸ ГАТО. Ф. 3. Оп. 23. Д. 43. Л. 167–169.

⁹ Там же. Л. 244 об.

¹⁰ Там же. Л. 245.

¹¹ Там же. Л. 90–91, 167–169.

¹² Там же. Л. 212–212 об.

¹³ Там же. Л. 287.

¹⁴ Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 65. Оп. 1д. Д. 1. Л. 7.

¹⁵ ГАТО. Ф. 3. Оп. 19. Д. 1435. Л. 104, 113–114.

ние об «отнесении переправы через реку Обь около г. Барнаула по Барнаульско-Томскому почтовому тракту на счет губернского земского сбора». До этого перевоз содержался дворянином И.К. Платоновым за плату, что являлось нарушением закона. Разрешение на эксплуатацию переправы с правом взимания платы было выдано бывшим Алтайским горным правлением в декабре 1871 г.¹⁶ В августе–декабре 1906 г. губернатор путем переписки с Министерством финансов получил разрешение на перевод содержания указанной переправы за счет губернского земского сбора. Губернатором было предложено барнаульскому уездному распорядительному комитету определить, с какого времени можно принять перевоз на средства земского сбора. Указано на необходимость выработать «подробные кондиции» для заключения контракта и провести торги. Однако дело затянулось, только осенью 1908 г. был составлен проект кондиций. Распорядительный комитет полагал, что переправу необходимо пустить к весне 1909 г., «иначе тракт прервется». Указывалось на необходимость проведения подрядных торгов, так как хозяйственным способом устроить и содержать перевоз невозможно по причине отсутствия «в распоряжении комитета подходящих лиц». Из материалов распорядительного комитета видно, что на сооружение переправы требовалось 7461 руб., на ее содержание – 4476 руб. в год. Однако было принято решение «установить основную сумму для торгов 6500 руб.». Губернское управление утвердило решения комитета и постановило просить Министерство финансов включить в земскую смету на трехлетие 1909–1911 гг. кредит в размере 6500 руб. в год. Копия с журнала заседания общего присутствия Томского губернского управления была отправлена в Главное управление МВД по делам местного хозяйства¹⁷. В течение 1909 г. торги объявлялись трижды. В феврале¹⁸ и августе¹⁹ публиковались объявления с указанием суммы предполагаемого контракта 6500 руб. в год. В ноябре стоимость уже не указывалась: «торги будут производиться с заявленных цен на понижение»²⁰.

В 1903 г. в губернии насчитывалось 14 земских перевозов через реки Обь, Чумыш, Чарыш, Уба, Бухтарма, Катунь, Томь, Иня, Тартас, Яя и Китат. В 1904 г. добавился перевоз в Барнаульском уезде через р. Бердь при д. Усть-Чемская. Расходы на их содержание составляли 8213 руб. в год²¹. Два трехлетия с 1906 по 1911 г. общая стоимость земских перевозов повышалась незначительно – с 10 213 до 10 271 руб. в год²². В 1912–1914 гг. имелось уже 17 земских перевозов, на их содержание расходовалось 27 428 руб. в год, или на 37 % больше, чем в предыдущие трехлетние периоды²³. В трехлетие 1915–1917 гг. на содержание такого же числа переправ земской сметой предполагалось израсходовать 33 413 руб.²⁴, что на 21,7 % больше, чем

в предшествующий период. Из объяснений губернского начальства следовало, что такое повышение произошло из-за удорожания стоимости труда, фуража и т.д. Однако при окончательном утверждении земских смет, которое осуществлялось на специальных совещаниях «представителей подлежащих ведомств» в столице, было выражено иное мнение. Собрание высказало предположение, что причина в несовершенстве «самого способа проведения торговых состязаний на отдачу с подряда содержания перевозов». Было рекомендовано выяснить этот вопрос на месте и принять меры к привлечению к торгам большего числа участников²⁵. Следует отметить, что в структуре губернских расходов на содержание сухопутных путей сообщения затраты на эксплуатацию речных перевозов составляли от 74 % в 1906–1908 гг.²⁶ до 40 % (план на 1915–1917 гг.)²⁷.

