

- 
7. Publichnyj kurs vinokurenija, chitannyj po priglaseniju Ministerstva finansov professorom Kittary. SPb., 1862.
  8. P'janstvo i bor'ba s nim // Trudovaja pomosch'. 1908. Ijun'. S. 22.
  9. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv (RGIA). F. 574. Op. 9. D. 19. L. 9.
  10. Solov'ev S. M. Zapiski. M., 1983.
  11. Terskij N. S. Pitejnye sbory i aktsiznaja sistema v Rossii. Istoricheskij ocherk i nastojashee polozenie. SPb., 1890.
  12. Trudy Pervogo Sjezda otechestvennyh psihiatrov, proishodivshego v Moskve s 5 po 11 janvarja 1887 g. SPb., 1887.
  13. Uspenskij G. I. Poln. sobr. soch. T. 5. M.; L., 1940.
  14. Ustav o pitejnom sbore i polozenie o traktirnom promysle. SPb., 1894.
  15. Scherbina F. A. Krest'janskije bjudzhety. Voronezh, 1900.

*A. A. Голубев*

### **ВКЛАД ОЛОНЕЦКОГО ЗЕМСТВА В СООРУЖЕНИЕ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ**

*Статья посвящена одному из важных направлений деятельности земств — участию в железнодорожном строительстве России на рубеже XIX–XX вв. На конкретном примере Олонецкого земства показана его роль в решении проблем строительства Мурманской железнодорожной магистрали.*

**Ключевые слова:** земство, губерния, уезд, транспортная инфраструктура, дорожный капитал, отчуждение земель, концессия.

*A. Golubev*

### **THE CONTRIBUTION OF THE OLONETZ ZEMSTVO IN THE MURMANSK MAIN RAILWAY LINE CONSTRUCTION**

*The article is focused on one of the important spheres of zemstvos' activities — the participation in Russia railway construction at the bound of the XIX–XX centuries. The role of the Olonez Zemstvo in the solution of the Murmansk main railway line construction problems is shown on the concrete example.*

**Keywords:** zemstvo, province, county, transport, infrastructure, road capital, lands alienation, concession.

По Земской реформе 1864 г. в сорока трех губерниях европейской части России были сформированы выборные органы местного самоуправления — земства. Институт земств постепенно совершенствовался. Земства сыграли важную роль в решении экономических, социальных и культурных проблем, добились успехов в организации народного просвещения, медицины, агрономии и др. Одним из достижений в дея-

тельности земств является создание в провинции развитой инфраструктуры: строились дороги, связывавшие между собой отдаленные населенные пункты, решался вопрос транспортной связи с центральными губерниями.

В 1867 г. земские учреждения были сформированы и в Олонецкой губернии, расположенной на северо-западе России. По площади, которая составляла 130 719

---

кв. верст, Олонецкая губерния занимала первое место среди 50 губерний Европейской России. На севере и северо-востоке она граничила с Архангельской, на юго-востоке — с Вологодской, на юге — с Новгородской, на юго-западе — с Санкт-Петербургской губерниями и на западе — с Великим княжеством Финляндским. Население губернии по переписи 1897 г. составляло 364 156 чел., при плотности 3,43 чел. на 1 кв. версту [15].

С начала своего существования земства формировали и совершенствовали систему управления в губернии и в уездах, создавали сеть специализированных комитетов и организаций по различным направлениям деятельности, решали проблемы, определенные «Положением о губернских и уездных земских учреждениях». Олонецкие земские деятели в своей практической работе полностью поддерживали курс правительства. В компетенцию Олонецкого земства входили местные хозяйственные дела, касавшиеся нужд губернии и уездов: поддержание дорог и развитие дорожной сети; проведение мероприятий, способствовавших развитию земледелия, торговли, промышленности, борьбе с вредителями полей; меры по предупреждению падежа скота; страхование строений от огня и противопожарные мероприятия; организация попечения о народном образовании, здравоохранении, тюрьмах; устройство земской почты; управление земскими капиталами; регулирование денежных и натуральных повинностей на территории земства и т. д.

