

УДК 656.2:94(476)“18/19”

Вопросы железнодорожного хозяйства в деятельности органов городского самоуправле- ния Витебской и Минской губерний в последней трети XIX века – 1914 г.

Жихарев С.Б.

**Учреждение образования «Гомельский государственный университет
имени Ф. Скоринь», Гомель**

В статье исследована деятельность органов городского самоуправления Минска, Витебска и их уездных городов в контексте строительства и эксплуатации железных дорог. Научный интерес представляет также выявление направлений и содержания экономического сотрудничества между городскими думами и расположенными в городах (на примере Минска) управлениями железных дорог. Особое внимание уделяется значению железнодорожного хозяйства в повседневной жизни Минска, Витебска и их уездных городов. На примере железнодорожного хозяйства в статье продемонстрирована способность городского населения к идущей «снизу» самоорганизации. Этим доказано, что органы общественного городского самоуправления не стали придатком местной исполнительной власти. Безусловно, далеко не всегда предпринимаемые шаги могли обеспечить результат, так как окончательное слово принадлежало правительственным структурам или правлениям частных железнодорожных обществ. Тем не менее, жители городов в лице своих полномочных представителей (гласных) получили возможность бороться за повышение благосостояния своих населенных пунктов, где железным дорогам по праву отводилась определяющая роль.

Ключевые слова: железные дороги, городской бюджет, железнодорожное строительство, органы городского самоуправления, проект, железнодорожная сеть, городская дума, городская управа.

(Ученые записки. – 2013. – Том 15. – С. 72–80)

Issues of Railway Economy in Activity of Municipal Local Government Institutions of Vitebsk and Minsk Provinces in the Last Third of the XIX Century – 1914

Zhiharev S.B.

Educational establishment “Gomel State F. Scorina University”, Gomel

In the article the activity of municipal local government institutions of Minsk, Vitebsk and some provincial towns in the context of building and maintenance of railroads is analyzed. The article studies directions and content of economic collaboration between municipal authorities and railroad administration located in cities (like Minsk). Special attention is given to great importance of railway economy in everyday life of Minsk, Vitebsk and their provincial towns. Railway economy example is given to confirm the ability of urban population for local self government. This proves that municipal local self government institutions didn't become the supplement of local administration. It goes without saying that not always efforts were effective enough because Saint-Petersburg officials and administration of private railroad share-stock companies had the right of decisive decision. Nevertheless urban population through their deputies obtained the opportuni-

Адрес для корреспонденции: 246028, г. Гомель, ул. Кирова, 115; моб. тел.: 8(029)173-56-65 (Velcom) – С.Б. Жихарев

ty to struggle for the increase of the welfare of their cities where railroads brought in a substantial contribution.

Key words: *railways, municipal budget, railroad construction, municipal self-government institutions, project, railroad network, municipal дума, municipal administration.*

(Scientific notes. – 2013. – Vol. 15. – P. 72–80)

Активное строительство железных дорог в России началось после крестьянской реформы 1861 г. и высокими темпами велось на протяжении первого пореформенного двадцатилетия. Железнодорожные магистрали соединили хлебопроизводящие районы страны с судоходными реками и портами Черного и Балтийского морей. Стимулируя развитие межрегиональных экономических связей, железные дороги превращались в важнейший фактор, влиявший на размещение промышленности и на динамику ее развития. Сооружение железных дорог способствовало развитию экономики как в центре страны, так и на ее окраинах.

Городская реформа 1870 г. открыла новые возможности для участия широких слоев городского населения в хозяйственной жизни своих населенных пунктов. В результате были созданы всеобщие органы местного самоуправления, где распорядительные функции возлагались на представительный орган городского общества – городскую думу. Последняя избирала исполнительный орган общественного управления – управу и городского голову. Из всего многообразия хозяйственных функций, возложенных на органы городского самоуправления, остается неисследованным участие городских общественных учреждений в развитии железнодорожного транспорта на подконтрольной им территории и связанной с его обслуживанием инфраструктуры.