Таким образом, издержки на содержание земских речных перевозов являлись существенной частью губернской сметы расходов, выделяемой на содержание дорожной сети. Организация бесперебойного функционирования переправ требовала от властных структур губернского и уездного уровней энергичной работы по подбору подрядчиков, способных должным образом эксплуатировать данные объекты дорожной инфраструктуры. Определяющим фактором для заключения контракта была его стоимость. Прилагаемые со стороны администрации усилия по сдерживанию роста цен на содержание паромных переправ не всегда давали положительный результат. Можно наблюдать существенный рост расходов губернской земской сметы на содержание речных перевозов в начале XX в. Официальные органы власти сталкивались как с попытками искусственного завышения цен, так и с их естественным ростом. Причем руководство самого высокого уровня даже в годы Первой мировой войны отказывалось учитывать инфляцию, давая рекомендации лишь по улучшению процедуры проведения торгов. Процесс перевода обычной паромной переправы в разряд земской, т.е. содержавшейся на средства губернского земского сбора, был сопряжен с рядом трудностей. Требовалось не только оборудовать перевоз, но и рационально организовать его эксплуатацию, как правило, подрядным способом. Сделать это, располагая крайне ограниченными финансовыми средствами, было не просто.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бойко В.П., Ефименко В.Н., Кадесников А.П. Исторические очерки строительства дорог и мостов. Томск, 2012. 149 с.
2. История дорожного дела в Томской области / под ред. В.П. Зиновьева. Томск, 1999. 284 с.
3. Завьялов А.А., Модоров Н.С. Почтовые тракты Алтайского округа в конце XIX – начале XX вв. // Интерэкспо Гео-Сибирь. Горно-Алтайск, 2010. Т. 6. С. 63–73.
4. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004. 514 с.
5. Матвеев А.В. История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья: Средневековье – Новое время. Омск, 2014. 266 с.

¹⁶ ГААК. Ф. 65. Оп. 1 д. 1. Л. 10.

¹⁷ ГАТО. Ф. 3. Оп. 23. Д. 43. Л. 397–398 об.

¹⁸ Томские губернские ведомости. 1909. 15 февр. С. 3.

¹⁹ Там же. 9 авг. С. 1.

²⁰ Там же. 29 нояб. С. 5.

²¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 19. Д. 1517. Л. 9, 10, 50, 51.

²² Там же. Оп. 23. Д. 43. Л. 294–299.

²³ ГААК. Ф. 233. Оп. 1. Д. 35А. Л. 1 об. –2.

²⁴ Там же. Л. 1 об. –2.

²⁵ Там же. Л. 2.

²⁶ ГАТО. Ф. 3. Оп. 23. Д. 43. Л. 294–299.

²⁷ ГААК. Ф. 233. Оп. 1. Д. 35А. Л. 1 об. –2.

6. Матушина С.Ю. История дорожного дела на Алтае. 1900–2000 гг. Барнаул, 2000. 23 с.

7. Пустогачева Т.С. История развития путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX – начале XX в. // Изв. Алт. гос. ун-та. 2010. № 4/2. С. 182–189.

8. Пустогачева Т.С. Развитие транспорта, путей сообщения и торговли в Горном Алтае во второй половине XIX – первой половине XX в.: историография вопроса // Вестн. Том. гос. ун-та. 2010. № 339. С. 70–74.

9. Почеревин Е.В. Организация подрядных торгов волостными правлениями Томской губернии в начале XX в. // Вопросы истории Сибири. Омск, 2014. Вып. 11. С. 42–49.

REFERENCES

1. Bojko V.P., Efimenko V.N., Kadesnikov A.P. Historical sketches on roads and bridges construction. Tomsk, 2012, 149 p. (In Russ.)

2. The history of roads construction in Tomsk region. Ed. by V.P. Zinoviev. Tomsk, 1999, 284 p. (In Russ.)

3. Zav'yalov A.A., Modorov N.S. The post tracts of Altai region in the late XIX – early XX centuries. *Interekspo Geo-Sibir*. Gorno-Altaysk, 2010, vol. 6, pp. 63–73. (In Russ.)

4. Kationov O.N. Moscow-Siberian tract and its inhabitants in the XVII–XIX centuries. Novosibirsk, 2004, 514 p. (In Russ.)

5. Matveev A.V. History of the land communication lines in Omsk Irtysh region: Middle Ages – New time. Omsk, 2014, 266 p. (In Russ.)

6. Matushina S.Yu. The history of roads construction in Altai. 1900–2000. Barnaul, 2000, 23 p. (In Russ.)

7. Pustogacheva T.S. The history of communication lines development in Gorny Altai in the late XIX – early XX centuries. *Izvestiya Altajskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2010, no. 4/2, pp. 182–189. (In Russ.)

8. Pustogacheva T.S. Development of transport, communication lines and trade in Gorny Altai in the second half of XIX – first half of XX century: historiography of the issue. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2010, no. 339, pp. 70–74. (In Russ.)

9. Pocherevin E.V. Organization of contract bidding by Tomsk Province volost (district) office in early XX century. *Voprosy istorii Sibiri*. Omsk, 2014, vol. 11, pp. 42–49. (In Russ.)

Статья принята
редакцией 01.06.2017