

ИСТОРИЯ РОССИИ

УДК 94(470.331):656.8

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ЗЕМЦЕВ-КОНСЕРВАТОРОВ ПО РЕОРГАНИЗАЦИИ ЯРОСЛАВСКО-ТВЕРСКОГО ПОЧТОВОГО ТРАКТА

С. Г. Куликова

Московский университет МВД России, Московский областной филиал,
кафедра теории и истории государства и права

Автор статьи на основании анализа делопроизводственных и статистических источников рассматривает реализацию проектов тверских земцев-консерваторов, затрагивающих вопросы хозяйственной практики, приходит к выводу о высокой результативности от реализации проекта реорганизации Ярославско-Тверского почтового тракта. Комплексный анализ исторических источников позволил не только оценить перемены в мировоззрении провинциальных консерваторов с учётом динамики развития рыночных отношений, но и существенно скорректировать устоявшиеся оценки возможностей местного самоуправления.

Ключевые слова: *земство, земцы-консерваторы, земская почта, Ярославско-Тверской почтовый тракт.*

На протяжении последних лет консервативная политическая идеология занимает умы исследователей-историков. В настоящее время можно констатировать, что консерватизм как политическая идеология подвергся всестороннему изучению, чего нельзя сказать о хозяйственной практике консерваторов. Восполнить данный пробел возможно посредством обращения к региональному материалу. Консервативные идеи «на местах» так или иначе апробировались в каждодневной практике земств. Деятельность последних издавна привлекала внимание историков, но её успехи, как правило, связывались с реализацией либеральных проектов. В этой связи изучение проектов земцев-консерваторов с одной стороны, восполнит историографический пробел, касающийся изучения хозяйственной практики консерваторов, с другой – позволит восстановить объективную картину земской деятельности второй половины XIX – начала XX в.

Земства – выборные органы местного самоуправления – были созданы в Российской империи 1 января 1864 г. На основании главы первой «Положения о губернских и уездных земских учреждениях» задачей земств стало «заведование делами, относящимися к местным хозяйственным пользам и нуждам каждой губернии»¹. Уже на следующий год после выхо-

¹ Положение о губернских и уездных земских учреждениях 1 января 1864 г. // Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗ). Собр. II. Отд. 1. СПб., 1867. Т. XXXIX. № 40457. С. 1–13.

да в свет «Положения» Ветлужское земство Костромской губернии апробировало опыт создания земской почты. До земской реформы, в силу ряда причин, таких, как плохие дороги, экономическая невыгодность открытия почтовых станций в деревне, почтовые отделения открывались в городах. Учреждение таких почтовых отделений было достаточно затратным делом, потому – до введения земской почты сельское население России было практически лишено почтовой связи². Общегосударственные почтовые учреждения имели свои конторы и отделения главным образом в городах, и для того чтобы поддерживать связь с остальными частями уезда, нужно было ехать на лошадях 40–50 верст. Когда появились новые земские учреждения, земским управам нужно было организовывать регулярную связь с ними для организации и решения вопросов на местах. Существующая система совершенно не годилась, и этим, с одной стороны, была вызвана потребность в учреждении земской почты. С другой стороны, в связи с отменой крепостного права у сельских жителей появилась необходимость обмениваться письмами. Тяжелое положение после реформы 1861 г. заставляло крестьян искать необходимые средства, поскольку одна земля прокормить не могла. Оставался единственный выход – податься в города и другие местности на заработки. Развитие промышленности предъявляло спрос на рабочую силу, вытягивая из деревни незанятые рабочие руки. Во всех случаях дома оставались семьи, с которыми велась переписка и которым время от времени посылались заработанные деньги.

Ведение земствами административно-хозяйственной переписки, а также необходимость удовлетворения потребности сельского населения в почтовой связи поставили на повестку дня органов местного самоуправления вопрос об организации земской почты.

Официальным днем рождения земской почты в России можно считать 3 сентября 1870 г. В этот день появился циркуляр № 12725 Почтового департамента «Об учреждении земской почты для передачи корреспонденции на территории тех уездов, которые были лишены почтового сообщения»³. Анализ документа свидетельствует о том, что для земской почты существовал серьёзный запрет – нельзя было ездить и доставлять корреспонденцию по почтовым дорогам, использующимся государственной почтой. Проезд разрешался только для переезда с одной просёлочной дороги на другую.

Таким образом, земская почта могла рассчитывать только на свою инфраструктуру. Всё вышеперечисленное поставило на повестку дня земских собраний вопрос о создании инфраструктуры для организации почтового сообщения.

² *Абрамов В. Ф.* Российское земство: экономика, финансы и культура. М., 1996. С. 100.

³ См.: Сборник постановлений и распоряжений по почтово-телеграфному ведомству с официальным изданием 1885 года, в исправленном и дополненном виде согласно последовавшим распоряжениям с 1885 по 1906 годы. Руководство к изучению почтовой службы / сост. А. Аскарханов: в 2-х ч.: 3-е изд. М., 1905. Ч. 1.

Тверским губернским земским собранием вопрос о внесении изменений в существующую систему организации почт был поднят в 1865–1866 гг., т. е. ещё до официальной передачи в хозяйственное заведование земства государственных почтовых станций. Земцами-консерваторами было предложено ходатайствовать об изменении направления наиболее важных почтовых трактов губернии⁴. Суть позиции: губернские тракты, в том числе почтовые, должны проходить через наиболее развитые экономические центры губернии и служить связующим звеном торговых центров губернии с губернским городом. Проекты консерваторов сыграли определяющую роль в деле всего последующего развития почтового дела в губернии, внесли вклад в развитие торгово-промышленного потенциала губернии.

