

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

Л.И. Сизинцева

Сизинцева Лариса Ивановна (Кострома, Россия) — кандидат культурологии, доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма Костромского государственного технологического университета;
Email: sizpost@yandex.ru

ЗЕМСКИЕ ДОРОГИ КОСТРОМСКОЙ ГУБЕРНИИ

Статья посвящена опыту земского самоуправления Костромской губернии в области строительства дорог. В системе ценностей конца XIX – нач. XX вв. прогресс занимал одну из высших ступеней, казалось, он решит все проблемы российского общества. Главным препятствием на пути прогресса виделась темнота и неразвитость народных масс. Эту проблему предполагали решить распространением образования, медицины, кооперации и т.д. Но без строительства и поддержания системы путей сообщения ни одно из этих направлений развивать было невозможно.

Ключевые слова: дороги, земство, Костромская губерния, рубеж XIX – XX вв., прогресс, эволюция.

L. I. Sizintseva

Larisa I. Sizintseva (Kostroma, Russia) — PhD in Culturology, Associate Professor at Kostroma State Technological University, Department of Social and Cultural Service and Tourism;
Email: sizpost@yandex.ru

ZEMSKY ROADS OF KOSTROMA PROVINCE

The article is devoted to the experience of Kostroma province's zemsky government in road construction. Progress was one of the most important values in the late 19th – the early 20th century, it seemed to be able to solve all the problems of the Russian society. The ignorance and the backwardness of the masses were considered as the main obstacles to progress. This problem was supposed to be solved by the spread of education, medicine, cooperation, etc. But without the construction and maintenance of means of communication, none of these areas could be possible to develop.

Keywords: roads, district council (zemstvo), Kostroma Province, the turn of the 19th – the 20th centuries, progress, evolution.

Земства, вызванные к жизни Положением 1 января 1864 г., создавались «для заведывания делами, относящимися к местным хозяйственным пользам и нуждам [...], которые, составляя потребность преимущественно местных жителей, имеют в то же время и государственное значение» [3, с. 236]. Суть реформы была проста: часть средств, собранных на местах,

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

не отправлялась в столицы, а оставалась там же, в распоряжении местного (губернского или уездного) земского собрания, и жители, избранные в число гласных, решали, на что эти средства израсходовать. Управа, избранная гласными, эти деньги расходовала в соответствии с составленными сметами и постановлениями собрания.

И все же земские собрания не были абсолютно свободными в своем выборе: все расходы были поделены на обязательные и необязательные. К первым относились содержание местных органов власти, полиции, жандармерии, а также этапная, квартирная и дорожная повинности, ко вторым — народное здравие и образование, некоторые другие.

Между тем, вопреки всем положениям и инструкциям, любимыми детищами земских деятелей с самого начала стали именно образование и здравоохранение, их холили и лелеяли по мере сил и поступления средств. Там все было ясно: школы, учителя, больницы — для него, для народа, они приближают Россию к цивилизации, способствуют прогрессу.

Дороги, расход на которые входил в число обязательных, наверное, никогда не были для земцев делом любимым. Да и что такое российская дорога? Разъезженные колеи, залитые осенним дождем? Валяющиеся рядом поломанные оси?..

Но куда от них денешься — без дороги к деревне не проедет врач, учительница останется отрезанной от всего мира, а ведь для человека светской культуры общение было не просто передачей информации, но и возможностью реализовать себя, соотнести себя с другими... Крестьянские промыслы — еще одно направление земской деятельности. Но и они требуют хороших дорог: без них не подвезти сырье, не сбыть изделия. В начале XX века земцы увидели решение многих экономических и социальных проблем в развитии кооперации, — и там без дорог никуда....