Деятельность земств нашла отражение в отечественной исторической науке. Начальному периоду их становления и работы посвящен ряд публикаций [1; 14; 19]. Различные направления деятельности земств отражены в юбилейных изданиях [4; 12; 13]. Возросший интерес в современной России к опыту самоуправления отразился в ряде публикаций 90-х гг. XX в. [5; 9; 11]. Земствам как институту местного самоуправления и их деятельности в отдельные

периоды посвящаются работы начала первого десятилетия XXI в. [16; 17; 10]. Участию земств в железнодорожном строительстве на начальном этапе их становления посвящена работа А. Н. Соболева [18]. В публикациях по истории Олонецкого земства раскрывается деятельность по разработке и внедрению общественно-хозяйственных инициатив, по развитию экономики губернии [3; 8]. Авторы этих публикаций не ставили задачей осветить проблему участия Олонецкого земства в железнодорожном строительстве.

Губернское земство в своей деятельности учитывало, насколько зависит развитие конкретного края, его модернизация от проведения новых, эффективных путей сообщения. Земское движение на Европейском Севере России набирало силу в своем развитии, использовало опыт центральных губерний, где земские управы активно лоббировали интересы российских и зарубежных предпринимателей, изъявлявших желание строить железные дороги, и принимали непосредственное участие в создании железнодорожных акционерных обществ, вкладывая в них значительную часть собственных средств. Решая проблемы развития транспортной связи своих губерний, эти земства получали и значительную прибыль от размещения свободных средств в ценных бумагах железнодорожных компаний.

Несмотря на развитие железнодорожной сети на рубеже XIX–XX вв., в стране существовали еще огромные территории, где железных дорог было явно недостаточно. К таким «белым пятнам» относилась и Олонецкая губерния. Всего в нескольких сотнях верст от Санкт-Петербурга наземный транспорт этого края находился на уровне развития XVIII в. Огромные по своим размерам и богатствам территории из-за отсутствия удобных и постоянно действующих транспортных путей использовались неэффективно. Поэтому среди проблем, решаемых в губернии, выделялась неразви-

---

тая транспортная инфраструктура, что препятствовало экономическому и социально-культурному развитию края.

Большая часть Олонецкой губернии не имела постоянно действующих дорог. Волости и уезды сообщались между собой и с центром проселочными дорогами и пешеходными тропами. Документы свидетельствуют, что на земских собраниях регулярно решались вопросы о выделении средств на устройство хороших проселочных путей сообщения, находившихся на попечении земства. На сооружение паромов, постройку лодок и телег, на строительство дорог и на дорожные нужды также выделялись финансовые средства. По территории губернии проходили два тракта — Олонецкий и Архангельский, которые не обеспечивали надежной транспортной связи. Олонецкий тракт как сухопутная дорога, соединявшая губернию со столицей в периоды весенней и осенней распутицы, а также сильных снежных зимних заносов, становился непроходимым, и на длительное время Олонецкий край лишался связи со столицей государства. Основная связь с Санкт-Петербургом осуществлялась водными путями: по Онежскому озеру — реке Свирь — Ладожскому озеру и далее — по Неве. Традиционные для края водные пути по озерам, а также по судоходным рекам были сезонными.

Олонецкое земство принимало энергичные действия, доказывая необходимость строительства железной дороги по его территории. Заинтересованность земства была обусловлена важностью железнодорожной магистрали для социально-экономического и культурного развития региона, для включения его в единый хозяйственный комплекс России. Особое значение имело повышение его роли в расширении международных связей и торговли с другими странами. Состояние транспортных путей на пограничной территории имело также важное политико-стратегическое значение.

Идея сооружения в этом регионе дороги как связующего звена между Мурманским побережьем Баренцева моря, Белым морем, Онежским и Ладожским озерами относится к 70-м гг. XIX в. В этот период осознавалась необходимость для региона и всей страны этой железнодорожной линии, предлагались различные варианты строительства, выдвигались перспективные проекты. Приоритет идеи строительства железной дороги в Олонецкой губернии принадлежит губернскому земству, которое с 1873 г. обсуждало вопросы целесообразности, стоимости и рентабельности стальной магистрали, доказывало ее жизненную необходимость для края.