Важнейшим почтовым трактом Тверской губернии указанного периода был Ярославско-Тверской тракт⁵, имевший ранее важное межгубернское торговое значение, утраченное с открытием сообщения по Николаевской железной дороге. Протяжённость Ярославско-Тверского торгового тракта по Тверской губернии составляла 185 вёрст, в то время как почтовый путь занимал 267 верст⁶. Почтовый тракт соединял между собой крупные торговые города северо-востока Тверской губернии⁷. На всём протяжении тракта было много переправ и мостов через реки Волгу, Тверцу, Созь, Медведицу и другие небольшие реки и ручьи, впадающие в Волгу. Общая протяжённость гатей и мостов по тракту составляла 19 ½ вёрст⁸. Грунт по тракту был большей частью болотистый, а большое количество переправ сделало почтовое сообщение в распутицу почти невозможным. Почта от Твери до Кашина шла более двух суток, тогда как по установленному расписанию она должна была идти чуть более суток⁹. Несколько облегчило ситуацию учреждение пароходства по Волге, так как появилась возможность с ранней весны до поздней осени перевозить денежную корреспонденцию, однако это не решало проблем доставки другого рода корреспонденции. Существенным недостатком большой протяжённости почтового тракта была не только дороговизна его содержания, но и его неудобный маршрут. Например, Кашин находился по этому пути в 188 ¼ верстах, тогда как по прямой торговой дороге – в 130, Бежецк – в 267 верстах, а по прямому пути – в 120 верстах¹⁰. Указанные недостатки обращали

⁴ Куликова С. Г., Бабурин С. В. Земский консерватизм во второй половине XIX – начале XX века в России (на материалах Тверской губернии). Тверь, 2009. С. 103.

⁵ Ярославско-Тверской торговый тракт проходил от г. Твери до границы с Ярославской губернией через Оршин монастырь, с. Юрьевское Поволжье, с. Лисицы, с. Юрьевское-Девичье, с. Креву, с. Кимру, с. Медведицкое, г. Калязин.

⁶ Покровский В. Историко-статистическое описание Тверской губернии. Тверь, 1879. Т. 1. С. 219; Государственный архив Тверской области (далее – ГАТО). Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 41.

⁷ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 16–16 об.

⁸ Протоколы заседаний экстренного Тверского губернского земского собрания в марте 1867 г. Тверь, 1868. С. 27, 231.

⁹ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 16 об.

¹⁰ Там же. Л. 19.

на себя внимание ещё в 40-х гг. XIX в., однако никаких реальных усилий по изменению ситуации предпринято не было. Дальше оставлять проблему, в решении которой были заинтересованы жители почти половины губернии, было невозможно. После передачи тракта в ведение земства были представлены на обсуждение проекты по изменению направления тракта.

Одним из первых свой проект в начале декабря 1866 г. представил инженер-подполковник А. Н. Трубников (собственник земельных угодий вблизи Кушалино), который был «лично» заинтересован в осуществлении проекта¹¹. Суть состояла в изменении направления тракта таким образом, чтобы, сохранив почтовое значение, тракт приобрёл торгово-промышленное значение в рамках губернии. Автор подробно проанализировал промышленное развитие губернии, оценил его перспективы. Во-первых, он пришёл к мысли о том, что с середины XIX в. устойчиво сокращается количество барок, проходивших по Вышневолоцкому водному пути. Действительно, Вышневолоцкий водный путь проигрывал в «конкурентной» борьбе недавно построенным Мариинской и Тихвинской водным системам, более совершенным в техническом отношении¹². Во-вторых, Трубников подметил, что самыми населёнными являются Тверской, Кашинский и Калязинский уезды, где число сельских жителей в 15 раз превышало численность горожан, причём около 70% тверских крестьян находились на оброке, что давало им возможность заниматься промысловой деятельностью. Не остался без должного внимания и Бежецкий уезд с его развитыми внеземледельческими промыслами, занимавший по величине третье место в губернии. Результатом размышлений явился проект, нацеленный на перенос «центра» торгово-промышленного развития с северо-запада, на северо-восток губернии. При этом автор отчётливо понимал, что залогом успешного торгово-промышленного развития должна стать правильная организация почтового сообщения. Будучи крепким хозяйственником А. Н. Трубников привык производить затраты «по соображениям пользы и необходимости дела»¹³, потому пришёл к мысли о необходимости прокладки инфраструктуры, выполняющей одновременно значение торговой дороги и почтового пути. Осталось определиться с ключевыми «звеньями» данной цепи. Автор проекта учёл все нюансы промышленного развития: объёмы грузоперевозок, данные о развитии промысловой деятельности, сведения о товарообороте. На основании вышеизложенного Трубников обозначил «ключевые» точки, через которые должен проходить реорганизованный Ярославско-Тверской тракт, – это торговые селения Васильевское, Кушалино и Горицы Тверского уезда¹⁴, Страшевичи Кашинского

¹¹ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 58.

¹² Мариинская и Тихвинская водные системы имели двустороннее движение. Вышневолоцкая система не выдержав конкуренции, прекратила свое существование в 1889 г. и в дальнейшем использовалась лишь на отдельных участках для местных перевозок и лесосплава.

