

УДК 947.0"186":625.1

С.Б. Жихарев

Гомельский государственный
университет имени Ф. Скорины

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПОЛТАВСКОГО ЗЕМСТВА НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ
РАННЕИНДУСТРИАЛЬНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ В РОССИИ**

В статье рассматривается деятельность органов земского самоуправления Полтавской губернии в решении вопросов железнодорожного строительства. Анализируются основные шаги

Полтавского губернского земского собрания по сооружению Ромны-Кременчугской железной дороги.

Ключевым направлением и важным индикатором раннеиндустриальной модернизации в России было железнодорожное строительство (с 1860 по 1881 г. протяженность железных дорог выросла с 1,5 до 21 тыс. верст). Целенаправленная выработка правительственной политики в данной сфере, активное привлечение казенных средств в постройку новых железнодорожных

линий, высокая динамика увеличения железнодорожной сети в пореформенный период нередко служили основой для абсолютизации роли государства в железнодорожном строительстве ставшей следствием форсированной модернизации страны. Результатом односторонней интерпретации данного историко-экономического феномена стало полное отсутствие исследований об участии общественных, небюрократических институтов (земств) в железнодорожном строительстве, недооценка земских инициатив, направленных на защиту местных хозяйственных нужд и интересов. Углубленное изучение деятельности земств в экономических процессах (в первую очередь в строительстве железных дорог) поможет скорректировать схематичное и одномерное понимание модернизации в России как функции исключительно одной государственной власти.

Настоящее исследование предпринято на материалах Полтавской губернии, принадлежащей к числу репрезентативных районов Черноземья с выраженной аграрной доминантой в местной экономике, что накладывало свой отпечаток на характер железнодорожного строительства в крае (интересы экспортной торговли хлебом через морские порты Балтийского и Черного морей). Более того, именно через Полтавскую губернию должна была пролечь Ромны-Кременчугская железная дорога как центральное, важнейшее звено Черноморско-Балтийского железнодорожного транзита.

Отмена крепостного права способствовала введению в 1864 г. в России земства как института сословного самоуправления. В нем были представлены различные сословия: дворяне, чиновники, духовенство, купцы, промышленники, мещане и крестьяне. Однако компетенция новых органов сословного самоуправления ограничивалась хозяйственнокультурной сферой. Земству предоставлялось право ходатайствовать перед

правительством «по предметам, касающимся местных хозяйственных польз и нужд губернии или уезда» [1, с. 252]. Полтавское губернное земство с момента своего возникновения активно включилось в процесс строительства железных дорог в пределах вверенных ему в хозяйственное управление уездов. Разработанный в то время официальный проект общегосударственной сети железных дорог в России не соответствовал интересам Полтавской губернии. Поэтому местные земские деятели направили в правительственные структуры представление о наиболее выгодном направлении железных дорог.

В 1866 г. Полтавское губернное земское собрание сформировало специальный железнодорожный комитет, главной обязанностью которого являлось выяснение потребностей

губернии в железнодорожном сообщении. Комитет начал свою деятельность с анализа поступивших в земское собрание от землевладельцев Полтавского, Константиноградского и Золотоношского уездов проектов, «мнений» и письменных заявлений по данному вопросу. В результате проведенной работы было подготовлено заключение. Документ содержал перспективный план приоритетных железных дорог. Основным аргументом при обосновании выбора направления железнодорожных линий в Полтавской губернии являлась организация максимально эффективного сбыта сельскохозяйственной продукции и сырья, транспортировка которых в условиях слабого развития промышленности и малочисленности городского населения осуществлялась в порты Балтийского и Черного морей, а также в белорусские губернии [2, л. 12 об.]. Комитет настаивал на постройке в интересах Полтавщины такой железной дороги, которая, пройдя через максимально возможное количество центров местной торговли, соединила бы их с западными губерниями, Москвой и морскими портами при помощи уже спроектированных правительством магистральных железных дорог.

Решить все эти проблемы, по мнению членов полтавского комитета, могла железная дорога, соединяющая город Кременчуг через Ромны с Курско-Киевской железной дорогой. Железнодорожный комитет также считал полезным продлить Ромны-Кременчугскую железную дорогу на север для максимально кратчайшего соединения малороссийских губерний с белорусскими и портами Балтийского моря [2, л. 13].

На начальном этапе интересы правительства и полтавских земцев совпадали. Еще в 1870 г. Комитет министров определил «высочайше утвержденную» сеть важнейших железных дорог.