Так и получалось, что это нелюбимое дорожное дело становилось ключом к успеху в других областях. Костромская губерния, при всей ее обширности, дорог почти не имела, несмотря на все усилия предшественников земства. Незадолго до земской реформы, в конце 1850-х гг., автор статистического описания губернии Я. Крживоблоцкий, объяснял это так: «...здесь почти нет путей, вполне и всегда удобных для проезда обозов и перевоза тяжестей. Причина этого заключается отчасти в дурной и неудобной починке дорог натуральной повинностью; но главное зависит от самого характера местности и грунта земли в губернии; дороги проходят или по сыпучему песку, или по глинистому грунту, и в дождливое время становятся вязкими; кроме того, дороги почти по всем направлениям перерезываются множеством рек, речек и ручейков, широко разливающихся в весеннее время, и поэтому сносящих мосты и образующих на дорогах рытвины и обвалы. С началом таяния снегов езда по всей губернии недели на три почти совсем прекращается или по крайней мере становится опасною» [13, с. 79].

Результатом такого положения было полное отсутствие шоссейных дорог в губернии, положение было столь тяжелым, что казалось безнадежным. Костромское губернское земство было одним из немногих в России, где дорожные работы с самого начала реформ почти тридцать лет оставались натуральной повинностью жителей [7, с. 28]. Это значит, что жители окрестных сёл и деревень каждую весну, как только спадет весенняя вода на ручьях и реках, проклиная свою судьбу, выходили чинить мосты, ровнять рытвины и засыпать образовавшиеся промоины. Следующей весной все повторялось снова, и казалось, что этому не будет конца.

Вот цитата из доклада управы одному из первых земских собраний Костромского уезда: «Везде образовались промоины, сделавшие проезд невозможным, как, например, на горах под селом Андрейковым и д. Иконниковым, а в топких местах земля весной растворяется до такой степени, что лошади вязнут, без преувеличения, по самую грудь и экипажи приходится выта-

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

скивать народом — это на гатях Дровинской, Володинской и Репьевской» [12, с. 28].

Тем не менее, и в этой области удалось сдвинуть дело с мертвой точки, правда, произошло это не по местной инициативе. 12 июля 1889 г. были преобразованы некоторые учреждения, созданные для проведения крестьянской реформы, — и расходы эти были изъяты из числа обязательных в земском бюджете законом 1 июня 1895 г. [3, с. 241]. Средства, которые прежде шли на содержание мировых судебных учреждений, статистических комитетов и пр. теперь предписывалось положить в основу специального дорожного капитала и расходовать только на дороги, имеющие «важное значение для экономической жизни края» [4, с. 31]. Мелкие поправки дорожного полотна, как и прежде, необходимо было производить за счет местных бюджетов.

Создание дорожного капитала позволило земству перейти от латания прорех к составлению стратегических программ строительства новых дорог и капитального ремонта и улучшения уже существовавших. Каждый уезд должен был составить план дорожных улучшений, разработать проекты и сметы [4, с. 71]. На основании этого предполагалось составление общегубернского плана, который, в свою очередь, должно было подвергнуть экономической и технической проверке. Только после этого выделялись средства на конкретные работы.

Однако возможности дорожно-технического комитета, существовавшего при губернской управе, были еще слишком незначительны. Не хватало специалистов, не было и средств на их подготовку или приглашение из других мест. Да и сам дорожный капитал был еще невелик — он ведь по-прежнему формировался за счет местных поступлений, которые постоянно запаздывали.

На одном из земских собраний было сказано: «Вообще девиз нашего губернского земства известное изречение: шаг за шагом, а все и всегда вперед (за некоторыми исключениями, конечно)» [12]. Пришло время, и дорожное дело перешло из разряда исключений в число правильно функционирующих направлений работы земства. И пусть поначалу результаты отнюдь не поражали воображение, но «шаг за шагом» дело пошло.

Так, костромское уездное земство ходатайствовало о выделении средств из специального дорожного капитала на исправление Молвитинского тракта, доклад был принят земским собранием 1897 года, а уже осенью 1897 г. «Костромской листок» отметил: «В настоящее время уездная земская управа энергично принялась за исправление Молвитинского тракта. В участках, не законченных ремонтом, сделаны удобные временные объездные пути. Кроме того, устроены спуски воды от боковых канав в тех местах, где вода выступала на полотно, которое расчищается до надлежащей ширины. В параллель к этому идет успешная заготовка камня и песку для мощения» [8].