¹³ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 35 об.

¹⁴ Данный вывод можно считать достоверным. См.: Савинов А. В. Из аграрной истории Тверского края XIX века // Известия Тверского педагогического института. Тверь,

уезда, Кимры Корчевского уезда¹⁵. Инженер по образованию, Трубников продумал необходимость создания единой коммуникационной сети посредством соединения указанных центров с Осташковской и Кулицкой железнодорожными станциями.

Осталось соединить указанные центры наиболее удобным, с точки зрения прокладки дорожного полотна, путём. Данный путь был предложен – от Осташковской станции Новоторжско-Осташковским трактом до д. Тучево, новою дорогой до переправы через р. Медведицу у д. Городка и далее на с. Буйлово откуда одна ветвь дороги должна была идти на деревни Диланово, Стояново, сёла Васильевское, Копылёво, от которого предлагалось провести прямую дорогу до ст. Кулицкой Николаевской железной дороги; вторая ветвь шла на с. Киверичи и Новое, причём от него предлагалось две ветви – на Бежецк и Кашин через с. Савцыно и Страшково. Болотистый грунт составлял лишь 8 вёрст пути (от с. Васильевского до д. Стояново), которые предлагалось шоссировать, посредством привлечения проезжающих к доставке материалов для шоссирования или оплате сбора с каждой лошади 2 коп. серебром¹⁶.

Реализация проекта, должна была привести к следующим практическим результатам:

- уничтожению натуральной повинности по содержанию пяти переправ через реки Тверцу и Медведицу и двух мостов – через реку Мологу;

- прекращению малопроизводительных затрат земства по содержанию Кушалинской дороги¹⁷;

- удовлетворению почтового и торгового сообщения Твери с северо-восточными торговыми центрами губернии и, путём соединения трактов с железной дорогой, развитию транзитной торговли Твери, Петербурга и Москвы¹⁸.

Будучи владельцем 956 десятин в Тверском и более 400 десятин земли в Бежецком уездах¹⁹, Трубников имел личную заинтересованность в реализации проекта, с которым был напрямую связан проект по развитию земель близ Кушалино и созданию в его имении Михнёво бумажной фабрики и кирпичного заводика. Всё это способствовала тому, что он предло-

1930. Вып. 7. С. 106; *Покровский В.* Историко-статистическое описание Тверской губернии // Исторический очерк губернии, её территория и народонаселение. Тверь, 1879. Т. 1. С. 58–59.

¹⁵ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 34 об.

¹⁶ Там же. Л. 34 об.–35.

¹⁷ Дорога проходила по болотистому грунту и только в 1865 г. на её ремонт было выделено Тверской уездной управой 17 973 руб. 35 коп. (см.: *Трубников Н.* Исторический очерк дорожного дела в Тверской губернии // Сборник Тверского общества любителей истории, археологии, естествознания. Тверь, 1903. Вып. 1. С. 89).

¹⁸ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 34–35; Статистико-экономическое исследование грунтовых дорог Тверской губернии. Тверь, 1912. С. 135; Сборник статистических сведений о Тверской губернии. Тверь, 1892. Т. 8. Вып. 2. С. 401.

¹⁹ *Куликова С. Г.* Арсений Никанорович Трубников: штрихи к портрету российского консерватора // Из архива Тверских историков / науч. ред. Т. Г. Леонтьева. Тверь, 2004. Вып. 4. С. 63.

жил свои услуги земству. Во-первых, по осуществлению надзора за дорожными работами, проведению расчётов необходимых материалов и составлению проектно-сметной документации. Во-вторых, по организации переговоров с землевладельцами и сельскими обществами, по землям которых будет проходить новое направление тракта, с заключением и оформлением письменных соглашений. В-третьих, по устройству наиболее сложных для проезда участков дороги на личные средства (на каждую версту было пожертвовано 800 руб. серебром)²⁰. Взамен Трубников просил разрешить ему устроить почтовую станцию на своей земле в Замковской даче близ с. Стоянова на существующем Бежецком тракте. Расположение Замковской дачи в 20 верстах от сёл Васильевского, Рамешки, Буйлово и в 40 верстах от Гориц было действительно благоприятно для устройства почтовой станции. Все работы он обязался произвести в течение трёх лет²¹.

Практически одновременно с этим проектом последовал проект Л. А. Ушакова. При этом он выступал не как член губернской управы, а как гласный сначала Кашинского, а позднее Бежецкого уездов²². Интересно, что Ушаковым, человеком в силу рода занятий хорошо знакомым с губернскими дорогами и свойствами почв губернии, был предложен проект, практически аналогичный проекту А. Н. Трубникова в декабре 1866 г. Разница состояла лишь в том, что им была предложена ось – Осташков, Тверь, Завидовская станция. В отличие от предыдущего проекта автор предусмотрел сообщение городов Кашин, Корчева и Тверь через Завидовскую станцию Николаевской железной дороги. Это было важно, так как участок Ярославско-Тверского тракта по территории Корчевского уезда был очень сложным для проезда и обременительным для содержания. Сложность практической реализации состояла в том, что проектная линия дороги лишь на протяжении 16 вёрст должна была идти по Тверской губернии, а остальные – по Московской. Следовательно, для реализации предстояло вступить в переговоры с Московским земством. В случае разрешения вопроса тракт от Твери до с. Притыкина можно было перевести в разряд просёлочных, а от Корчевы до Притыкина и от Притыкина до Кимр – в торговый²³. Продумал автор и структуру почтовых станций²⁴.