71

В общий перечень была включена линия от Конотопа до Ландварово (через Гомель, Бобруйск, Минск). Автор проекта министр путей сообщения В.А. Бобринский считал, «что такая линия откроет прямой путь хлебным грузам из наиболее плодородных частей Малороссии к Либавскому порту» [3, с. 46]. Позже возникло предложение продлить Ландварово-Конотопскую железную дорогу до Ромен. В Комитете министров не возражали против такой корректировки направления магистрали. Вскоре стало очевидно, что правительство не намерено соединять Ландварово-Роменскую (с 1877 г. Либаво-Роменская) магистраль при помощи Роменско-Кременчугской линии с Харьковско-Николаевской железной дорогой. Подобное решение лишало Полтавскую губернию возможностей удобного вывоза своей сельскохозяйственной продукции в порты Балтийского (г. Либав) и Черного (г. Николаев) морей. С этого момента начинается работа Полтавского земства по реализации проекта постройки Ромны-Кременчугской железной дороги. Заниматься решением данного вопроса губернское дворянское собрание поручило помещикам Полтавской губернии графу К.Н. Ламздорф-Галагану и Г.П. Галагану. Последнего избрали уполномоченным от Полтавского губернского земского собрания по железнодорожному делу в Санкт-Петербурге. В декабре 1880 г. из губернской типографии Полтавы вышла в свет брошюра, автором которой был дворянин Лубенского уезда Д.Г. Квитка. Представив развернутую систему доказательств о необходимости соединения городов Ромен и Кременчуга железной дорогой, он просил пойти навстречу ожиданиям местного населения, «пребывающего в бедственном экономическом положении и, начав строительство ранней весной 1881 г., довести Либаво-Роменскую железную дорогу до конца, по направлению от Ромен до Кременчуга, на длину 193 версты» [2, л. 41].

Далее Квитка предлагал Полтавскому губернскому земскому собраниям следующую программу действий, направленных на достижение цели. Последующие шаги, предпринимаемые земскими органами самоуправления Полтавской губернии, свидетельствуют о том, что они руководствовались в дальнейшем именно этими рекомендациями. Главная задача виделась, во-первых, в подготовке земским губернским собранием ходатайства с подробным изложением мотивов о необходимости постройки железной дороги от городов Ромны до Кременчуга. Для представления данного ходатайства и адреса в правительственные структуры (МВД, Министерство финансов, МПС, Военное министерство и Комитет министров) Квитка

предлагал избрать от земства особую делегацию. Во-вторых, предлагалось провести предварительные изыскания железной дороги под руководством официально назначенных инженеров. В-третьих, добиваться права участия губернских земских собраний в обсуждении вопросов железнодорожного строительства в стране вместе с представителями профильных министерств. В-четвертых, избрать особого уполномоченного от губернской земской управы в Министерстве путей сообщения для контроля над решением вопросов, касающихся железнодорожного строительства в Полтавской губернии. В-пятых, сформировать из депутатов от земств действующий на постоянной основе железнодорожный комитет, полномочия которого истекут с момента разрешения правительством постройки Ромны-Кременчугской железной дороги. В-шестых, разрешить губернской земской управе созывать экстренное губернское земское собрание в случаях, когда речь будет идти о постройке Ромны-Кременчугской железной дороги [2, л. 41 об.].

В начале 1880 г. начали приниматься меры, направленные на реализацию идеи постройки железной дороги. Так, 12 января Д.К. Квитка отправил письмо графу К.Н. Ламздорф-Галагану [4]. В нем он в частности сообщал, что экземпляры брошюры с обоснованием необходимости постройки Ромны-Кременчугской железной дороги отправлены самому графу, Г.П. Галагану как уполномоченному от земства по железнодорожному делу, а также разосланы главам ведущих министерств и ведомств в Санкт-Петербург [4, лл. 1–2]. На тот момент проект не получил сторонников в лице глав правительственных инстанций.

Несмотря на отсутствие поддержки в «верхах» Полтавское губернское земство продолжало действовать по плану, намеченному Д.Г. Квиткой в докладе полтавскому земскому собранию. По инициативе местных органов самоуправления был сформирован новый

72
строительный комитет. На его заседаниях обсуждалась возможность постройки РомныКременчугской железной дороги силами самого земства. Однако правительство не поддержало и эту инициативу органов общественного самоуправления.

