
ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОРОДСКОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ РОССИИ В 1910-Е ГГ. (НА МАТЕРИАЛАХ ЧЕРНИГОВСКОЙ ГУБЕРНИИ)

УДК 947.0"186":625.1

Жихарев С. Б.

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины (г. Гомель, Беларусь)

В статье рассматривается деятельность органов городского самоуправления России в контексте строительства и эксплуатации железных дорог. Особое внимание уделяется значению железнодорожного хозяйства в повседневной жизни Чернигова и его уездных городов.

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

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 России, остается неисследованным участие городских общественных учреждений в развитии железнодорожного транспорта на подконтрольной им территории.

В 1910-е годы в Черниговской губернии наблюдалась резкая активизация деятельности органов городского общественного управления по различным вопросам, связанным с железнодорожным строительством. В органы местной администрации и высшие правительственные инстанции с ходатайствами о

постройке железнодорожных линий обращались городские думы уездных городов Новгород-Северского, Нежина, Мглина, Стародуба и административного центра губернии г. Чернигова.

26 декабря 1910 г. городской голова Новгород-Северского обратился к Черниговскому губернатору с просьбой поддержать в Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов, Министерстве путей сообщения и Главном управлении по делам местного хозяйства ходатайство городской думы о постройке железнодорожной линии Орша–Нижнее–Днепровск через г. Новгород-Северск [1, л. 1]. 10 января 1911 г. министр путей сообщения постройку обозначенной железнодорожной линии квалифицировал как "желательную"[1, л. 3].

В начале 1911 г. приобрело особую актуальность строительство железнодорожной линии Новобелица–Чернигов–Нежин–Прилуки. В январе 1911 г. свои ходатайства по данному вопросу направляли в правительственные "верхи" органы городского общественного управления и официальные структуры Черниговского губернатора. Так, 18 января 1911 г. Черниговская городская управа обратилась к местному губернатору в целях поддержки строительства железной дороги Новобелица–Чернигов–Нежин–Прилуки. Деятели городского самоуправления возлагали надежды на начальника губернии в отстаивании интересов города перед министрами финансов и путей сообщения, а также министром торговли и промышленности [2, л. 1]. Затем, 31 января 1911 г. официальное письмо с ходатайством Черниговской городской думы о проведении железнодорожной линии Новобелица–Чернигов–Нежин–Прилуки на имя министра финансов адресовало Губернское по земским и городским делам присутствие Черниговского губернатора.

Поддержку муниципальным учреждениям Чернигова оказала Нежинская городская дума. На своем заседании, состоявшемся 29 декабря 1910 г., она уполномочила городского голову, гласного городской думы П.С. Коробко и уездного предводителя дворянства Ю.Н. Глебова ходатайствовать от имени города в министерствах финансов, путей сообщения, торговли и

промышленности о постройке линии железной дороги Новобелица—Чернигов—Нежин—Прилуки [2, л. 5].

В 1911 г. в официальных учреждениях Черниговской губернии появились сведения о планируемых изысканиях железной дороги Суджа—Сураж—Могилев на г. Мглин. Мглинская городская дума и глава местной городской управы вступили в переписку с министром путей сообщения. Органы общественного самоуправления г. Мглина обосновывали необходимость строительства указанной железной дороги именно через их уездный город. На местном уровне действия Мглинских муниципальных учреждений поддерживали Черниговский губернатор и Черниговское губернское по земским и городским делам присутствие, при этом особо подчеркнув, что "удовлетворение настоящего ходатайства в интересах известного населения можно признать, во всяком случае, желательным" [3, лл. 1–2 об.].

Необходимость защиты интересов своих городов при проектировании линий железных дорог требовала энергичных мер со стороны органов городского самоуправления. В подобных ситуациях было недостаточно вступать в традиционную переписку с органами государственной власти на местах или в Петербурге и ожидать решения официальных властей. Примером общественной инициативы по вопросам железнодорожного строительства могут служить действия Стародубской городской думы, предпринимавшей реальные шаги для консолидации усилий целого ряда уездных городов, заинтересованных в постройке через свои населенные пункты Льво-Днепровской железной дороги. Несмотря на отсутствие практического результата от этих действий в конкретном случае — причинами стали недостаток финансовых средств, запреты властей — все-таки это показатель способности местного населения к идущей "снизу" самоорганизации. Вполне очевидно, что органы общественного городского самоуправления не стали придатком местной исполнительной власти.