Выгоды от реализации проекта были значительными:

²⁰ Между Тверью, с. Васильевским и ст. Кулицкой, а так же с. Васильевским и Замковской дачей, от которой участок до с. Буйлово с устройством моста через р. Медведицу, и участок от Замковской дачи до д. Проказово с устройством моста через р. Кушалку.

²¹ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 58 об.–59.

²² Сборник материалов для истории Тверского губернского земства. Тверь, 1912. Т. 1. С. 6.

²³ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 42 об.

²⁴ Он предложил учредить станцию в г. Осташкове с 9 лошадьми; 2 станции с 9 лошадьми на каждой между Осташковым и с. Новое; в с. Новом станцию с 10 лошадьми; станцию между с. Новым и г. Кашиним с 8 лошадьми; одну – между с. Новым и Бежецком с 6 лошадьми; одну в г. Кашине с 9 лошадьми; одну в г. Калязине с 4 лошадьми; одну между г. Корчевой и ст. Завидово с 4 лошадьми. (См.: ГАТО. Ф.800. Оп. 1. Д. 23. Л. 43).

– сокращалось расстояние между Тверью и северо-восточными городами губернии – от Осташковской станции до Бежецка расстояние составило бы 128 вёрст вместо 267, до Кашина – 138 вместо 188 $\frac{1}{4}$ версты, до Калязина 158 $\frac{3}{4}$ версты вместо 167 $\frac{1}{2}$ версты;

– тракт должен был проходить по сухому грунту, что сокращало затраты по содержанию его в состоянии, пригодном для организации бесперебойного почтового сообщения;

– сокращалось число мостов и переправ (планировался лишь 1 мост в д. Городок через Медведицу);

– уменьшалось количество почтовых станций с 12 с 74 лошадьми²⁵ до 9 станций с 68 лошадьми²⁶.

В конце декабря 1866 г. был представлен проект гласного и члена управы Корчевского уездного земства А. О. Карпова. Корчева заявляла о необходимости изменений Ярославско-Тверского почтового тракта по уезду в отношении к губернатору ещё 18 мая 1863 г., однако ответа не получило²⁷. Прежний тракт имел 3 переправы через реки Волгу, Тверцу и Созь и шёл по «дурному грунту». Независимо от мнения Л. А. Ушакова А. О. Карпов пришёл к мысли о сообщении Твери с Корчевой через Завидовскую станцию, от Корчевы через сёла Ильинское и Романово в Кашин и далее по прежней дороге в Бежецк и Весьегонск. По расчётам А. О. Карпова, от Корчевы до Ильинского – 27 вёрст, от него до Романова – 28, от Романова до Кашина – 22 версты, всего же дорога от Кашина до Твери составит 114 вёрст, что на 24 версты короче, чем по проекту Л. А. Ушакова²⁸. В отличие от проекта Л. А. Ушакова Карпов предложил схему почтового движения на участке от Твери до Калязина²⁹. Корчевская управа полностью поддержала проект, произвела расчёт требуемой суммы для устройства почтовой станции и гостиницы в Завидове и подготовила проект работ³⁰.

На заседании Тверского губернского земского собрания вопрос об изменении направления Ярославско-Тверского почтового тракта впервые был рассмотрен 2 марта 1866 г. Губернская управа одобрила идеи А. Н. Трубникова, признав предложенный им путь «кратким и надёжным». Особенно доброжелательно было встречено его предложение об устройстве моста на сваях в устье Тверцы с прочными ледорезами и подъёмным полотном для пропуска судов³¹. Частично был одобрен проект Л. А. Ушакова,

²⁵ Памятная книжка Тверской губернии на 1865 г. Тверь, 1865. С. 11.

²⁶ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 23. Л. 43.

²⁷ Там же. Д. 1053. Л. 38.

²⁸ Там же. Д. 1053. Л. 37 об.

²⁹ Взамен станций - Юрьевско-Повольской (7 лошадей), Юрьево-Девичьей (6), При-тыкинской (8), Корчевской (2), Полуновской (6), Колкуновской (6), Перетряновской (18) устроить 4 станции – Завидово, Корчева, Ильинское, Романово (см.: ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 38).

³⁰ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 40–40 об.

³¹ Протоколы заседаний экстренного Тверского губернского земского собрания в марте 1867 г. Тверь, 1868. С. 237.

а именно предложение об утверждении сообщения с Корчевой через Завидовскую станцию. Наиболее удачным путём сообщения городов Корчевы и Кашина был признан путь, предложенный А. О. Карповым³². Представленные проекты и заключение губернской управы были направлены на дополнительное рассмотрение редакционной комиссии, к работе в которой были привлечены гласные от Кашинского, Бежецкого и Кочевского уездов. Землемерами-токсаторами П. Новым и Н. Аничковым с 20 мая по 10 июля 1867 г. было проведено исследование предложенных в проектах направлений на местности³³. По подсчётам, произведённым Л. А. Ушаковым, на устройство новых частей тракта от Корчевы до Кашина потребовалось бы 22 296 руб. 52 коп. Бежецкое направление не рассматривалось, так как в результате одобрения проекта А. Н. Трубникова наиболее сложная часть дороги должна была строиться на его счёт³⁴. Исследования местности подтвердили правоту предложений губернской управы. Однако к работам по изменению направления Ярославско-Тверского тракта приступить не успели. На заседание губернского собрания 4 декабря 1867 г. прибыли учредители Рыбинско-Тверской железной дороги инженер-генерал А. И. Ковалько и полковник Петров, которые пригласили собрание к содействию по проведению Тверского участка дороги. В данных условиях Тверское губернское земское собрание приняло решение о приостановке реорганизации Ярославско-Тверского почтового тракта до утверждения линии предполагаемой железной дороги. В состав «депутации для исходотайствования концессии» вошли кн. Б. В. Мещерский, Л. А. Ушаков и П. А. Кисловский³⁵.