Начиная с 1883 года, государственные структуры приступили к детальной проработке вопросов, связанных с постройкой Ромны-Кременчугской железной дороги. 5 июля 1883 г. Комитет министров поручил министру путей сообщений командировать инженеров для проведения проверочных технических изысканий от Ромен в направлении Миргорода и до города Кременчуга [5, л. 5]. В Полтавскую губернию была направлена правительственная комиссия по проведению необходимых работ во главе с инженером Риппасом. В комиссию вошли представители министерства путей сообщений, финансов, военного и государственного контролера, привлечены заинтересованные лица от Полтавского губернского земства и уполномоченные от акционерного общества Либаво-Роменской железной дороги. Руководство изысканиями осуществлялось из г. Кременчуга. Комиссии поручалось определить наиболее рациональное направление этой линии между указанными конечными пунктами [5, л. 5 об.]. Комиссии предстояло также выяснить финансовые условия, на основании которых правление частной Либаво-Роменской железной дороги планировало строить и эксплуатировать Ромны-Миргородский участок Кременчугской дороги. В обязанности правительственной комиссии входила также разработка и подготовка заключений о финансовой эффективности различных способов постройки Ромны-Кременчугской линии. В качестве отправного варианта рассматривалась постройка Ромны-Кременчугской железной дороги казной с последующим присоединением этой железной дороги к Харьковско-Николаевской магистрали [5, л. 6]. Теперь идею строительства железной дороги от Кременчуга до города Ромен государством поддержало Полтавское земство. 24 октября 1883 г. 19-е губернское земское собрание поручило губернской управе и уполномоченным от земства во главе с Г.П. Галаганом ходатайствовать перед правительством о незамедлительном начале строительства Ромны-Кременчугской железной дороги [5, л. 7].

В соответствии с положением Комитета министров от 18 мая 1885 г. Временному управлению казенных железных дорог было отдано распоряжение начать постройку РомныКременчугской железной дороги, примыкающей к Либаво-Роменской железной дороге на станции Ромны и к Харьковско-Николаевской на станции Кременчуг [6, с. 1].

Таким образом, результатом совместных усилий полтавского губернского земства и правительства стало завершение постройки кратчайшего Черноморско-Балтийского железнодорожного транзита (1588 верст). Он был необходим для реализации как интересов экспортной торговли государства, так и местных хозяйственных нужд населения.

РомныКременчугская железная дорога ликвидировала хозяйственную обособленность Полтавской

губернии, а также стимулировала процессы экономической модернизации в регионе.

Источники и литература

1. Петров, Ф.Л. Органы самоуправления в системе самодержавной России: земство в 1864–1879 г. // Великие реформы в России. 1856–1874: Сборник / Под ред. Л. Г. Захаровой, Б. Эклофа, Дж. Бушнелла / Ф.Л. Петров. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1992. – 336 с.

2. По докладу дворянина Лубенского уезда Д.Г. Квитки, сделанному полтавскому губернскому дворянскому собранию и губернскому земскому собранию о необходимости построить железную дорогу между городами Ромны и Кременчугом // Центральный государственный исторический архив Украины (далее ЦГИА Украины). – Ф. 1191 (Канцелярия временного Харьковского генерал-губернатора). – Оп. 5. – Д. 82. – 53 л.

3. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Н.А. Кислинский. – СПб.: Типография Ком-та министров, 1902. – Т. 2. 73

4. Письмо графа К.Н. Ламздорф-Галаган от Д.К. Квитки, с просьбой оказать содействие в постройке Роменско-Кременчугской железной дороги // ЦГИА Украины. – Ф. 1475 (Галаганы – помещики Полтавской губернии). – Оп. 1. – Д. 851. – 19 л.

5. Письма Г.П. Галаган от губернских и уездных земских управ и ходатайство перед правительством о земском банке, строительстве железной дороги Ромны-Кременчуг, выборе мировых судей и другие вопросы // ЦГИА Украины. – Ф. 1475. – Оп. 1. – Д. 323. – 33 л.

6. Ромны-Кременчугская железная дорога. Описание постройки (1885–1888).

Siarhieï Zhykharau. Railway construction in the activities of the Poltava regional self-government at the

initial stage of early industrial modernization in Russia. In the article the activity of zemstvo's selfgovernment institutions of Poltava province in the solution of railroad building issues is considered.

The main

steps of Poltava province zemstvo's chamber for Romny and Kremenchug railway construction are analyzed.