Специально созданная комиссия Олонецкого губернского земства пришла к выводу: «Железная дорога, которая свяжет центр Обонежья с остальной страной, выведет его из состояния теперешней изолированности, а это-то обстоятельство не может не послужить могучим толчком к пробуждению его собственных дремлющих сил. Не меньшее для края значение будет иметь соединение его культурными путями сообщения с Северным морем, особенно если бы конечный пункт северной линии был где-нибудь на Мурманском берегу, обладающем незамерзающими бухтами, как тот же Александровский порт, что открывало бы путь России к открытому океану» [21]. Строительство железной дороги от Санкт-Петербурга к незамерзающему Кольскому заливу рассматривалось комиссиями различных российских ведомств. Однако идея о необходимости железнодорожной магистрали, важной для региона, в тот период не получила реального развития.

В девяностых годах XIX в. окрепшее Олонецкое земство, пользуясь плодами бурного экономического роста в России, активизировало работу по решению важнейшей проблемы возведения в крае железной дороги. В начале 1894 г. Олонецкое губернское земское собрание создало со-

---

вещательную комиссию по вопросу строительства железной дороги, которая вновь обосновала важное значение железнодорожной линии от Санкт-Петербурга на север: «При современном развитии коммерческой и промышленной деятельности во внутренних губерниях России, обусловливаемой быстрым распространением железных дорог, выдвинутый ныне на очередь вопрос о проведении железной дороги от Петербурга до Кеми через Лодейное Поле и Петрозаводск составляет жизненное значение для нужд всего северного края...» [7].

К решению проблемы сооружения железнодорожной линии земство привлекало общественность. На суд общественного мнения через прессу была вынесена записка о поддержании идеи строительства железной дороги, в которой обосновывалось, что ее возведение обеспечит эффективное решение проблемы поступательного развития Олонецкой губернии. На страницах «Журнала Олонецкого губернского земского собрания» систематически публиковались доклады управы и материалы очередных и чрезвычайных сессий, в которых отражались вопросы строительства дороги. Информационные, дискуссионные, аналитические и справочные материалы по проблемам строительства дороги освещались в «Вестнике Олонецкого губернского земства», в «Известиях общества изучения Олонецкой губернии», в «Известиях Архангельского общества изучения Русского Севера», в «Известиях Санкт-Петербургской городской думы» и других журналах.

Начиная с 1897 г., Олонецкое губернское земство на собраниях и сессиях ставило вопрос о строительстве железной дороги и направляло ходатайства в правительственные инстанции. Такие обсуждения состоялись на земских собраниях в январе и феврале 1898 г., на сессиях в августе и декабре 1899 г., на чрезвычайной сессии в июне 1901 г. и на очередной сессии в декабре 1901 г.

В ответах на запросы сообщалось, что Министерство финансов не находит средств для осуществления строительства этой железнодорожной линии. Данные сообщения заслушивались на заседаниях губернского земского собрания, и было решено не отказываться от планов возведения железной дороги по территории губернии. По решению губернского земского собрания была направлена особая депутация для представления ходатайства великому князю Владимиру Александровичу, который в Комитете министров обращал особое внимание на потребности Севера в развитии удобных путей сообщения. Вмешательство представителя императорской фамилии оказало положительное влияние на решение этой проблемы. В ответ на очередное ходатайство о проведении железной дороги министр путей сообщения князь М. И. Хилков объявил представителям Олонецкого земства о «Высочайшем» разрешении на проведение железной дороги через Петрозаводск на Мурман.

Потребности развития северных территорий, строительство торговых, военных портов и стратегические планы обусловили возросший интерес к проведению железнодорожной линии на север. В адрес Олонецкого губернатора 14 июня 1902 г. от министра внутренних дел поступила телеграмма следующего содержания: «Государь Император соизволил повелеть объявить Вашему превосходительству, что 10 июня Его Величеству благоугодно было высочайше повелеть приступить к сооружению в 1903 году, распоряжением казны, железной дороги, долженствующей соединить Санкт-Петербург с Петрозаводском» [22]. Это начальный участок Мурманской железной дороги. Однако к строительству дороги не приступили в связи с началом русско-японской войны, с революционными событиями 1905–1907 гг. и с последовавшим экономическим кризисом в стране.