В начале XX в. железнодорожное хозяйство уже настолько тесно переплеталось с экономической жизнью городов, что их раздельное существование становилось едва ли возможным. При всей неисчерпаемости темы и многоплановости ее отдельных сюжетов целью статьи является исследование влияния железнодорожного транспорта на экономиче-

скую жизнь таких губернских центров, как Витебск, Минск и их уездные города.

Материал и методы. Автором использованы материалы фондов Национального исторического архива Беларуси. Архивные источники дают довольно полное представление о том месте, которое отводилось железнодорожному транспорту губернскими и уездными городскими думами и управами в повседневной жизни своих жителей. Объектом исследования является железнодорожный транспорт в России. Предметом исследования – экономика железнодорожного транспорта в деятельности органов городского самоуправления Витебской и Минской губерний. В качестве метода исследования применяется историко-генетический.

Результаты и их обсуждение. В результате проведенного исследования выявлены основные направления сотрудничества между органами городского самоуправления, с одной стороны, и администрацией железных дорог – с другой:

1) согласование позиций по выбору оптимальных вариантов соединения городов с вокзалами железных дорог (подъездные пути к железнодорожным станциям, финансовое обеспечение их обустройства);

2) регулирование имущественно-правовых отношений в сфере железнодорожного строительства и развития инфраструктуры уже находящихся в эксплуатации железных дорог (отчуждение земель и недвижимой собственности частных лиц и государства для железнодорожного строительства);

3) заключение договоров с управлениями железных дорог о финансировании городского благоустройства (дополнительный сбор с грузов железных дорог для финансирования городского хозяйства, проведение отдельных видов работ

по городскому благоустройству силами управлений железных дорог);

4) борьба за проведение железных дорог через свои населенные пункты или за их соединение с уже существующими железнодорожными магистралями линиями небольшой протяженности (обращение в официальные инстанции за поддержкой в реализации проектов, разрешение спорных ситуаций с собственниками земли).

В результате анализа установлено, что городские думы играли заметную роль в становлении железнодорожного транспорта в Беларуси. В свою очередь, железные дороги способствовали повышению благосостояния населения городов, через которые они проходили. С одной стороны, органы городского общественного управления добивались постройки усовершенствованных путей сообщений через свои города, тем самым обеспечивая им более высокие показатели экономического роста. С другой стороны, используя нарабатанные за многие годы сотрудничества связи с администрацией железных дорог, городские думы ходатайствовали перед их управлениями о выделении значительных денежных средств на нужды городского хозяйства. Взаимное переплетение интересов железнодорожного и городского хозяйства создавало условия для интенсификации урбанизационных процессов в Беларуси.

Особой настойчивостью в этом отношении отличались действия городской думы г. Невеля, которая 4 декабря 1886 г. обратилась к Витебскому губернатору с ходатайством поддержать направление железной дороги Великие Луки–Холм–Витебск через город Невель [1, л. 1]. Местные депутаты, высоко оценивая торгово-экономический потенциал своего города, жаловались на отсутствие удобных и дешевых путей сообщений. В докладе Невельской городской управы, сделанном на заседании думы 29 сентября 1886 г., подчеркивалось, что Невель является местом сбыта в Санкт-Петербург и Ригу сельскохозяйственных продуктов и сырья (до 5 млн пудов в год), поступающих в город из соседних Себежского, Опочецкого, Ве-

ликолуцкого, Городокского, Полоцкого и Велижского уездов [1, л. 3]. Все эти товары невелиские предприниматели вынуждены перевозить на расстояние 100 верст гужевым транспортом в Витебск и Полоцк для дальнейшей перегрузки на железную дорогу. Переплаты при подобном способе транспортировки грузов по сравнению с железнодорожным тарифом доходят до 300%. Депутаты ожидали, что проведение железной дороги снимет остроту транспортной проблемы и увеличит городские обороты. В итоге Невель станет важным пунктом транзитной торговли и это приведет к росту благосостояния населения города [1, л. 2]. Поэтому дума обратилась к Витебскому губернатору с просьбой ходатайствовать перед министром путей сообщения, чтобы железная дорога от Великих Лук к Витебску прошла через Невель [1, л. 3 об.]. 13 января 1887 г. Витебский губернатор обратил внимание Невельского уездного головы, что статья, опубликованная в частной газете «Свет», основана на недостоверной информации, и постройка железной дороги не планируется [1, л. 5].