Земцы-консерваторы не оставили идею о необходимости учреждения сообщения между Тверью, Кашином, Бежецком и другими торговыми городами губернии. Они осознавали, что решение вопроса может затянуться, а экономические реалии требовали скорейшего утверждения торгового и почтового сообщения наиболее выгодным путём. В сложившейся ситуации А. Н. Трубниковым был представлен новый проект – Кашинско-Ржевской железно-конной дороги, соединяющей города Ржев, Тверь и Кашин. Ржев был выбран не случайно. Ещё 3 декабря 1866 г. член Смоленской губернской управы Н. Н. Абашеев обратился в Тверскую губернскую управу с проектом проведения железно-конной дороги между Смоленском, Белым, Ржевом и Тверью³⁶. Тверская губернская управа одобрила этот проект³⁷. Ржев принимал, по подсчётам Л. А. Ушакова, товаров из разных городов до 1 625 000 пудов и отправлял 1 400 000 пудов в год. Большое значение имело то, что при реализации данного проекта Волжская водная

³² Протоколы заседаний экстренного Тверского губернского земского собрания в марте 1867 г. Тверь, 1868. С. 231–237.

³³ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 44–49.

³⁴ Протоколы заседаний тверского губернского земского собрания в декабре месяце 1867 г. Тверь, 1868. С. 141.

³⁵ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 62. Л. 216; Протоколы заседаний Тверского губернского земского собрания в декабре 1867 г. Тверь, 1868. С. 12.

³⁶ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1068. Л. 1.

³⁷ Там же. Л. 4.

система получала возможность соединения с Западнодвинской системой. Что ещё больше увеличивало возможности для торговли, так как Смоленская губерния активно торговала стеклянной и хрустальной посудой, кожей и другими востребованными на рынке товарами³⁸.

В июне 1867 г. землемерами-таксаторами Н. Павловым и Ф. Гангесовым были произведены исследования на местности для определения точного пути. В результате обе губернии одобрили линию «Смоленск–Белый–Ржев–Мологино–Страшевичи–Сукромны–Торжок–Калашниковская станция железной дороги»³⁹. То есть соединение шло не с самой Тверью, а с Торжком и далее по железной дороге с Тверью. На основании анализа планов и карт можно сделать вывод, что данная линия одноконной железной дороги была проведена⁴⁰.

Очевидно, что предложенное А. Н. Трубниковым продление линии до Кашина способствовало бы выгодному торговому и почтовому сообщению Торжка, Твери, Кашина и, следовательно, Калязина, Бежеца и Весьегонска, движение к которым предлагалось осуществлять по старым торговым трактам. Преимуществом проекта являлось и то, что устройство одноконных железных дорог обходилось сравнительно дешевле, чем железных. Собрание одобрило проект А. Н. Трубникова⁴¹.

Не остался без внимания и вопрос о переговорах с Московской губернией о проведении сообщения между Тверью и Корчевой через Завидовскую станцию железной дороги. Консерваторы, во главе с О. В. Самариным, Л. А. Кисловским, А. О. Карповым и А. Н. Трубниковым предложили уполномочить Тверскую губернскую управу войти в соглашение с Московским земством и настоять на исправлении Клинским уездом этапной дороги от Завидовской станции до границ Корчевского уезда Тверской губернии⁴². Она выполняла роль соединительного тракта между парходной пристанью на Волге и ст. Завидово Николаевской железной дороги и была важна для «жителей обоих губерний»⁴³. В ответ Клинская управа 3 февраля 1871 г. уведомила, что от огромного числа пассажиров, проезжающих из Корчевы по Клинскому уезду к Завидовской станции и обратно, Клинский уезд терпит убытки по починке дорог, и заверила, что ввиду

³⁸ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1068. Л. 18.

³⁹ Там же. Л. 31–31 об.

⁴⁰ Имеются план и карта, на которых обозначена данная железно-конная дорога (см.: ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1082).

⁴¹ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1100. Л. 1; Доклад Тверскому губернскому земскому собранию железнодорожной комиссии, образованной по поводу проекта А. Н. Трубникова // Протоколы заседаний Тверского губернского земского собрания 1–10 декабря 1869 г. Тверь, 1870. С. 1–28; Проект концессии на Кашинско-Ржевскую железно-конную дорогу // Протоколы заседаний Тверского губернского земского собрания 1–10 декабря 1869 г. Тверь, 1870. С. 1–40.

⁴² Протоколы заседаний Тверского губернского земского собрания в декабре 1870 г. Тверь, 1871. С. 8, 9.

⁴³ Протоколы заседаний Тверского губернского земского собрания в декабре месяце 1872 г. Тверь, 1873. С. 279.

