

⁸ По одной из версий, название Стефанидовка (она же Мельниковка) деревня получила по имени первой помещицы в конце XVIII столетия, по другой — по имени младшей дочери полковника Н. Г. Мельникова — Стефаниде Николаевне (род. 1841).

⁹ В разные годы во владении помещиков Мельниковых показано от 1400 до 5802 десятин земли (ГАВО).

Проблема отчуждения земли при строительстве Волго-Донской железной дороги (1859 г.)

А. В. Луночкин

Развернувшееся с 1859 г. строительство железной дороги между Царицыном и Калачом-на-Дону вызвало к жизни проблему, с которой жители этих мест ещё не сталкивались — отчуждение земли под нужды стройки. Согласно утверждённому Александром II 19 июля 1858 г. Уставу акционерного общества Волго-Донской железной дороги и пароходства по Дону и Азовскому морю, отчуждению подлежала земля на расстоянии 40 саж. от линии дороги. Поскольку дорога была признана правительством стратегически важной, акционерное общество при её сооружении получило право пользоваться всеми правами, «государственным работам присвоенным»¹. Это означало, что казённые и пустопорожные земли переходили в распоряжение железнодорожников безвозмездно. Частные же земли и постройки, на них расположенные, подлежали выкупу. Сумма выкупа законом никак не регламентировалась и определялась только соглашением сторон.

Нужно отметить, что в целом строителям повезло с землёй. В пределах Царицынского уезда линия железной дороги практически везде прошла по государственным землям, и платить им ничего не пришлось. С собственниками же немногочисленных частных земель и строений общество очень быстро приходило к соглашению. Земля в этой пустынной местности была неплодородной, и владельцы были только рады получить за свои неудобья хоть какие-то деньги. К сожалению, архив акционерного общества не сохранился, и мы не располагаем документами о его расчётах с частными землевладельцами. Иначе обстояли дела ближе к Калачу, на территории Войска Донского. Вся земля на Дону считалась собственностью Войска, и для достижения соглашения со строителями требовалось решение не только местных жителей, но и войсковых властей в Новочеркасске. Бюрократические проволочки приводили к затягиванию процесса отмежевания земли. С другой стороны, именно благодаря участию в деле местных властей он оказался зафиксированным в документах.

В Государственном архиве Ростовской области в фонде канцелярии войскового наказного атамана хранится дело «О соору-

жении Волжско-Донской железной дороги», большая часть документов которого посвящена проблеме выкупа недвижимости жителей хутора Калач в зоне отчуждения железной дороги.

Уже летом 1858 г. жители Калача узнали, что рядом с их хутором будет устроена конечная станция железной дороги и пристань на Дону. Чтобы максимально сократить затраты на выкуп сносимого имущества, изыскатели старались найти для станции место за пределами хуторской земли. Но самое удобное для пристани место нашлось только в затоне у хутора. Поэтому и станция частично расположилась на территории Калача, и линия железной дороги прошла через усадьбы некоторых хуторян. По закону владельцы земли не могли оспаривать решение изыскателей о направлении железной дороги, но были вправе получить компенсацию за потерянное имущество. Правильно смекнув, что строительство станции и пристани приведёт к превращению хутора в крупный торговый центр, а значит, к многократному удорожанию земли, калачёвцы решили извлечь из этого максимальную выгоду.

Поскольку казачья земля в Войске Донском находилась в распоряжении станичных обществ, главным участником переговоров со стороны калачёвцев стало Пятиизбянское станичное правление. В марте 1859 г. оно предъявило строителям свою оценку имущества жителей Калача, попадавшего под снос, в сумме 28 430 руб. серебром. Правление общества сочло эту цену несоизмеренно большой и обратилось к войсковому атаману Хомутову с просьбой произвести переоценку. В результате для оценки земель и строений была назначена комиссия в составе председателя 2-го Донского округа есаула Кирьянова и войскового депутата (т. е. окружного предводителя дворянства) штаб-ротмистра Чернозубова. Комиссия прибыла в Калач 21 апреля и застала там довольно нервную обстановку. Жители, напуганные слухами о сносе своих строений, крайне неприязненно относились к инженерам и техникам, производившим изыскания. Впрочем, и те пытались откровенно эксплуатировать калачёвцев. Члены экспедиции имели право бесплатного проезда из Петербурга к месту своих работ. Пользуясь малограмотностью местных жителей, они и после прибытия в Калач продолжали ежедневно забирать бытовые подводы для развозов по линии будущей дороги совершенно бесплатно. Разумеется, в разгар весенне-полевых работ казаки несли от этого немалые убытки. Однако намеревавшаяся защищать интересы хуторян комиссия к работе приступить не смогла. Производивший изыскания по линии будущей дороги инженер-поручик Саханский не мог к этому времени точно определиться ни с местом станции, ни пристани. Комиссии пришлось уехать².

Окончательный план направления дороги и земель, предполагаемых к отчуждению, изыскатели подготовили только в июне 1859 г., когда в Царицыне и на р. Карповке уже шли строительные работы. Для отмежевания земли жителей Калача войсковой

атаман направил туда войскового землемера хорунжего Щепкина под руководством подполковника Донецкова. Они работали в Калаче почти два месяца, и 13 августа план отмежевания земель был наконец передан управляющему работами инженеру Поземковскому. По этому плану в хуторе Калаче всего предназначалось к отчуждению 37 дес. 2000 саж. земли с постройками на ней. К плану прилагался подробный список предназначенного к сносу недвижимого имущества. Этот уникальный документ представляет чрезвычайный интерес для современного исследователя.