Своевременное вмешательство органов городского самоуправления в работы по проведению изысканий железных дорог давало возможность максимально учесть интересы города. В 1876 г. в Министерстве путей сообщения разработывался проект Витебско-Оршанской железной дороги с последующим ее продолжением на Могилев и Киев. За соединение Западного и Южного края Российской империи с помощью обозначенной железнодорожной магистрали высказывались городские управы Витебска и Киева [2, л. 19]. Новый железнодорожный путь даст возможность быстро и выгодно транспортировать хлебные и другие грузы из Киева через Могилев, Оршу и Витебск в Балтийские экспортные порты [2, л. 20 об.]. До постройки Витебско-Оршанской железной дороги отправляемые из Киева хлебные экспортные грузы приходилось доставлять обходным путем или на подводах. Нерациональный способ перевозки приводил к удорожанию и

порче пшеничной муки, спрос на которую на внешних рынках постоянно возрастал.

В октябре 1872 г. под руководством инженера статского советника Янковского были проведены изыскания железной дороги Витебск–Орша. Планировалось, что начальным пунктом этой дороги станет существующий вокзал Динабург-Витебской железной дороги, а первые ее 4 версты пройдут параллельно Витебско-Орловской железной дороге. Проектировщики рассчитывали, что новый мост на Двине для Витебско-Оршанской линии будет построен рядом с уже существующим мостом Витебско-Орловской железной дороги. По мнению инженеров МПС, самый выгодный в техническом отношении вариант расположения станции новой железной дороги – рядом или напротив существующего вокзала Динабург-Витебской железной дороги [2, л. 2]. Однако Витебская городская дума заявила: «...» предложенный проект не может устраивать город ни с экономической, ни с гигиенической стороны. Начало дороги должно быть не в третьей части г. Витебска, а во второй, с постройкой отдельного вокзала» [2, л. 18]. Инженер Янковский согласился с доводами витебских гласных и принял решение вести Витебско-Оршанскую железную дорогу со второй части Витебска. Станция в подобном варианте должна быть запроектирована на левой стороне Двины в этой же части города между Смоленским и Могилевским шоссе и Духовским оврагом [2, л. 10].

В 1908 г. Витебская городская управа обратила внимание на неудовлетвори-

тельное состояние городских мостовых. Специальная комиссия Витебской городской думы пришла к заключению, что при ограниченных средствах городского бюджета расходы на устройство мостовых в предыдущий период были доведены до минимума в ущерб их прочности и долговечности. Замошение производилось мелким неодинаковой формы камнем практически без песочной подсыпки. Крайне негативные оценки вызывали булыжные мостовые на улицах, которые служили подъездными путями к товарным станциям Риго-Орловской и Петербурго-Жлобинской железных дорог. Общая протяженность этих подъездных путей в начале XX в. составляла 6296 сажень погонных, а площадь 28482 саж². Выполнение всего объема работ могло обойтись в 179049 руб. 80 коп. [3, л. 13]. Витебская городская управа решила обратиться за финансовой помощью к администрации Риго-Орловской железной дороги. Служба сборов железной дороги согласилась оказать содействие городской думе в ремонте подъездных путей. Управление дороги препроводило в городскую управу сведения о перевезенных грузах по Риго-Орловской железной дороге от и до станции Витебск в 1905, 1906 и 1907 гг. [3, л. 10]. Данная информация была крайне важна, чтобы определить возможную сумму дополнительного сбора с грузов Риго-Орловской железной дороги для мощения мостовых в г. Витебске.