ограниченности бюджета ремонтные работы будут производиться по мере крайней необходимости⁴⁴. Лишь после обращения кн. Б. В. Мещерского с личной просьбой к председателю Московской губернской управы 19 марта 1871 г. было достигнуто положительное решение⁴⁵. Вскоре, 19 октября 1871 г., Л. А. Ушаков предложил Тверскому и Московскому земствам совместно ходатайствовать о переводе Клинского этапного тракта в разряд почтовых дорог⁴⁶. В результате длительной переписки выяснилось, что Московская управа не согласна с этим предложением. Ею было предложено провести дорогу от Корчевы до Завидовской станции в пределах Тверской губернии, что сделать было невозможно, или осуществлять движение по Новинскому тракту⁴⁷. Вновь не обошлось без личных договорённостей кн. Б. В. Мещерского. Итогом стало решение Московского губернского собрания 25 мая 1873 г. о переводе Новинского торгового тракта в почтовый и перемещении его из третьей очереди по шоссированию в первую⁴⁸. Это было значительной победой земцев-консерваторов Тверской губернии.

За время переписки с Клинской уездной управой Тверским губернским собранием было принято решение о передаче дорожной повинности, в том числе и об изменении Ярославско-Тверского тракта, в ведение Тверского, Корчевского и Кашинского уездных земств. Тверское уездное земское собрание признало необходимым уничтожить тракт в пределах уезда, так как почты до Завидовской ст. могут следовать по Николаевской железной дороге, а войска – по Санкт-Петербургско-Московскому шоссе⁴⁹. Корчевское уездное собрание ходатайствовало о переложении тракта из Твери на Завидовскую ст. и далее до Кашина⁵⁰. Кашинское уездное земское собрание предложило тракт из Корчевы перевести на с. Апарниково, которое находилось на берегу реки Медведицы близ границ Кашинского и Корчевского уездов в нескольких верстах от с. Романово, далее в Кашин (трасса, предложенная А. О. Карповым в 1866 г.). Изменения коснулись лишь расположения почтовой станции. На заседании губернского собрания 14 декабря 1872 г. Л. А. Ушаков вновь поставил вопрос об изменении направления тракта в соответствии с одобренными в 1867 г. предложениями, тем более что уездные земства подтвердили необходимость изменений⁵¹. Губернское собрание поддержало предложение Л. А. Ушакова, о чём были сделаны соответствующие ходатайства. Почтовым департаментом ходатайство было удовлетворено лишь частично, а именно с 9 декабря 1873 г. было открыто почтовое движение от Твери на Кашин по Санкт-Петербургско-Московскому шоссе с

⁴⁴ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 63–63 об.

⁴⁵ Протоколы заседаний Тверского губернского земского собрания в декабре месяце 1872 г. Тверь, 1873. С. 280.

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 66, 77.

⁴⁸ Там же. Л. 93, 100.

⁴⁹ Там же. Д. 217. Л. 364–364 об.

⁵⁰ Там же. Л. 100.

⁵¹ Там же. Л. 364 об.–365 об.

переводом почтовой станции из д. Юрьево-Поволжской в д. Алексино⁵². С 28 октября 1874 г. движение почт по почтовому тракту от Корчева до Калязина было прекращено⁵³. Почтовая гоньба стала осуществляться по новой дороге от Корчева до Кашина через сёла Ильинское и Романово⁵⁴. С 21 декабря 1877 г. на Ильинской почтовой станции был открыт приём простой корреспонденции, с сохранением на Романовской станции приёма всякого рода корреспонденции⁵⁵.

Остался нерешённым вопрос об участке Завидовская станция – Корчева. Корчевская уездная управа в своём отношении к губернской управе от 15 июля 1875 г. предложила ходатайствовать в вышестоящие инстанции о скорейшем прекращении движения по старому направлению Корчева – Притыкино – Тверь, с переносом почтовых станций с левого на правый берег р. Волги, а именно из сёл Юрьево-Девичье и Лисицы в с. Новое и Завидово⁵⁶. Московское губернское земское собрание ещё 31 августа 1874 г. уведомило Министерство внутренних дел о том, что препятствий к открытию движения почт через территорию Московской губернии от Завидовской станции через с. Новое на г. Корчеву нет. Ответ на ходатайство Тверского губернского земского собрания в Почтовый департамент Министерства внутренних дел поступил 17 июля 1876 г. В нём отмечалось, что единственной причиной, по которой почтовая гоньба по утверждённому направлению ещё не началась, является неустроенность почтовой станции в с. Новое. Было заявлено о прекращении действия Алексинской и Юрьево-Девичьей почтовых станций с передачей 16 лошадей почтовых станций в с. Новое и Завидово⁵⁷. Движение по новому направлению началось 17 июля 1876 г. С 17 февраля 1877 г. почтовые станции Алексинская, Юрьево-Девичья и Притыкинская были упразднены⁵⁸. Ходатайство Тверского губернского земства о прекращении движения почт на участке от с. Лисицы до Твери было удовлетворено 15 декабря 1883 г.⁵⁹

Путём упорных и длительных усилий Тверское губернское земство смогло добиться изменения направления Ярославско-Тверского почтового тракта в соответствии с решением губернского собрания 1867 г. Активное

⁵² ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 7734. Л. 98.

⁵³ Почтовый тракт Корчева-Кашин полностью перестал выполнять функции почтового сообщения на уездном уровне в 1901 г. С 1897 г. здесь стали применять систему одноконного почтового сообщения (см.: Приложения к протоколам Корчевского очередного уездного земского собрания сессии с 6 по 9 октября 1897 г. Корчева, 1898. С. 106; Приложения к протоколам Корчевского очередного уездного земского собрания сессии с 10 по 13 сентября 1898 г. Корчева, 1899. С. 53; Протоколы заседаний Корчевского очередного уездного земского собрания сессии 10–13 сентября 1901 г. Корчева, 1902. С. 9.

