УДК 94(47).083

Т.В. Деркач
Научный руководитель: доктор исторических наук, доцент В.А. Временко

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ГУБЕРНИИ В ГОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ III ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ (1907 – 1912 ГГ.)

Научная статья посвящена проблемам развития инфраструктуры в Санкт-Петербургской губернии в годы деятельности III Государственной Думы. В данной работе определяется уровень развития инфраструктуры в Петербургской губернии в начале XX в., анализируются законопроекты, которые обсуждались на заседаниях III Государственной Думы.

Инфраструктура, III Государственная Дума, Санкт-Петербургская губерния, Министерство Путей Сообщения, Комитет Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, казенное шоссе, железные дороги, земство, законопроекты.

The article is devoted to the problems of development of infrastructure in St. Petersburg province in the years of the 3^{d} State Duma. The level of infrastructure development in St. Petersburg province of the beginning of the XXth century is defined. The bills discussed at the meetings of the 3^{d} State Duma are analysed in the paper.

Infrastructure, III State Duma, St. Petersburg province, Ministry of Communications, State Committee of waterways and highways, government roads, railways, zemstvo, bills.

В начале XX в. инфраструктура играла важную стратегическую роль и оказывала большое влияние на экономический рост края. Общее протяжение шоссейных дорог в Петербургской губернии в начале XX в. превышало 1 тыс. верст, в губернии было 325 грунтовых дорог (не считая проселочных). На территории губернии проходило четыре транзитных трассы: Московская, Варшавская, Нарвская, Выборгская. Часть шоссе содержалась на государственный счет, остальная часть находилась под контролем губернского земства. На основании Положения 22 июня 1902 г. Комитета Министров казенные шоссе ведомства путей сообщения в пределах Санкт-Петербургской губернии были переданы во временное, сроком на 25 лет, управление Санкт-Петербургского губернского земства с пособием от казны. Из отчета начальника Санкт-Петербургской губернии за 1901 г. следует, что «деятельность земства не вполне удовлетворительна. Для приведения в полную исправность всей сети местных путей сообщения остается сделать еще многое» [7, л. 11].

Дороги в губернии были запущенными и неухоженными. Общая протяженность шоссе, требующих перестройки, была определена в 55 верст. Из доклада Санкт-Петербургской земской управы можно сделать вывод о том, что «состояние наших дорог уже описано нами, и Вы изволите видеть, что оставить их в таком положении невозможно. Архангельский тракт, соединяющий Санкт-Петербург с Архангельском, едва ли не самый худший в губернии» [6, л. 67]. Министр Путей Сообщения Рухлов С.В. в своем докладе отмечал плохое качество шоссейного покрытия, в частности: «щебеночная кора не только на пучистых местах, но на участках шоссе, признаваемых относительно здоровыми, крайне слаба и загрязнена посторонними примесями» [4, л. 13]. Многие участки шоссе нужно было перестраивать заново. Также он отметил, что «земство ежегодно расходует совершенно непроизводительно большие суммы на поддержание разными паллиативными мерами расстроенных участков шоссе» [4, л. 11]. Основным препятствием неудовлетворительного состояния дорог был недостаток средств и крайняя медлительность их ассигнования.

В начале XX в. стала разветвляться сеть железных дорог. Их общая протяженность составляла свыше 1 тыс. верст. По территории губернии проходили Николаевская, Варшавская, Балтийская железные дороги, которые через Тосно были связаны с Николаевской. Создавались новые рельсовые пути. Они были проложены через Шлиссельбургский, Новоладожский, Лужский, Ямбургский и Царкосельский уезды и оказывали благоприятное влияние на развитие отдаленных от экономических центров местностей. Несмотря на строительство новых железных дорог, ощущался недостаток вагонов в пассажирских поездах. Особенно остро это чувствовалось в подвижном составе Балтийской железной дороги. Губернская газета «Нарвский листок» писала о недостатке вагонов в пассажирских поездах:

«Наиболее ощущался этот недостаток летом и особенно накануне праздников. В связи с отсутствием свободных мест, значительной части пассажиров пришлось остаться в Санкт-Петербурге в ожидании следующего поезда. В Нарве по прибытии поезда наши извозчики брались с боя» [1, с. 3]. Поэтому перед депутатами III Государственной Думы встала задача выработки и проведения в действительность более определенных планов по развитию инфраструктуры: увеличение кредитов на строительство и ремонт шоссе, улучшение материального положения земства, общее улучшение обстановки.

В течение короткого времени III Государственной Думой обсуждалось несколько законопроектов по эксплуатации шоссейных дорог. Земство на ремонт дорог в Санкт-Петербургской губернии запросило отпустить из казны 600 тыс. руб. Для обсуждения этого вопроса была создана межведомственная ко-

миссия, согласно решению которой, сумма была снижена до 500 тыс. руб. Земства обратили внимание Комитета Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог на то, что вышеуказанная сумма представлялась недостаточной, более того «отпуск этой суммы облегчит лишь задач земства, но не разрешит всех тех затруднений, с которыми ему долго еще придется иметь дело, в виду, с одной стороны, предварительного состояния казенных шоссе петербургской губернии вообще и, с другой стороны, вследствие предъявляемых к ним требований, которые с каждым годом, в особенности по мере развития автомобильного движения, повышаются все более и более» [4, л. 15].