Большие надежды возлагались на железные дороги — казалось, они будут хорошей подмогой грунтовым. На деле оказалось, что подъездные пути к железнодорожным станциям выходили из строя гораздо быстрее, чем обычно — ведь грузооборот увеличивался в несколько раз, увеличивалась и нагрузка на дорожное полотно. Костромская пресса живописала досаду путешественников, не всегда имеющих возможность добраться до поезда: «Подъехать к станции не так просто, как кажется: легко сломать не только экипаж, но даже ребра и голову. Так хороши объездные пути, устроенные г.г. строителями, что всякий едущий невольно молится: Помогите, Господи, живым доехать. А доехав, благодарит Бога за спасение от смерти, или, самое меньшее, от увечья... Видишь станцию — огни, видишь идущий поезд, а сам сидишь в грязи, дожидаясь, когда вытащат увязших лошадей и экипаж» [10].

Прошло почти десять лет, пока решились поставить вопрос о дополнительном сборе

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

средств с тех, кто перевозит грузы по железным дорогам — чтобы пустить эти деньги на ремонт подъездных путей [5, с. 4–16]. Сбор получил название «попудного».

Тем не менее, несмотря на все положительные изменения в земском дорожном хозяйстве, «ни одна область земского хозяйства и ведения не подвергалась и не подвергается таким сильным критическим сетованиям, как пути сообщения и исправление грунтовых, почтовых и торговых трактов» [9]. Специальные комиссии создавались для проверки жалоб на вроде бы исправленные дороги, ставился традиционный русский вопрос — кто виноват? Глинистый грунт? техники? рабочие? Дело в том, что сам специальный дорожный капитал находился в руках гласных губернского земства, которое утверждало проекты работ и смет, специалисты-техники решали, каким способом исправлять дорогу в конкретном месте — и они же контролировали качество исполнения, а само ведение дела, поиск подрядчиков и работа с ними находились в руках уездных земств.

Неторопливо велись работы, а жители Костромской губернии мечтали о том, чтобы исправление дорог было фундаментальное, «...чтобы по нашим большим дорогам наконец можно было ездить во всякую пору года, и чтобы исправления хватило, по крайней мере, хотя бы до того времени, как накопится новый капитал для их исправления» [9].

Одним из вариантов решения этой проблемы казалось содержание техника, отвечающего за дороги в каждом уезде, — хотя бы по одному на уезд. То, о чем мечталось в 1898 году, обрело реальные очертания в 1911: при подготовке прошедшего в этом году второго съезда земских техников Костромской губернии было предложено в каждом уезде иметь одного, как минимум, техника (а лучше двух), при каждом из которых должен состоять чертежник и два десятника, (при двух техниках — пятеро десятников) [6, с. 27].

Срочно потребовалось большое количество специалистов, и земства (особенно уездные) стали направлять своих представителей на всевозможные курсы, в специальные учебные заведения, оплачивая учебу за счет уездов. Иногда на учебу направлялись рабочие, уже имевшие опыт дорожного строительства. Само по себе проведение съездов технических специалистов в губернии говорит не только о росте их числа, но и о стремлении привлечь специалистов к решению проблем содержания и строительства дорог.

Одним из предложений второго съезда техников, внесенным, кстати, не техником, а заведующим оценочно-статическим отделением губернского земства Н. И. Воробьевым, было предложение о пересмотре всей системы исследования дорожного хозяйства. Если раньше выделяли дороги 1-й очереди, в число которых «вошли места, безусловно не годные для проезда, попросту говоря, непролазные», второй очереди — «плохие, но все-таки еще терпимые» и, наконец, третьей очереди — те, «улучшение которых желательно, но без большого ущерба для удобства и передвижения может быть и не сделано» [1, с. 153–154], — то, по предложению Н. И. Воробьева, следовало провести исследование не только технического состояния полотна, но и экономической целесообразности их ремонта.