Несмотря на сложившуюся ситуацию Олонецкое губернское земство проявляло

---

настойчивость и продолжало работу по решению вопроса строительства железной дороги от Санкт-Петербурга до Петрозаводска и далее на Мурман.

К началу XX в. в Олонецком земском дорожном капитале появились средства для исследования района предполагаемого строительства, для проведения первичных геодезических и геологических изысканий линии будущей магистрали. Этот капитал формировался на основании закона от 1 июня 1895 г., по которому из губернского земского сбора выделялись суммы на создание дорожного фонда земства. Такие отчисления составляли более шестидесяти тысяч рублей в год. Земские органы, получив правительственное разрешение на проведение изыскательских работ, начали изыскания летом 1903 г., которые были продолжены и в 1904 г. Изыскания проводила группа во главе с инженером В. А. Саханским. Изыскатели, насколько позволяли выделенные средства, наметили несколько вариантов прохождения трассы будущей железной дороги до Петрозаводска и частично провели комплексные исследования отдельных участков.

В условиях оживления экономического развития в России создалась реальная возможность объединенными усилиями земств и правительства провести необходимые для страны преобразования. Правительство П. А. Столыпина пыталось опереться на земские учреждения при проведении внутренней политики, поэтому пошло на значительные уступки земствам, объявив о возможности субсидирования земских начинаний из государственного бюджета. Олонецкое земство из своего бюджета выделило 15 тыс. руб. на проведение комплексного исследования района строительства железной дороги и для обобщения данных, полученных предыдущими экспедициями по изучению региона. Для этого была создана специальная земская комиссия, к работе комиссии привле-

чены квалифицированные специалисты различных государственных ведомств: земледелия и землепользования, торговли, путей сообщения, государственного имущества и статистического. В состав комиссии вошли и представители губернских земских комитетов. Возглавил комиссию, по рекомендации Петербургского губернского земства, известный статистик Лев Карлович Чермак, имевший богатый опыт исследований в этой сфере.

Исследование включало также экономическое обоснование сооружения дороги, ее целесообразность и эффективность для края и транспортной системы, изучался потенциал территорий прилегания линии проектируемой дороги, уточнялось ее направление. Выдвигались разработанные при участии земства практические проекты. Окончательное направление первого участка Мурманской железнодорожной линии от Санкт-Петербурга до Петрозаводска было спроектировано по предложенному Олонецким земством варианту. В соответствии с рекомендациями земских исследователей было выбрано месторасположение станций железной дороги: Дубовики, Михаила Архангела, Паша, Оять, Лодейное Поле, Погра и др.

Подробные результаты экономического обследования края Олонецкое земство в 1910 г. опубликовало в «Материалах по статистико-экономическому описанию Олонецкого края». Учитывая важность дороги, активную деятельность земства на основе этих изысканий, в мае 1910 г. Межведомственная правительственная комиссия по железнодорожным изысканиям под председательством действительного статского советника А. Е. Струве на основе исследований, проведенных в губернии, приняла положительное решение по началу строительства линии Дубовики — Петрозаводск [2].

Решить проблему строительства железной дороги только за счет государственных

---

средств не представлялось возможным, на что ссылались представители правительства и железнодорожных ведомств, отодвигая сроки начала работ. Несмотря на глубокую заинтересованность построить железную дорогу за счет собственных вложений Олонецкой губернии или создать для этих целей акционерную компанию земство также не могло. В поисках инвесторов и одновременно выгодных концессий на заседании Олонецкого губернского земского собрания 11 июля 1909 г. было принято решение направить ходатайства в правительство и Государственную думу о разрешении строительства головного участка (Санкт-Петербург — Петрозаводск) Мурманской магистрали частным способом.