Таблица 1

Грузооборот станции Витебск

№	Наименование груза	1905		1906		1907	
		Отправлено	Прибыло	Отправлено	Прибыло	Отправлено	Прибыло
	Всего грузов малой скорости частных отправителей	1872763	5933088	1949403	6075748	19773252	6639294
	В том числе:						
1	Хлебный груз	283518	2128824	405397	2099316	387882	2284170
2	Каменный	1044	563748	579	817772	8610	1255711

	уголь						
3	Дрова	7405	374160	80	404304	11272	458461
4	Масло растительное, керосин	62234	86991	96771	107047	97593	146391
5	Масло минеральное	51268	242653	73956	271306	81451	277383
6	Лен, льняная пакля	798116	83323	477432	59572	508520	50061
7	Лесные строительные материалы	33871	487431	21209	157213	20423	130065
8	Железо, сталь, чугун	21826	163541	36016	222770	29776	173770
9	Сахар, патока	22925	168881	37357	215777	34548	211735
10	Сельдь, рыба	17530	146751	28957	159262	20588	167567
11	Соль	773	215553	3258	141131	1638	81700
12	Туки (удобрения)	17708	72436	10916	109946	5794	60768
13	Кожии	34966	78842	58294	103872	88608	72735
14	Пряжа бумажная, нитки	58551	7594	93730	9507	95055	7868
	Остальные грузы	461028	1112360	605451	1196953	581494	1261509

11 августа 1883 г. состоялось заседание городской думы г. Пинска, на котором обсуждался выбор места для подъездного пути к железнодорожной станции и возможность строительства на нем мостовой [4, л. 7]. В качестве отправного варианта для соединения центра города с железнодорожной станцией Пинской думой была определена Санкт-Петербургская улица до ее пересечения с железной дорогой. В таком случае требовалось отчуждение 550 сажень частных земель. Для сокращения расходов по отчуждению частного имущества городской голова предложил скорректировать направление подъездного пути. После согласования с администрацией железной дороги было решено провести подъездной путь по Санкт-Петербургской улице до соединения с каменной мостовой (487 сажень) [4, л. 7 об.].

Иногда требовалось вмешательство органов общественного самоуправления для урегулирования спорных вопросов, принадлежащих к сфере имущественно-правовых отношений. В подобных случаях от городской управы требовалось

принятие максимально объективных решений, так как здесь затрагивались интересы как населения города, так и железных дорог, линии которых были проложены по землям, принадлежащим частным лицам. Так, 27 ноября 1875 г. в Минскую городскую думу обратился наследник помещика Адама Смольского Ибрагим Смольский с заявлением о незаконном характере взимания городских повинностей с принадлежащей ему в Минске земли [5, л. 1]. В 1872 г. из владения Смольских было отчуждено под строительство Ландварово-Роменской железной дороги 1552 саж.² земли. Вместе с тем, по словам заявителя, городские повинности взимаются с полного количества земли. Смольский просил городскую думу восстановить справедливость, официально признав факт отчуждения земли под линию железной дороги, с последующим пропорциональным уменьшением числящихся на ней городских повинностей. Для доказательства своих слов Ибрагим Смольский предъявил удостоверение агента по отчуждению земель Вильно-Роменской железной дороги Павла Пястова от 18 ноября 1875 г., в котором подтверждалась правильность

заявленной информации [5, л. 2]. Минская городская управа не сделала однозначного заключения по данному вопросу. Смольскому рекомендовали представить в управу все документы на находящуюся в его владении землю [5, л. 4].

В течение 23 лет с 1890 по 1913 г. городская дума, органы дворянского сословного самоуправления и жители г. Игумена добивались соединения с помощью железной дороги своего города со станцией Марьина Горка Либаво-Роменской железной дороги. 31 января 1890 г. Игуменский городской голова и уездный предводитель дворянства обратились к минскому губернатору с просьбой поддержать в правительственных учреждениях Санкт-Петербурга проект соединения железной дорогой г. Игумена со станцией Марьина Горка с последующим строительством в уездном городе Игумене или в 2 верстах от него железнодорожного вокзала [6, л. 42 об.]. Пользу для государства при сокращении пути между названными населенными пунктами на 11 верст должностные лица г. Игумена усматривали в сбережении казенных денег при доставке почты на 309 руб. 54 коп., в случаях командировок чиновников на 149 руб. 80 коп. и в результате упразднения почтовой станции в с. Клинке 1080 руб., а также 200 рублей от ликвидации этапного дома. Общая сумма экономии тогда достигнет 1541 руб. 34 коп. в год.