С присущей земцам методичностью началась долгая и кропотливая работа. Губерния была разбита на небольшие участки (их оказалось 445 на всю губернию), в каждой были собраны данные о населении, землевладении, скотоводстве, определен грузооборот — какие товары ввозятся, какие вывозятся на различные рынки сбыта, составлены таблицы, рассчитана грузонапряженность. Все это было опубликовано в трех выпусках под названием «Краткая характеристика грунтовых дорог Костромской губернии» (Кострома, 1912), которые были разосланы во все уездные управы для уточнения и проверки. Уже с учетом внесенных поправок Н. Е. Верховский написал фундаментальное исследование «Грунтовые дороги Костромской

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

губернии», вышедшее двумя выпусками в 1914–1915 г.г., несмотря на начавшуюся Первую мировую войну.

Бесстрашно вглядываясь в реальное положение вещей, далекое от идеала, Н. Е. Верховский не просто проанализировал сложившуюся ситуацию, но и создал все условия для перспективного планирования в области дорожного ремонта и строительства. Но в 1918 году земства были разогнаны новой властью, рациональная сеть, столь привычная земским органам самоуправления, так и не была составлена...

Библиография

1. Архангельский И. Сметы на улучшение трактов в Костромском уезде. — Кострома, 1902.
2. Верховский Н. Грунтовые дороги Костромской губернии: в 2-х вып. — Кострома, 1914-1915.
3. Веселовский Б. История земства за сорок лет. Т. 1. — СПб., 1909.
4. Доклады Костромской губернской земской управы к очередному Губернскому земскому собранию сессии 1897 года. Ч. 1. — Кострома, 1897.
5. Доклады Костромской губернской земской управы к очередному Губернскому земскому собранию сессии 1909 года. — Кострома, 1909.
6. Доклады Костромской губернской земской управы к очередному Губернскому земскому собранию сессии 1911 г. По дорожному отделу. — Кострома, 1911.
7. Доклады Костромской губернской земской управы к очередному Губернскому земскому собранию 1913 года. По дорожному отделению. Вып.1. — Кострома, 1913.
8. Костромской листок. 1898. №17. 27 нояб.
9. Костромской листок. 1898. №20. 4 дек.
10. Костромской листок. 1898. № 23. 11 дек.
11. Костромской листок. 1898. № 24. 13 дек.
12. Краткий очерк деятельности Костромского уездного земства к пятидесятилетию его существования. Кострома, б. г.
13. Крживоблоцкий Я. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Костромская губерния. — СПб., 1861.

References

1. Arkhangel'skii I. Smety na uluchshenie traktov v Kostromskom uезде. — Kostroma, 1902.
2. Verkhovskii N. Gruntovye dorogi Kostromskoi gubernii: v 2-kh vyp. — Kostroma, 1914-1915.
3. Veselovskii B. Istoriia zemstva za sorok let. T. 1. — SPb., 1909.
4. Doklady Kostromskoi gubernskoi zemskoi upravы k ocherednomu Gubernskomu zemskomu sobraniuu sessii 1897 goda. Ch. 1. — Kostroma, 1897.
5. Doklady Kostromskoi gubernskoi zemskoi upravы k ocherednomu Gubernskomu zemskomu sobraniuu sessii 1909 goda. — Kostroma, 1909.
6. Doklady Kostromskoi gubernskoi zemskoi upravы k ocherednomu Gubernskomu zemskomu sobraniuu sessii 1911 g. Po dorozhnomu otdelu. — Kostroma, 1911.
7. Doklady Kostromskoi gubernskoi zemskoi upravы k ocherednomu Gubernskomu zemskomu sobraniuu 1913 goda. Po dorozhnomu otdeleniiu. Vyp.1. — Kostroma, 1913.
8. Kostromskoi listok. 1898. №17. 27 noiab.
9. Kostromskoi listok. 1898. №20. 4 dek.
10. Kostromskoi listok. 1898. № 23. 11 dek.
11. Kostromskoi listok. 1898. № 24. 13 dek.
12. Kratkii ocherk deiatel'nosti Kostromskogo uездnogo zemstva k piatidesiatiletiiu ego sushchestvovaniia. Kostroma, b. g.
13. Krzhivoblotskii Ia. Materialy dlia geografii i statistiki Rossii, sobrannye ofitserami General'nogo shtaba. Kostromskaia guberniia. — SPb., 1861.