Представители земских органов — председатель Олонецкой губернской земской управы Н. А. Ратьков и председатель Олонецкой уездной земской управы А. А. Николаев — в феврале 1911 г. выступили инициаторами рассмотрения вопроса строительства дороги в Олонецкой губернии с привлечением частного капитала в Комиссии о новых железных дорогах при Департаменте железнодорожных дел. Тринадцатью голосами против десяти комиссия высказалась за возведение железной дороги акционерным обществом. По результатам рассмотрения на конкурсной основе представленных соискателей комиссия дала разрешение на создание общества группой предпринимателей [20]. Важную роль в создании акционерного общества сыграл гласный Олонецкого губернского земства В. В. Савельев\*.

Учредительные документы Общества Олонецкой железной дороги прошли согласование в земских инстанциях. В них отражались вопросы о взаимодействии, о порядке отчуждения земель под железнодорожную линию; об использовании леса для шпал, на строительство зданий и на дрова; об использовании местных производственных мощностей для поставок на

линию материалов и механизмов; о привлечении на работы местного населения; об оплате за материалов, услуг и т. д. По некоторым вопросам, таким как оценка отчуждаемых земель, земства и учредители не пришли к окончательному соглашению и продолжали дискуссии в течение всего периода строительства.

Создание с участием земства Акционерного общества Олонецкой железной дороги и учредительство отдельных земских деятелей позволили успешно решить задачу соединения Санкт-Петербурга с Петрозаводском железной дорогой, которая стала первым звеном Мурманской магистрали. Осенью 1914 г. был решен вопрос строительства и железнодорожной линии от Петрозаводска на север за счет средств государства. Для проведения строительных работ было выделено 180 млн руб., и с весны 1915 г. начались работы по возведению трех участков дороги: Петрозаводск — Сорока, Сорока — Кандалакша, Кандалакша — Кола.

Особую роль Олонецкое земство сыграло в решении конкретных проблем строительства. По условиям договора с Управлением строительства Мурманской железной дороги земские органы приняли на себя обязательства по систематизации сведений о земельных угодьях, по которым прокладывалась линия железной дороги, и по экспертной оценке земельных участков, подлежащих отчуждению. Они проводили предварительное согласование с собственниками земель об условиях выкупа, вели делопроизводство по отчуждению земли и передаче ее железнодорожной администрации. Для проведения этой работы Олонецкое губернное земство создало специальную комиссию, которая провела большую работу с населением, убеждая собственников уступать недоходные земли под строительство.

Учитывая, что эта проблема затрагивала непосредственно интересы собственников

---

земли, для работы с населением использовалась пресса. В процессе дискуссий, организуемых в местной печати и в земских губернских органах, продвигалась идея убедить собственников не завышать своих требований по выкупу земельных угодий, а на основе реальных условий дать согласие на обмен земли с предоставлением больших по размеру и качественных площадей на другой территории. Тем же, кто отказывался от обмена и соглашался продать земли, предлагалось рассмотреть вопрос частичной оплаты государственными облигациями, на которые давались правительственные гарантии получения прибыли 4,5%. Для популяризации этой идеи Олонецкое губернское земство приобрело часть облигаций. Активная работа земства позволила к началу 1915 г. провести отчуждение и передачу по акту железнодорожной администрации основной части земли для сооружения магистрали.

В начале своей производственной деятельности Управление строительством Мурманской железной дороги обратилось в земские органы с просьбой оказать содействие в решении вопроса обеспечения объектов возведения нижнего строения пути, прокладки линии, строительства мостов необходимыми местными материалами: лесом, гравием, песком, камнем и др. Земство предоставило возможность использования производственных мощностей губернии для поставок на линию необходимых материалов и механизмов. Губернский земский статистический комитет предоставил в распоряжение органов Управления строительством сведения о предприятиях и частных лицах, осуществлявших соответствующую деятельность. Из состава земских управ выделялись специалисты для проведения переговоров с местными производителями. Земцы взяли на себя обязательства по урегулированию споров хозяйствующих субъектов, касавшихся порядка оплаты,

объемов, качества и сроков поставки необходимых материалов.