⁵⁴ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 102.

⁵⁵ Сборник материалов для истории Тверского губернского земства. 1866–1880 гг. Тверь, бг. Т. 4. С. 528–529.

⁵⁶ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1053. Л. 111.

⁵⁷ Там же. Л. 114–114 об., 122.

⁵⁸ Сборник материалов для истории Тверского губернского земства. 1866–1880 гг. С. 529–530, 535.

⁵⁹ Там же.

участие в этом сыграли консерваторы, представившие свои проекты. Благодаря слаженности их действий, а также личным договорённостям и личной инициативе с 1883 г. движение стало осуществляться по новому направлению⁶⁰. Более того, с 31 января 1878 г. было утверждено ходатайство консерваторов об учреждении дополнительной пароконной почты от Весьегонска до Бежецка с отправлением корреспонденции из Весьегонска по средам, а из Бежецка – по пятницам⁶¹.

Преимущества нового направления были очевидны. Во-первых, дорога проходила по более короткому пути и хорошему грунту. Об этом отчётливо свидетельствуют исследования местности, произведённые ещё в 1874 г. ржевским уездным землемером, надворным советником Н. Поповым, составившим по поручению Тверской губернской управы карты Корчевского и Кашинского уездов с обозначением нового, тогда ещё проектируемого, направления⁶². Наиболее сложные для проезда участки тракта – от Твери до с. Лисицы и далее через с. Юрьево-Девичье на Корчеву и Калязин – приобрели местное значение. Во-первых, почтовые станции были устроены в наиболее оживлённых селах Ильинском (12 лошадей), Романово (10), Кимры (6). Почтовая станция в Корчеве (2 лошади) уже существовала и на её устройство средств затрачено не было, однако она была укреплена ещё 2 лошадьми. Станции в селах Новое и Завидово с 16 лошадьми содержались частными лицами. Таким образом, Тверское земство содержало на данном участке за свой счёт лишь 32 лошади, вместо 46, содержащихся на его счёт ранее. Во-вторых, земским учреждениям Тверской губернии удалось в результате реализации проекта сократить подводную повинность, ложившуюся тяжким бременем на сельское население (она заключалась в обязанности земств предоставлять бесплатные подводы или стоечных лошадей для разъезда чинов полиции, судебных следователей и постоянных нарочных, разъезжающих с различными бумагами). В-третьих, была решена задача проведения почтового тракта с учётом интересов торгового сообщения.

Отметим, что, по данным статистико-экономического исследования грунтовых дорог Тверской губернии, проведённого группой тверских инженеров в 1910 г., новое направление Ярославско-Тверского почтового тракта было признано экономически выгодным. Особенно значимым явилось соединение со ст. Завидово. Через неё сырое кожё, получаемое из степей, поступало в Кимры, где работал паровой кожевенный завод И. И. Жукова, на котором ежегодно выделялось 10 000 пудов кож на сумму 80 тыс руб. Затем обработанные кожи поступали на фабрику обуви Н. А. Столярова, на которой выпускалось ежегодно 25 тыс. пар обуви на сумму 98 тыс. рублей, и фабрику В. О. Потапенко, выпускавшую 8 400 пар обуви на сумму 34 тыс. руб. Часть сырья шла в Ильинскую волость, где

⁶⁰ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 1141, 1142, 1140.

⁶¹ Там же. Д. 7791. Л. 1–27.

⁶² Там же. Д. 1141. Л. 1, 2; Д. 1140. Л. 1.

был сильно развит сапожный промысел. Вся готовая продукция поступала частично в Тверь, частично в Москву по Ярославско–Тверскому тракту⁶³.

Торговые обороты Кимр с Завидовской ст. были громадными – вывоз обуви по железной дороге составлял до 1 млн. пар, кроме того, вывозились валенки и стекло со стекольных и хрустальных заводов на сумму 1 200 тыс. руб. в год.⁶⁴ По участку тракта Калязин – Кашин – Бежецк везли водку, причём грузонапряжённость этого участка была самой высокой по Кашинскому уезду⁶⁵. С Кузьминского и Пекуновского винокуренных заводов Корчевского уезда везли спирт на Бежецкий казённый винный склад и на Кашинский склад⁶⁶. По участку Кашин – Бежецк активно перевозился лес на лесопильные заводы Заклинской волости, принадлежащие кн. Мещерскому, где из еловых деревьев изготавливали доски на сумму 14 560 руб., и на Польцовский завод, занимавшийся изготовлением бруса (ежегодно изготавливали до 200 тыс. штук бруса), а также на завод в д. Залазине Микшинской волости, специализировавшийся на изготовлении теса. Кроме лесопильных заводов в Княжевской волости Бежецкого уезда находилась спичечная фабрика, которая производила в год 2 575 ящиков шведских спичек на сумму 20 600 руб.⁶⁷ Закупая лес, Бежецкий уезд торговал в основном льном, который ежегодно скупали 8 иностранных фирм и льнопрядильные фабрики Костромской и Владимирской губерний на сумму в среднем 2 ½ млн руб. (в 1909 г. оборот льна составил 4 ½ млн руб.). Лён, льняное масло и семя составляли 71 % экспорта Бежецкого уезда, причём товар экспортировался через Тверь (1/3 продукции) и Кашин по изменённой линии Ярославско–Тверского тракта. Участок Бежецкого тракта по Тверскому уезду занимал первое место по грузонапряжённости⁶⁸. Помимо этого по инициативе Б. В. Мещерского было подано ходатайство об учреждении третьего хода параконной почты между Бежецком и Весьегонском, которые находились в тесных торгово-экономических сношениях. Ходатайство было удовлетворено 15 февраля 1878 г.⁶⁹

Приведённые данные свидетельствуют о том, что в результате изменений консерваторам удалось добиться реализации поставленной цели – организации почтового сообщения через наиболее развитые в торговом отношении центры губернии.