В ходатайстве также отмечалось, что длина предполагаемой железной дороги должна составить 28 верст 80 саженей. Планировалось, что она проляжет на 4 версты 263 саж. по уже существующей дороге, обеспечивая тем самым снижение расходов. Технические условия проекта выглядели в следующем виде: из 28 верст общей протяженности новой железной дороги 16 верст предстояло прокладывать по песчаной почве, 102 сажени – по уже построенным мостам. Существенных затрат требовало устройство недостающих мостов через реки и гатей на болотах. Самый крупный мост через реку Волшу обойдется в 1350 рублей.

Необходимую под линию дороги землю изъявили согласие уступить бесплатно практически все землевладельцы: как помещики, так и крестьяне. Исключение лишь составил помещик Оссовский, мещанин Кримжановский и крестьяне 5 деревень (Иваничи, Избища, Заречье и др.), которые запросили за уступку земли 60–85 рублей за каждый морг (1600 саженей). На выплату компенсаций указанному землевладельцам было необходимо найти 5000 рублей. 14 февраля 1890 г. Игуменский городской голова информировал уездного предводителя дворянства о готовности жителей города Игумена ассигновать для этих целей 1000 рублей [6, л. 45]. Инициативу по выделению средств на выплату компенсации за отчуждаемую землю у частных лиц проявил местный помещик Корженевский. Правда через семь лет он подвергнет ревизии свои условия и сделает письменное заявление, что проектируемая железная дорога между ст. Марьина Горка и местечком Березино принесет для него больше вреда, нежели пользы. Корженевский готов уступить землю безвозмездно при условии, если в его владениях будет устроен железнодорожный полустанок [6, л. 78].

До 1897 г. в переговорах по реализации данного проекта наступило затишье. 28 января 1897 г. в письме о необходимости строительства железной дороги Игумен–Марьина Горка городскому голове написали жители г. Игумена. Они жаловались, что только железная дорога «<...> спасет наш бедный город Игумен, который лишен функциональных путей сообщения: за исключением разбитой проселочной дороги здесь нет ни судоходной реки, ни железной дороги» [6, л. 68 об.]. Игумен расположен от ст. Марьина Горка Либаво-Роменской железной дороги на расстоянии в 39 в., от губернского города Минска – в 62 в., г. Бобруйска – 105 в., г. Борисова – 70 в. и ст. Витгенштейн Московско-Брестской железной дороги – 50 верст. Доставка в город и вывоз товаров по грунтовым дорогам и трактам затруднительны. Размеры денежных оборотов от продажи этих товаров доходят до 100000 руб. в

месяц. Благодаря железной дороге город, обладающий хорошим сообщением, смог бы довести эти обороты до 500 тысяч рублей в месяц [6, л. 70].

Игуменский уездный предводитель дворянства В.В. Столяров 27 января 1898 г. уведомил Игуменскую городскую думу, что согласен уступить безвозмездно под полотно планируемой железной дороги из имения Гануты нужное количество земли и лес, который будет находиться в полосе отчуждения [6, л. 75 об.]. Помещик из села Мандрово также выразил желание бесплатно уступить землю под полотно железной дороги, которая пройдет через его имение Ивановск. Если в ближайшее время будет подготовлен проект постройки железной дороги Игумен–Марьина Горка, план реализации строительного капитала и выяснится, кто будет осуществлять постройку (акционерное общество или частный предприниматель), то обозначенные заинтересованные лица согласны оказать денежную помощь [6, л. 76 об.]. Компенсировать затраты, понесенные в ходе постройки железной дороги, Столяров и его компаньон рассчи-

тывали из будущего дохода от ее эксплуатации. Оптимистичные прогнозные показатели коммерческой деятельности линии Игумен–Марьина Горка основывались на положительных финансовых результатах эксплуатации при аналогичных условиях железной дороги от ст. Осиповичи Либаво-Роменской железной дороги до Старых дорог [6, л. 78]. Более полные сведения об имущественно-правовых отношениях, возникавших при постройке новой железнодорожной линии, и их регулировании можно получить из составленной автором таблицы 2 [6, л. 80–84 об.].