Для обеспечения потребностей строительства Мурманской железной дороги материалами и механизмами значительно возрастали грузопотоки в губернии. Большая часть материалов доставлялась из других губерний России и закупалась за рубежом. Земские органы принимали участие в обеспечении движения грузов по шоссейным дорогам и водным путям. Из дорожного капитала земства выделялись дополнительные средства для ремонта и содержания местных дорог. Земство предоставило право строителям железной дороги создавать на неиспользуемых территориях вдоль транспортных путей Олонецкой губернии промежуточные склады и терминалы.

Серьезнейшей проблемой в период строительства стала транспортировка. В перевозке грузов были задействованы все транспортные мощности губернии, но их было явно недостаточно. Закупленные и арендованные строителями корабли, баржи, лодки, телеги, сани и лошади не обеспечивали необходимых сроков поставок. К решению проблемы привлекалось местное население. С этой целью Олонецкое земство выступило с инициативой снижения земских сборов для лиц, дополнительно отработавших на перевозке железнодорожных грузов по земским расценкам, что увеличило грузопоток и ускорило доставку материалов на линию.

Для доставки рабочих на объекты строительства Лодейнопольское, Олонецкое и Петрозаводское уездные земства организовали специальные службы, которые выделяли на каждые семь человек подводы для багажа и для уставших в пути, устраивали пункты раздачи горячей пищи. Земские органы взяли на себя обеспечение помещений для ночлега рабочих по пути следования. Для этого усилиями земских служащих проводился учет свободных жилых площадей и организовывалось размещение

---

в домах местного населения прибывавших групп. С собственниками жилья под контролем земств и по согласованным расценкам железнодорожная администрация заключала договоры найма. На первый взгляд эта работа была незначительной, но она позволила Управлению строительством получить время на возведение казарм и домов для строителей и железнодорожников.

Традиционно хозяева продуктовых лавок и магазинов завозили определенный пользовавшийся спросом у местного населения товар, количество и перечень которого не менялось годами. В период строительства дороги население губернии увеличилось, а в некоторых населенных пунктах увеличение произошло в несколько раз. Местная торговая сеть оказалась не готовой одновременно обеспечить большое количество строителей; склады быстро опустошались, а продукты питания зачастую скупались. Возникали проблемы с количеством и качеством продуктов питания. Рабочие артели землекопов из Шуи в жалобе Управлению строительством Мурманской железной дороги писали: «Порцию пищи убавили на половину, обещают оставить на хлебе и воде. Капусты, картофеля, табаку, сала совсем нет...» [23]. Отсутствие продуктов первой необходимости, в первую очередь хлеба, который в губернии был завозным, вызывало социальную напряженность среди строителей и местного населения.

Продовольственные комитеты земских органов совместно с Управлением строительством решали проблему завоза в район строительства дополнительных объемов продуктов питания. Земства активизировали закупку продуктов у местного населения. Поскольку увеличилась нагрузка на торговые точки, земские контрольные органы принимали меры по обеспечению необходимым количеством и качеством продуктов, фиксировали случаи спекулятивно-

го завышения цен и принимали соответствующие меры. Земства предпринимали действия по обеспечению строителей через местные торговые точки теплой одеждой, обувью и т. д.

Земская администрация в период сооружения железной дороги решала проблемы социально-бытового обустройства строителей, рабочих и служащих дороги, стараясь при этом не ущемлять интересы местного населения. Земским органам пришлось заниматься организацией общественных бань и уборных, контролировать возведение продуктовых и вещевых складов, ледников и других объектов, необходимых для жизни строителей дороги.

Архивы Олонецкой губернской земской управы и Олонецкого губернского статистического комитета содержат богатый материал о взаимодействии с Управлением строительством по социальным вопросам. Решение социальных проблем строителей раскрыто автором в специальной публикации [6].

За полвека своего существования Олонецкое земство преобразовало и развило транспортную инфраструктуру губернии. На практике значение органов местного самоуправления — земств проявилось в решении насущных проблем строительства железной дороги. Губернская и уездная земская деятельность включала проведение всесторонних исследований района строительства. Специалистами проводились изыскания по перспективным направлениям, выдвигались проекты.