Согласно запросам земства, из государственного казначейства были выделены средства по перестройке пяти участков санкт-петербургских казенных шоссе. Особое внимание было уделено Царскосельскому шоссе, так как оно вело к Царской резиденции и летом 1907 г. планировалась автомобильная гонка Царское Село – Москва. Ввиду этих причин земство начало работы по перестройке пучистого участка, протяжением 100 погонных саженей, на шоссе Царское Село – Колпино еще в 1906 г. Пучисые, с впадинами и горбами участки дороги появлялись осенью или весной от совокупного влияния сырости и мороза. Чтобы предохранить шоссе от этих повреждений, пучистые или неровные места застилали хворостом и убирали его после просушки.

Подобная работа по перестройке двух неровных участков Петергофского шоссе была включена земством в смету на содержание казенных шоссе в текущем 1907 г. Санкт-Петербургское губернское земское Собрание ходатайствовало о возможно быстром начале ремонтных работ. Также Собрание отмечало, что «откладывать эту работу нежелательно, так как вследствие громадного движения по Петергофскому шоссе является неизбежным дальнейшее ухудшение участков, что, в свою очередь, удорожит работы по их исправлению» [2, л. 4]. Государственной Думой был одобрен законопроект, и Государственным Советом принят закон об отпуске из государственного казначейства в 1909 г. 9464 руб. в безвозвратное пособие петербургскому губернскому земству на работы по перестройке поврежденных мест на Царкосельском и Петергофском шоссе. Помимо этого были выделены средства на перестройку шоссе Пулково – Гатчино и Пулково – Лигово, Гдовского шоссе, Московского шоссе: перегон Средняя Ргатка – Ям Ижоры. На проведение этих работ из государственного казначейства было выделено в 1912 и 1913 гг. по 150605 руб. 50 коп. в год на исправление пучистых и осевших мет на казенных шоссе Санкт-Петербургской губернии.

В III Государственной Думе обсуждался вопрос об убыточности Островской заставы, которая была учреждена в 1838 г. в г. Остров, в месте соединения Островского шоссе с Двинским. После передачи значительной части казенных шоссе местного значения в заведывание земств (на основании правил 1882 г.) доход казны от шоссейного сбора начал постепенно падать и казна несла убыток по содержанию заставы. О прекращении взимания дорожного сбора ходатайствовали местные органы ведомства путей сообщения, городские общественные правления, местная губернская администрация, и, наконец, отдельные лица из состава местного населения. Согласно закону от 11 апреля 1911 г. в Петербургском округе путей сообщения из-за убыточности содержания для казны застава была упразднена. Упразднение этой заставы облегчило населению способы передвижения, очень важного в интересах экономического развития региона.

Особое внимание было уделено строительству новых железнодорожных путей, что способствовало промышленному развитию региона. Одним из вопросов, который обсуждался на заседаниях III Государственной Думы, было строительство соединительной линии между русскими и финляндскими железными дорогами. Этот проект разрабатывался совместно с Финляндским Сеймом еще в 1899 г. Часть путей проходила по территории Петербургской губернии. Данная линия имела большое экономическое и военное значение. Согласно проекту, одобренному органами Управления железными дорогами, «указанная ветвь назначается для воинского движения с дорог, а также для пассажирского движения. Этим же путем будет совершаться и весь коммерческий обмен между прилегающими к линии дорогами: Северо-Западными и Санкт-Петербургско – Витебской с Финляндской Соединительной линией» [3, л. 4]. Вопрос о строительстве соединительной линии железных дорог рассматривался Особой комиссией во главе с графом Игнатьевым. Проблема поиска средств для строительства обсуждалась с 1904 по 1907 гг., несмотря на то, что часть затрат на постройку брало на себя финляндское казначейство. Окончательно вопрос о стоимости работ был решен в 1908 г. Министр Путей Сообщения представил на рассмотрение Государственной Думы вопрос о строительной стоимости работ. В результате «стоимость всех работ по постройке Финляндской Соединительной ветви составила 1 717 200 руб., т.е. на 497 800 руб. меньше, чем было предположено по первоначальным соображениям» [3, л. 4]. После обсуждения этого законопроекта в Комиссии по Путям Сообщения расценочная ведомость была вновь изменена и количество выделенных средств было вновь уменьшено, и «общая сумма составила вместо 1 717 200 руб. в сумме 1 682 932 руб» [3, л. 5]. Средства были выделены в 1911 г., а окончание работ планировалось к началу 1913 г. Общая протяженность Соединительной линии по установленному направлению составляло 24567 верст. При этом сети железных дорог сообщались лишь одной линией Санкт-Петербург – Гельсингфорс, не имеющий до Выборга никаких ответвлений, «что признается совершенно недостаточным» [5, л. 16]. Поэтому правительством было признано необходимым устройство еще второй магистральной линии Николайстадт – Санкт-Петербург, для осуществления нужно было построить новые рельсовые пути, один из участков –

