DOI: 10.17117/na.2015.09.1289

Поступила (Received): 29.09.2015

<http://ucom.ru/doc/na.2015.09.1289.pdf>

Почеревин Е.В.
Организация земской гоньбы в Томской
губернии в начале XX в.

Pocherevin E.V.
Organization of the local cartage in the Tomsk
province in the early XX century

Данная статья освещает вопросы организации земской гоньбы в Томской губернии начала XX в., процессы установления, ликвидации или переноса земских станций, найма ямщиков, финансирования транспортной структуры, контроля за исполнением обязанностей держателями земских станций

Ключевые слова: земская гоньба, ямщик, земская станция

This article research the organization of regular horse-drawn carriage in the Tomsk province of the beginning of XX c., The processes of establishment, liquidation or transfer of postal and passenger stations, hiring coachmen, financing transport infrastructure, monitor the performance of the duties keeper postal and passenger station

Key words: postal and passenger station, horse-drawn carriage

Почеревин Евгений Владимирович
Кандидат исторических наук, старший преподаватель
Алтайская государственная академия образования
им. В.М. Шукшина
г. Бийск, ул. Короленко, 53

Pocherevin Evgeny Vladimirovich
Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer
Altai state academy of education named V.M. Shukshin
Biysk, Korolenko st., 53

В статье рассматриваются вопросы организации гужевого регионального транспортного сообщения в Томской губернии в начале XX в. Данная тема рассматривалась исследователями, как правило, в разрезе изучения крестьянских повинностей в XIX в. Например, натуральные повинности крестьян Европейской России исследует П.П. Котов [12]. Уделяет внимание этому вопросу О.Н. Катионов, в рамках обстоятельного исследования истории Московско-Сибирского тракта [11]. Используя материалы дореволюционных исследований некоторые аспекты земской гоньбы описывает Е.А. Александрова [10].

Регулярная земская (земско-обывательская, ямская) гоньба, то есть, местное гужевое транспортное сообщение, к началу XX в. представляло собой весьма сложную систему. Практически, в каждой волости содержалось от одной до нескольких земских станций. Например, в 50 волостях Бийского уезда в 1911-13 гг. имелось 139 станций (число учтенных выпущенных лошадей в 1911 г. составило 150301 шт., в 1912 г. – 172498 шт., в 1913 г. – 201839 шт.) [2, Л. 9]. В 50 волостях Змеиногорского уезда, в тот же период времени насчиты-

валось 152 станции (число выпущенных лошадей: 1911 г. – 212614 шт., 1912 г. – 228729 шт., 1913 г. – 259153 шт.) [2, Л. 13-15 об.].

Решение об открытии, закрытии или переносе таких станций принималось Распорядительным комитетом уезда. В своих интересах волостные и сельские общества ходатайствовали об установлении либо о ликвидации земских ямских станций. Так в 1910 г. Петропавловский волостной старшина (Бийский уезд) просил комитет рассмотреть вопрос об установлении земского тракта от с. Савиновского на с. Шубенку и г. Бийск. Комитет положительно решил данный вопрос, кроме того было постановлено открыть в с. Савиновском земскую станцию [7, Л. 13]. Бащелакский волостной старшина ходатайствовал об открытии земского тракта от д. Малый Бащелак до п. Тулатинского и установлении двух земских станций. Комитет удовлетворил прошение и принял решение об учреждении станций в с. Сосновском и с. Усть-Тулатинском. Сентелекский волостной старшина просил об открытии земского тракта от с. Сентелек до п. Тулатинского и до станицы Чарышской, а также об установлении земских станций в с. Сентелек и д. Березовке-на-Чарыше, в чем и получил удовлетворение [7, Л. 14]. На том же заседании Сычевское волостное правление просило Бийский распорядительный комитет об отмене двух земских станций установленными между Куяганской и Солонешенской волостями через д. Булатову и Карпову [7, Л. 8 об.]. Ряд волостных правлений (Троицкое, Покровское, Быстрянское, Улалинское, Верхне- и Нижне-Кумандинские) просили комитет перевести земский тракт на с. Кебезень в разряд проселочных дорог. Комитет не удовлетворил прошение, однако принял решение «снять земскую станцию в с. Тайна» [7, Л. 13]. Также комитет удовлетворил просьбу Куяганского волостного правления о переносе Шумиловской земской станции, находящейся вне населенной местности, в заселок Баранчу (Немоляхи) [7, Л. 9].

В редких случаях решение об открытии ямской станции могло приниматься на волостном сходе. Для улучшения межволостных сообщений, волости могли самостоятельно организовывать промежуточные ямские станции. Например, в декабре 1913 г. Солонешенский волостной сход принял решение об учреждении земско-обывательской станции в д. Макарьевке, при условии выплаты 1/3 годовой стоимости её содержания Бащелакской волостью. Пока же на учрежденной «междудворной станции» могли делать смену лошадей ямщики Солонешенской волости, бащелакские же ямщики могли пользоваться этой услугой после согласия выплачивать предложенную долю [4, Л. 64-64 об.].