Открывший чрезвычайное заседание Стародубской городской думы 22 января 1912 г. городской голова Мезерницкий доложил собранию гласных о положении дел, связанных с постройкой Льво-Бережской (Льво-Днепровской)

железнодорожной линии. Существовала высокая вероятность, что она пройдет от Киева через Чернигов и Стародуб. С целью защиты выгодного для города варианта возникла необходимость направить уполномоченных от Стародубской городской думы в специальную железнодорожную комиссию в Санкт-Петербург. Городское самоуправление Стародуба объединило свои усилия по реализации проекта Льво-Днепровской железной дороги с другими заинтересованными городами. Для участия в съездах представителей городов, расположенных на линии будущей железной дороги, г. Стародубу нужно было регулярно посылать своих уполномоченных. Командирование городских представителей в столицу и другие инстанции требовало от города выделять минимально 1500 рублей [4, л. 9]. В городском бюджете такая сумма не водилась, и дума постановила включить недостающие 1500 рублей в дополнительную смету доходов и расходов города Стародуба на 1912 год. Источником получения этих денег должен был стать заем у частных лиц или в Стародубском городском банке [4, л. 2].

По действующим законам для проведения краткосрочного займа Стародубскому общественному управлению требовалось получить санкцию министра внутренних дел. 3 марта 1912 г. Стародубская городская управа обратилась с ходатайством к министру внутренних дел о разрешении занять 1500 рублей у частных лиц или в городском банке [4, л. 8 об.]. 30 марта 1912 г. Главное управление по делам местного хозяйства Министерства внутренних дел отказалось утвердить постановление Стародубской городской Думы от 22.01.1912 г. о займе на расходы по поездке городских депутатов в Санкт-Петербург для поддержки ходатайства о направлении проектируемой железнодорожной линии Киев-Чернигов до города Стародуба. Заместитель министра внутренних дел мотивировал такое решение "недостаточной обоснованностью необходимости для города в испрашиваемом займе" [4, л. 15 об.].

В 1915 г. органы городского самоуправления и исполнительные структуры Чернигова снова обратили пристальное внимание на постройку железнодорожной линии Новобелица-Чернигов-Нежин-Прилуки. 23 января

1915 г. по данному вопросу к Черниговскому губернатору С.В. Рухлову с официальным письмом обратился камергер императорского двора Лавриновский. Здесь он обосновал целесообразность постройки через Чернигов акционерным обществом Московско-Киево-Воронежской железной дороги линии Новобелица–Чернигов–Киев [5, лл. 4–6]. Среди аргументов в пользу реализации данного проекта Лавриновский в первую очередь выделял военно-стратегические интересы государства, необходимость дальнейшего совершенствования путей сообщения Черниговской губернии, а также нужды дальнейшего торгово-экономического развития губернии. Автор письма делал акцент на особые преимущества, которые откроются перед городом как административным центром губернии. Во-первых, благодаря проведению железной дороги Чернигов приблизится к столице государства Санкт-Петербургу на 201 версту и к окружному центру г. Киеву на 17 верст, а во-вторых, получит прямое железнодорожное сообщение нормальной колеи со своими уездными городами [5, л. 5]. Это тем более важно, если учесть, что официальная почта из Чернигова в Москву доходила быстрее, чем в города Мглин и Стародуб [5, л. 5 об.]. В некоторых уездах губернии оборот почты задерживался до 2 недель. Пока в распоряжении Чернигова, как отмечал Лавриновский, имелся единственный железнодорожный путь протяженностью 270 верст от губернского города в направлении Прилук. Эта узкоколейка располагалась обособленно от магистральных железных дорог и не осуществляла серьезных грузоперевозок. Более того, она заканчивалась, не доходя 5 верст до Чернигова. Камергер Лавриновский убеждал начальника Черниговской губернии, что в случае постройки железной дороги Новобелица–Чернигов–Киев дополнительный импульс в развитии получит местное свеклосахарное производство, увеличатся табачные плантации. Наличие сырьевой базы (глина, торф, древесина) и находящаяся в эксплуатации железнодорожная линия будет способствовать развитию фабрично-заводской промышленности региона. Спроектированная железная дорога примет на себя грузы Чернигова, 7 его уездов, а также части Могилевской и Полтавской губерний [5, л. 5 об.].