Земство проводило большую разъяснительную, организаторскую работу среди населения, привлекало общественность и формировало общественное мнение по поддержке строительства дороги. Большую роль играла материальная поддержка из средств земства, а также использование строителями природных ресурсов, строительных материалов и в целом потенциала



губернии. Земства вели работу по отчуждению земли, необходимой для сооружения дороги. Используя возможности частных предпринимателей, земцы вели работу по созданию Акционерного общества и по взаимодействию с ним.

Заинтересованность и энергичные действия Олонецкого земства позволили убедить правительство в необходимости проведения этой железнодорожной линии по его территории. Совместные усилия прави-

тельства и земства основывались на необходимости и значении дороги в решении местных и общегосударственных задач. С проведением магистрали Санкт-Петербург — Мурманск у Русского Севера появилась возможность интенсификации развития. Железная дорога дала громадный толчок в экономическом, социальном и политико-стратегическом развитии всех северных территорий, стала артерией, связывающей регион с центром страны.

#### ПРИМЕЧАНИЕ

\* Василий Владимирович Савельев (1847–1919 гг.) — действительный статский советник. В 1869 г. перешел с военной службы на гражданскую: председатель съезда мировых посредников, председатель съезда мировых судей Петрозаводского округа, председатель Олонецкой губернской земской управы (1879–1908 гг.). В 1906 г. избран выборщиком в Государственную думу, член Государственного совета (1909–1912 гг.). На первом учредительном собрании акционеров Общества Олонецкой железной дороги, состоявшемся 1 апреля 1913 г., В. В. Савельев как учредитель вошел в совет директоров.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Абрамов Я. В.* Что сделало земство и что оно делает. СПб., 1889.
2. Бюллетень Межведомственной комиссии. СПб., 1911. № 8–9. С. 299–301.
3. *Васильчиков А. И.* Краткий очерк деятельности Олонецкого уездного земства за сорокалетний период его существования. Петрозаводск, 1908.
4. *Веселовский Б. Б.* История земства за сорок лет. СПб., 1909.
5. *Герасименко Г. А.* Земское самоуправление в России. М., 1990.
6. *Голубев А. А.* Решение социальных проблем строителей Мурманской железной дороги // XI Царскосельские чтения: Международная научная конференция 24–25 апреля 2007 г. СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2007. Т. 2. С. 48–51.
7. Журналы Олонецкого губернского земского собрания чрезвычайных сессий 23 июля, 24 июля 1894 г. и очередной сессии 14 января 1895 г. Петрозаводск, 1895. С. 98–109.
8. *Заводовский А. С.* О действиях земских учреждений в Олонецкой губернии за 1867–1868 годы // Памятная книжка Олонецкой губернии за 1868–69 год. Петрозаводск, 1869. С. 3–17.
9. Земство и возрождение его культурно-хозяйственных традиций. Новгород: Нов. ГУ, 1995.
10. *Игнатъев А. В.* Местное самоуправление в России. М., 2003.
11. *Лаптева Л. Е.* Земские учреждения в России. М., 1993.
12. *Максимов Е. Д.* Из истории и опыта земских учреждений в России: Очерки к 50-летию земских учреждений. СПб., 1913.
13. *Маслов С.* Земство и его экономическая деятельность за 50 лет существования, 1864–1914 гг. М., 1914.
14. *Мордовцев Д. А.* Десятилетие русского земства. 1864–1875 гг. СПб., 1877.
15. Первая Всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 года. СПб., 1899.
16. *Петровичева Е. М.* Земства Центральной России в период Думской монархии (1906 — первая половина 1914 г.). М., 2001.
17. *Салов О. А.* Земство. Первый реальный институт местного самоуправления в России. М.: Экономика, 2004.
18. *Соболев А. Н.* Железные дороги в России и участие земств в их постройке. СПб., 1868.
19. *Тихонов Т. И.* Земство в России и на окраинах. СПб., 1907.

20. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 417. Оп. 1. Д. 33. Л. 11–12.
21. Национальный архив Республики Карелия (НА РК). Ф. 1952. Оп. 1. Д. 2310. Л. 47–48.
22. НА РК. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 2310. Л. 6.
23. НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 41. Л. 109–110.