Расули – Санкт-Петербург, находился на территории Санкт-Петербургской губернии. В Финляндском сейме вопрос о строительстве магистрали был приоритетным. Согласно мнению Правительства «наибольшее местное значение имеет головной участок линии Санкт-Петербург – Расули, в виду развития дачной жизни, которая до сих пор остается почти неиспользованной» [5, л. 45]. Предложения частных предпринимателей по устройству электрической тяги на этом участке были отклонены правительством. Участок Санкт-Петербург – Расули, пролегающий в пределах Санкт-Петербургской губернии, должен был быть построен за счет государственного казначейства. По данным журнала Совета Министров «общая стоимость работ составила 7 079 000 руб. и постройка могла бы быть закончена к концу 1914 г.» [5, л. 44].

Рассмотренные III Государственной Думой законопроекты по вопросам развития инфраструктуры носили умеренный характер. В прежних темпах продолжался ремонт шоссейных дорог. Количество выделенных средств хватало на минимальное удовлетворение срочных нужд по ремонту шоссе. Размер необходимых средств зачастую занижался. В отличие от шоссейных дорог, которые были подчинены земству, железные дороги находились на казенном обеспечении. В III Государственной Думе обсуждался вопрос об устройстве важного соединительного узла между русскими и финляндскими железными дорогами. Было признано необходимым устройство нового рельсового пути Николайстадт – Санкт-Петербург. Наметился прорыв в железнодорожном строительстве. Железные дороги играли важную стратегическую роль, способствовали экономическому развитию Санкт-Петербургской губернии, содействовали активному заселению пригородных территорий и развитию дачной жизни.

Источники и литература

1. Нарвский листок. – 1901. – № 41.
2. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 1278. – Оп. 2. –Д. 727.
3. РГИА. – Ф. 1278. – Оп. 2. – Д. 1406.
4. РГИА. – Ф. 1278. – Оп. 2. –Д. 1411
5. РГИА. – Ф. 1278. – Оп. 2. – Д. 2206.
6. РГИА. –Ф. 1341. – Оп. 118. – Д. 684.
7. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга. – Ф. 253. – Оп. 7. – Д. 48.

УДК 94(47).084

А.И. Трофимова
Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор М. А. Безнин

ПОЛИТОТДЕЛЫ СОВХОЗОВ ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА РСФСР В 1930-Х ГГ.

В статье рассматриваются основные направления деятельности политотделов совхозов на Европейском Севере России в 1930-е гг., показывается их роль в организации и развитии совхозного сектора аграрной экономики.

Политотделы, совхозы, Северный Край, кадровые чистки.

The article considers the main activities of political departments of state farms in the European North of Russia in the 1930[s] and their role in organization and development of state-farm sector of agrarian economy.

Political departments, state farms, Northern Region, personnel purge.

Политотделы – оригинальное советское изобретение. Впервые они появились в середине 1918 г. на фронтах Гражданской войны, а ликвидированы только в 1991 г. В отдельные периоды истории, когда обычные гражданские институты не справлялись с ситуацией и не могли осуществлять нужные партии мероприятия в той или иной сфере, тогда создавались чрезвычайные органы управления – политические отделы (политотделы).

В 1932 – 1933 гг. в совхозном секторе аграрной экономики сложилась чрезвычайная обстановка. Активно строящиеся совхозы не справлялись с организацией и управлением крупным хозяйством. Самой острой проблемой была почти безвыходная ситуация с кадрами. Нехватка рабочих рук, сильная текучесть персонала, отсутствие квалифицированных работников, неблагонадежность имеющихся – все это ставило под угрозу само существование совхозного сектора. Кроме того, процветало воровство, а на территориях, отводимых совхозам, проживала масса недовольного населения. В январе 1933 г. объединенный пленум ЦК и ЦКК ВКП(б) принял решение о создании политотделов в МТС и совхозах [37, с. 21 – 32]. В совхозах политотделы действовали до 1940 г. [30, с. 163 – 170] Создавались они не во всех северных совхозах, только в наиболее крупных и значимых в хозяйственно-политическом отношении, республиканского и союзного значения. В пригородных совхозах, оленесовхозах политотделов не было. Всего же на Европейском Севере РСФСР был создан 21 политотдел: 17 – в совхозах Вологодской области, 3 – Архангельской области, 1 – в совхозе «Им. X-летия Коми обл.» [5].

Основной задачей политотделов совхозов и МТС,