⁶³ Статистико-экономическое исследование грунтовых дорог Тверской губернии. Тверь, 1912. С. 381–385.

⁶⁴ Статистико-экономическое исследование грунтовых дорог Тверской губернии. С. 385, 393, 397.

⁶⁵ Там же. С. 363, 380.

⁶⁶ Там же. С. 387.

⁶⁷ Там же. С. 116–117.

⁶⁸ Там же. С. 107.

⁶⁹ ГАТО. Ф. 800. Оп. 1. Д. 7791. Л. 1, 9; Ф. 795. Оп. 1. Д. 165. Л. 1–2. В 1890 г. был учреждён конно-почтовый тракт от с. Кесьма до Весьегонска, функционирующий до 1902 г. (см.: ГАТО. Ф. 795. Оп. 1. Д. 572. Л. 355). В 1901 г. был учреждён ежедневный ход сельской земской почты между Красным Холмом и Весьегонском (см.: ГАТО. Ф. 795. Оп. 1. Д. 1398. Л. 6).

В период преобладания консерваторов в губернском земском собрании (1865–1871 гг.) ими был выдвинут и реализован ряд проектов, направленных на создание централизованной системы по управлению земским хозяйством и планомерное его развитие. Анализ проектов показывает, что консерваторы исходили из необходимости создания чёткой системы взаимодействия важнейших торговых центров губернии, их деятельность была направлена на укрепление внутреннего рынка губернии, развитие отношений с близлежащими губерниями (показательно, что проекты затрагивали в основном районы с развитым крестьянским отходом). Активная позиция земцев-консерваторов позволила открыть местное регулярное движение почты по реорганизованному Ярославско-Тверскому тракту с учётом уменьшения разгона земских лошадей.

Список литературы:

1. *Абрамов В. Ф.* Российское земство: экономика, финансы и культура. М., 1996.
2. *Куликова С. Г., Бабурин С. В.* Земский консерватизм во второй половине XIX – начале XX века в России (на материалах Тверской губернии). Тверь, 2009.
3. *Куликова С. Г.* Арсений Никанорович Трубников: штрихи к портрету российского консерватора // Из архива Тверских историков / науч. ред. Т. Г. Леонтьева. Тверь, 2004. Вып. 4.
4. *Савинов А. В.* Из аграрной истории Тверского края XIX века // Известия Тверского педагогического института. Тверь, 1930. Вып. 7.

IMPLEMENTATION OF THE PROJECT ZEMTSEV- CONSERVATIVES FOR REORGANIZATION TVER YAROSLAVL-POST ROAD

S. G. Kulikova

Russian Ministry of Internal Affairs of Moscow University, Moscow Regional Branch, *the Department of Theory and History of State and Law*

The author of article on the basis of the analysis of office work and statistical sources considers realization of projects of the Tver zemtsev-conservatives mentioning questions of economic practice, comes to a conclusion about high productivity from realization of the project of reorganization of the Jaroslavsko-Tver post path. The complex analysis of historical sources has allowed not only to estimate changes in outlook of provincial conservatives taking into account dynamics of development of market relations, but also it is essential to correct the settled estimations of possibilities of local government.

Keywords: *zemstvo, zemtsy-conservatives, Zemstvo mail, the Jaroslavsko-Tver post path.*

Об авторах:

КУЛИКОВА Светлана Геннадьевна – Московский университет МВД России, Московский областной филиал, кафедра теории и истории государства и права, кандидат исторических наук, e-mail: svetlana-1977@mail.ru

About the authors:

KULIKOVA Svetlana Gennad'evna – Candidate of Historical Sciences, the deputy chief, Russian Ministry of Internal Affairs of Moscow University, Moscow Regional Branch, Department of Theory and History of State and Law, (143100, Moscow region, Ruza district, village Staroteryaeevo), e-mail: svetlana-1977@mail.ru

References

- Abramov V. F. Rossiiskoe zemstvo: ekonomika, finansy i kul'tura. M., 1996.
- Kulikova S. G., Baburin S. V. Zemskii konservatizm vo vtoroi polovine XIX – nachale XX veka v Rossii (na materialakh Tverskoi gubernii). Monografiya. Tver', 2009.
- Kulikova S. G. Arsenii Nikanorovich Trubnikov: shtrikhi k portretu rossiiskogo konservatora // Iz arkhiva Tverskikh istorikov. Tver', 2004. Vyp. 4.
- Savinov A. V. Iz agrarnoi istorii Tverskogo kraia XIX veka // Izvestiya Tverskogo pedagogicheskogo instituta. Tver', 1930. Vyp. 7.

Статья поступила в редакцию 12.01.2013