В мае 1915 г. в Нежине стало известно, что через город пройдет железнодорожный путь из Чернигова в направлении Прилук. На состоявшемся 20 мая 1915 г. внеочередном собрании Нежинской городской думы обсуждался вопрос о месторасположении нового вокзала. Дума постановила ходатайствовать перед Министерством путей сообщения о строительстве вокзала рядом с усадьбой, принадлежащей Фридриху, которая расположена недалеко от действующей станции Нежин Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Для защиты интересов г. Нежина по данному вопросу в столицу были делегированы бывший Нежинский уездный предводитель дворянства, а сейчас товарищ Петроградского городского головы Ю.Н. Глебов и гласный Нежинской городской думы Н.Н. Корнейчик-Севастьянов [5, л. 6]. Причины подобной обеспокоенности были вызваны упорно циркулировавшими слухами о планах МПС построить вокзал новой железнодорожной линии в 10 верстах от существующей станции Нежин Московско-Киево-Воронежской железной дороги и в 6 верстах от города. Это место было признано во всех отношениях неудобным и необустроенным: к вокзалу ведут самые узкие в городе улицы, здесь нет ни мостовых, ни освещения. Криминальная обстановка в этом районе Нежина оставляла желать лучшего, так как нападения и грабежи стали здесь почти заурядным явлением. Осенью и весной подъезд к проектируемому вокзалу совершенно невозможен из-за непролазной грязи, а зимой доступ может быть ограничен из-за снежных заносов.

Для получения достоверной информации о месте расположения будущего железнодорожного вокзала по инициативе нового Нежинского городского головы В.Г. Горячкина и гласного городской думы И.Р. Медведева была сформирована комиссия из гласных Нежинской думы в составе С.П. Бойко, Г.С. Дмитренко, Н.Н. Корнейчик-Севастьянова и С.И. Сенника. Им было поручено побывать в г. Киеве в конторе, осуществляющей руководство работами по постройке железной дороги Новобелица-Чернигов-Прилуки [5, л. 7]. Опасения гласных о возможности неблагоприятного развития ситуации для г. Нежина оказались небеспочвенными. Проект Московско-Киево-Воронежской железной дороги по сооружению общего вокзала с железной дорогой Новобелица-

Чернигов-Прилуки на землях, относящихся к усадьбе Фридриха, МПС заменило неудобным для города вариантом. На основе этого проекта начались изыскания железнодорожной линии.

Таким образом, в 1910-е гг. в Черниговской губернии наблюдалась заметная активизация железнодорожного строительства. Учреждения муниципального самоуправления Черниговской губернии и его уездных городов прилагали серьезные усилия, чтобы при проектировании новых железнодорожных линий максимально полно учитывались интересы городского хозяйства. Далеко не всегда предпринимаемые шаги могли обеспечить результат, так как окончательное слово принадлежало правительственным структурам или управлениям 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. По ходатайству Новгород-Северской городской Думы о проведении железнодорожной линии Орша–Нижнее–Днепровск через г. Новгород-Северск // Государственный архив Черниговской области (далее: ГАЧО). – Ф. 145. – Оп. 2. – Д. 965.

2. По ходатайству Черниговской и Нежинской городской Думы о проведении железной дороги Новобелица–Чернигов–Нежин–Прилуки // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 2174.

3. По ходатайству Мглинской городской Думы о направлении предполагаемого к постройке железнодорожного пути Суджа–Сураж–Могилев на г. Мглин // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 84.

4. По постановлению Стародубской городской Думы о займе 1500 рублей для командирования представителей от города для поддержания ходатайства о направлении железнодорожной ветки в желаемом направлении // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 2421.

5. По докладной записке члена Черниговской городской управы А.М. Балыки по вопросу о постройке железнодорожной линии через губернский город Чернигов // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 2720.

Жихарев С. Б. Проблеми залізничного будівництва в діяльності органів місцевого самоврядування Росії в 1910 рр. (на матеріалах Чернігівській губернії)

В статті розглядається діяльність органів міського самоврядування Росії в контексті будівництва та експлуатації залізниці. Особлива увага приділяється значенню залізничного господарства в повсякденному житті Чернігова та його уездних містах.

Ключові слова: залізниця, міський бюджет, залізничне будівництво, органи міського самоврядування, проект, залізнична мережа, міська дума, міська управа.

Zhiharev S.B. The Problens of Railway Building inthe Activityof Organsof City Self-Govermentof Russiain 1910-es (bythe Materialsof Chernigov Region)

In the article the activity of municipal self-government institutions of Russia in the context of building and exploitation of railroads is analyzed. The special attention is given to great importance of railway economy in everyday life of Chernigov and its provincial towns.

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