В 1913 г. житель поселка, расположенного возле станции Пуховичи, Абрам Нисневич направил в Игуменскую городскую думу и Игуменскому уездному предводителю дворянства проект о проведении железнодорожной ветви, соединяющей город Игумен со станцией Пуховичи [6, л. 3]. 24 января 1913 г. названные инстанции г. Игумена обсудили предложение о постройке железной дороги, но до практической реализации дело не дошло.

Таблица 2

Владельцы земли, отчуждаемой под линию железной дороги

№	Название угодий	Владелец	Содействие при постройке железной дороги
1	имение Рудни	помещик Оссовский	безвозмездная уступка земли, предоставление древесины на 1000 руб.
2	имение между Марьиной Горкой и м. Березино	помещик Филиппов	безвозмездная уступка земли, финансовое участие в отчуждении крестьянских земель, предоставление шпал и телеграфных столбов. Поддержка проекта в официальных инстанциях Санкт-Петербурга
3	деревня Ивановичи	крестьянский надел	
4	имение Новые Уволоки	помещик Корженевский	
5	деревня Избище	крестьянский надел	
6	имение Турин	помещик Юдко	
7	на старой дороге		
8	село Турин	крестьянский надел	
9	Туринская церковь	причт	
10	деревня Цешково	крестьянский надел	
11	имение Цешково	помещица Хмелевская	

12	имение Блонь	помещик Осмоловский	Бонч
13	Блоньская церковь	причт	
14	деревня Заречье	Чересполосное владение крестьян и др. владельцев	
	Всего: 421 десятина	усадебная и пахотная зем- ля, сенокосы, выгоны	

Заключение. Безусловно, далеко не всегда предпринимаемые шаги могли обеспечить результат, так как окончательное слово принадлежало правительственным структурам или правлениям частных железнодорожных обществ. Тем не менее, жители городов в лице своих полномочных представителей (гласных) получили возможность бороться за повышение благосостояния своих населенных пунктов, где железным дорогам по праву отводилась определяющая роль.

Литература

1. Дело по представлению Невельского городского головы о проводе железной дороги через г. Невель (если будет утвержден проект соединения рельсовым путем г. Витебска) с г. Великие Луки // Национальный исторический архив Беларуси (далее: НИАБ). – Фонд 1430. – Оп. 1. – Д. 38698. – 5 л.
2. Об изыскании места в городе Витебске для постройки станции Оршанско-Витебской железной дороги // НИАБ. – Фонд 2506. – Оп. 1. – Д. 23. – 20 л.
3. Заседание Витебской городской думы. Заседание 12 марта 1908 года // НИАБ. – Фонд 2496. – Оп. 1. – Д. 4123. – 14 об. л.
4. Протокол заседаний Пинской городской Думы, заседание 11 августа 1883 г. Прошения жителей города // НИАБ. – Фонд 712. – Оп. 1. – Д. 22.
5. Дело Минской городской управы по ходатайству наследника Адама Смольского Ибрагима Смольского об уменьшении размера городских повинностей за отошедшее из их владения земли под полотно Ландварово-Роменской железной дороги // НИАБ. – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 86.
6. Дело о строительстве железной дороги от г. Игумна до станции Марьина Горка Либаво-Роменской железной дороги // НИАБ. – Фонд 327. – Оп. 1. – Д. 21. – 89 л.

Поступила в редакцию 15.05.2013 г.

Принята в печать 24.06.2013 г.