## REFERENCES

1. *Abramov Ja. V.* Chto sdelalo zemstvo i chto ono delaet. SPb., 1889.
2. Bjul'teten' Mezhvedomstvennoj komissii. SPb., 1911. № 8–9. S. 299–301.
3. *Vasil'chikov A. I.* Kratkij ocherk dejatel'nosti Oloneckogo uezdnogo zemstva za sorokaletnij period ego suschestvovanija. Petrozavodsk, 1908.
4. *Veselovskij B. B.* Istorija zemstva za sorok let. / B. B. Veselovskij. SPb., 1909.
5. *Gerasimenko G. A.* Zemskoe samoupravlenie v Rossii. M., 1990.
6. *Golubev A. A.* Reshenie sotsial'nyh problem stroitelej Murmanskoy zheleznoj dorogi // XI Carskosel'skie chtenija: Mezhdunarodnaja nauchnaja konferencija 24–25 aprelja 2007 g. T. 2. SPb.: LGU im. A. S. Pushkina, 2007. S. 48–51.
7. Zhurnaly Oloneckogo gubernskogo zemskogo sobranija chrezvychajnyh sessij 23 ijulja, 24 ijulja 1894 g. i ocherednoj sessii 14 janvarja 1895 g. Petrozavodsk, 1895. S. 98–109.
8. *Zavadovskij A. S.* O dejstvijah zemskih uchrezhdenij v Oloneckoj gubernii za 1867–1868 gody // Pamjatnaja knizhka Oloneckoj gubernii za 1868–69 god. Petrozavodsk, 1869. S. 3–17.
9. Zemstvo i vozrozhdenie ego kul'turno — hozjajstvennyh tradicij. Novgorod: Nov. GU, 1995.
10. *Ignat'ev A. V.* Mestnoe samoupravlenie v Rossii. M., 2003.
11. *Lapteva L. E.* Zemskie uchrezhdenija v Rossii. M., 1993.
12. *Maksimov E. D.* Iz istorii i opyta zemskih uchrezhdenij v Rossii: Oчерки k 50-letiju zemskih uchrezhdenij. SPb., 1913.
13. *Maslov S.* Zemstvo i ego ekonomicheskaja dejatel'nost' za 50 let suschestvovanija, 1864–1914 gg. M., 1914.
14. *Mordovtsev D. A.* Desjatiletie russkogo zemstva. 1864–1875 gg. SPb., 1877.
15. Pervaja Vseobschaja perepis' naselenija Rossijskoj Imperii 1897 goda. SPb., 1899. S. 33.
16. *Petrovicheva E. M.* Zemstva Central'noj Rossii v period Dumskoj monarhii (1906 — pervaja polovina 1914 g.). M., 2001.
17. *Salov O. A.* Zemstvo. Pervyj real'nyj institut mestnogo samoupravlenija v Rossii. M.: Ekonomika, 2004.
18. *Sobolev A. N.* Zheleznye dorogi v Rossii i uchastie zemstv v ih postrojke. SPb., 1868.
19. *Tihonov T. I.* Zemstvo v Rossii i na okrainah. SPb., 1907.
20. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv (RGIA). F. 417. Op. 1. D. 33. L. 11–12.
21. Nacional'nyj arhiv Respubliki Karelija (NA RK). F. 1952. Op. 1. D. 2310. L. 47–48.
22. NA RK. F. 1952. Op. 1. D. 2310. L. 6.
23. NA RK. F. 320. Op. 3. D. 41. L. 109–110.

*Е. А. Съмищиков*

## МЕСТНЫЕ ОРГАНЫ И УЧРЕЖДЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ СИБИРИ 1822–1898 гг.: СПОСОБЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ

*Статья раскрывает способы взаимоотношений внутри органов местного государственного управления Сибири с местами и лицами крестьянского общественного управления, отражает характеристику способов и приводит примеры их обращения.*

**Ключевые слова:** органы и учреждения, местное государственное управление, Сибирь.