Владельцы дворов самостоятельно оценивали стоимость предназначенного к сносу имущества, что не могло не сказаться на величине суммы. Самым дорогим оказалось домовладение казака Мирона Бирюкова — четырёхконный сосновый новый дом, крытый тёсом, два сосновых рубленых амбара и три плетнёвых сараев, две летние кухни — одна из рубленого леса, другая из досок, ледник, гумно, огород и 80 карагичевых деревьев. Последние были упомянуты не зря. В степной местности даже дикорастущие неплодовые деревья имели большую ценность. За своё хозяйство Бирюков запросил 2000 руб. Казак Ефим Белов оценил своё хозяйство в 1100 руб. У него имелись 2-оконный деревянный, крытый соломой дом, рубленый амбар, плетнёвая мазанка, летняя кухня из плетня, пять плетнёвых сараев, ледник, огород с 11 вишнёвыми деревьями и 6 вербами, гумно. Менее всех оценила своё имущество старшинская вдова Анна Антонова. За две деревянные торговые лавки она просила 75 руб. Остальные владельцы оценивали своё имущество от 450 до 100 руб. Кроме строений в полосу отчуждения попадали также 14 огородов калачёвцев и вербовая роща казака Осипа Голкина из 21 дерева.

Такая оценка не устроила руководство акционерного общества. На место были направлены его представители, которые попытались существенно сбить цену. Об этом говорят пометы, сделанные на упомянутом списке сносимого имущества. Против каждой суммы, запрошенной владельцем, красным карандашом и др. почерком проставлена другая, значительно меньшая. Так, рядом с оценкой М. Бирюкова (2000 руб.) поставлено 450, хозяйство Е. Белова вместо 1100 руб. было переоценено в 250 руб.³ Очевидно, эти суммы предлагались хуторянам представителями акционерного общества. Можно представить, в какой напряжённой обстановке происходили переговоры — упорный торг шёл за каждый рубль. В ходе этой борьбы жителям Калача удалось несколько повысить предлагавшуюся обществом цену. В результате 25 сентября 1859 г. представители общества отставной инженер-полковник В. М. Дехтерев-Держанский и отставной штабс-капитан Н. Н. Богуш-Селянко с одной стороны и представители донского начальства — окружной депутат, судья, сыскной начальник и понятые из числа хуторян — с другой наконец подписали новую опись имущества жителей Калача, отходившего под снос. В ней числились 52 хозяйства на территории станции и при-

стани, чьё имущество было оценено в 11 882 руб., и 31 хозяйство в полосе отчуждения дороги с имуществом на 7225 руб. Казаки получили компенсацию существенно меньшую, чем они запрашивали, но большую, нежели поначалу предлагало общество. Так, М. Бирюков получал по этой описи 600 руб., Е. Белов — 520 руб. Всего общество согласилось выплатить жителям Калача 19 107 руб.⁴ Если учесть, что на отчуждение частного имущества по всей линии железной дороги было потрачено 43 950 руб. 98 коп., то на долю жителей Калача пришлось почти половина этих средств⁵.

Достижение соглашения по сумме компенсации и её выплата не означали, однако, полного разрешения земельного конфликта. В июне 1866 г., т. е. почти через семь лет после описанных событий и через четыре года после завершения строительства Волго-Донской железной дороги в полосе отчуждения, как сообщал в своём рапорте исправляющий должность наказного атамана А. М. Дондуков-Корсаков, по-прежнему находилось около 10 дворов жителей Калача. Получив положенные деньги, они и не думали переселяться на новое место. Более того, казак Голубинской станицы Карташёв возвёл в запрещённом для строительства месте новую лавку с погребями⁶. К сожалению, дальнейшая судьба нарушителей и их имущества нам неизвестна.

Опыт тяжёлой борьбы акционерного общества Волго-Донской железной дороги с отстаивающими свои права и непризнающими даже подписанные договорённости местными жителями был учтён строителями следующей железной дороги. При возведении Грязе-Царицынской линии, как правило, и полотно дороги, и станции сооружались вдали от населённых пунктов.

Источники

¹ Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе (ПСЗ-II). Т. XXXIII. 1858. № 33413.

² Государственный архив Ростовской области (ГАРО). Ф. 46. Оп. 1. Д. 640. Л. 4, 30.

³ Там же. Л. 79, 81, 87.

⁴ Там же. Л. 142, 146—169.

⁵ Ведомость суммам, израсходованным на устройство Волго-Донской железной дороги. СПб., 1866. С. 2.

⁶ ГАРО. Ф. 46. Оп. 1. Д. 640. Л. 43.

Вопрос о проведении железной дороги в Дубовку (конец XIX — начало XX в.) А. В. Луночкин

После неудачного опыта с конно-железной дорогой в 1840-х — начале 1850-х гг. Дубовка осталась лишена рельсового транспорта. После постройки в 1862 г. Волго-Донской и в 1871 г.