С появлением в населенном пункте волостного правления (при образовании новой волости), возникала необходимость в организации инфраструктуры, обслуживающей властные органы. Например, Урунское волостное правление Кузнецкого уезда ходатайствовало в июле-августе 1911 г. о срочном открытии земской ямской станции в д. Урунской. И хотя в планах на трехлетие с 1912 г. предполагалось содержание шести пар лошадей в данном селении, было решено перевести с соседней станции три пары лошадей не дожидаясь наступления планового срока. [9, Л. 53-53 об.]

Несмотря на то, что организация земской гоньбы была натуральной повинностью крестьян, в рассматриваемый период она исполнялась, в подавля-

ющем большинстве случаев, наймом, для чего организовывались конкурсные торги. Распоряжение об их производстве делал крестьянский начальник, после чего волостной старшина назначал день их проведения и рассылал соответствующие объявления [5, Л. 11]. С участником торгов, давшим наименьшую цену, заключался контракт и волостное общество собирало определенную на торгах сумму денег на содержание гоньбы [3, Л. 71-84].

Круг обязанностей и прав содержателя земской гоньбы очерчивался «кондициями», с которыми претендент знакомился до начала торгов. Иногда текст условий печатался типографским способом [3, Л. 6-8]. В данном документе излагались условия организации работы ямской службы. Следует отметить, что этот аспект освещаемой проблемы требует отдельного, более детального рассмотрения. За исправным несением ямской службы следили волостные и уездные должностные лица. Так в июле 1913 г. крестьянский начальник предписывал волостным старшинам участка срочно осмотреть у ямщиков земских станций экипажи и сбрую. В случае неисправного состояния – обязать, согласно заключенных контрактов, исправить или приобрести новые. Кроме того, требовалось разъяснить ямщикам необходимость держать на станциях круглосуточно наготове дежурных лошадей [4, Л. 53].

Выплата денежных средств содержателям земских станций осуществлялась волостными правлениями. Имелись особые «Книги на записку сумм по содержанию ямской гоньбы», в которых фиксировались поступления средств от сельских старост и волостных правлений (в случае, если другие волости участвовали в содержании станций), а также расходы – выданные ямщикам денежные суммы. Строго расписывалась каждая проведенная финансовая операция с выдачей расписок в принятии и получении средств [1]. Выплата денег земским ямщикам иногда задерживалась, о чем свидетельствует ряд документов [6, Л. 113; 8, Л. 90-91, 106].

Таким образом, регулярное региональное транспортное сообщение в Томской губернии в начале XX в. представляло собой сложную по структуре систему, требующую не только существенных трудовых затрат и финансовых средств, но и приложения значительной организационной работы всех звеньев власти, в основном уездного и волостного уровней. Следует отметить, что волостные и сельские органы крестьянского самоуправления участвовали не только в финансовом обеспечении земской гоньбы, но и в процессе выстраивания её функционально-географической структуры. Что позволяет говорить о заинтересованности в её деятельности не только государства, но и крестьянского населения. Обеспечение функционирования земской ямской гоньбы путем найма, посредством конкурсных торгов, демонстрирует отход от исполнения данной повинности «натурой» и, следовательно, рост денежного обращения в крестьянской среде в целом.

Список используемых источников:

1. Государственный архив Алтайского края (ГААК) Ф. 32. Оп. 1. Д. 46.
2. ГААК Ф. 62. Оп. 1. Д. 237.
3. ГААК Ф. 182. Оп. 1. Д. 59.
4. ГААК Ф. 182. Оп. 1. Д. 120.

5. ГААК Ф. 182. Оп. 1. Д. 172.
6. ГААК Ф. 185. Оп. 1. Д. 3.
7. ГААК Ф. 198. Оп. 1. Д. 48.
8. Государственный архив Томской области (ГАТО) Ф. 3. Оп. 19. Д. 1510.
9. ГАТО Ф. 3. Оп. 19. Д. 1718.
10. Александрова Е.А. Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири как источник для изучения земской обывательской гоньбы // ГЕО-Сибирь-2010. Новосибирск, 2010. Т. 6. С. 135-139.
11. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. Новосибирск, 2008. 372 с.
12. Котов П.П. Натуральные повинности удельных крестьян Европейского Севера России // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 5. Ч. 1. С. 108-112.

© 2015, Почеревин Е.В.

Организация земской гоньбы в Томской губернии в начале XX в.

© 2015, Pocherevin E.V.

Organization of the local cartage in the Tomsk province in the early XX century