

# К истории строительства Московско-Ярославской железной дороги: отчуждение земель в Ростовском уезде в 1868-1871 гг.

О.О. Непоспехов

Отечественная историография железных дорог начала складываться немногим позже строительства первых стальных магистралей. В фокусе современных исследований<sup>1</sup> находятся те же проблемы, что занимали и дореволюционных историков<sup>2</sup>: технические и финансовые условия сооружения дорог, формы собственности, роль отдельных личностей и субъективных факторов. От советской историографии<sup>3</sup> унаследован взгляд на железнодорожное строительство как на характерный атрибут эпохи становления капиталистических отношений. В большинстве случаев, вопросы строительства железных дорог рассматриваются изолированно от территорий, на которых оно велось, а если данная проблема и звучит в исследованиях, то применительно к уже построенным дорогам. Это наблюдение справедливо и по отношению к единственной до недавнего времени работе (газетной публикации), в которой ставился вопрос о

---

<sup>1</sup> Гудкова О.В. Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858-1917). Вологда, 2002; Иерусалимский Ю.Ю., Лебедев А.В. У истоков строительства Северной железной дороги // Век нынешний, век минувший... Исторический альманах. Вып. 7. Ярославль, 2008. С. 46-52; Андрюкова С.В. Железнодорожное строительство на территории Кузбасса (1896-1941): Автореферат диссертации кандидата исторических наук: 07.00.02. — Отечественная история / Томск. гос. архитектур.-строит. ун-т. Кемерово, 2007.

<sup>2</sup> Головачов А.А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881; Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874-1895 годов. М., 1909; Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России. СПб., 1898.

<sup>3</sup> Каргин Д.И. Условия труда рабочих на постройке Петербурго-Московской железной дороги / Архив истории труда в России. 1922. Кн. 5.; Каплан А.А. Северные железные дороги к столетию железнодорожного транспорта. М., 1926; Шнейерсон Л.М. Некоторые проблемы железнодорожного строительства в России в 60-х годах XIX века / Ученые записки Белорусского университета. Вып. 16. Сер. «История». Мн., 1953; Погребинский А.Н. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60-90 гг.) // Исторические записки. 1954. Т. 47; Мильман Э.М. Рабочая сила на строительстве железных дорог Урала в 70-х годах XIX века // Исследования по истории Урала. Вып. 4. Пермь, 1976. (Ученые записки, № 348). С. 131-137.

влиянии Московско-Ярославской железной дороги (далее – МЯЖД) на социально-экономическую жизнь Ростовского уезда<sup>4</sup>.

На наш взгляд, поле изысканий в данной области можно и необходимо расширить. Предметом пристального рассмотрения историка могут стать самые различные проблемы: изменение традиционных ландшафтов и способов природопользования, потери и приобретения хозяйствующих субъектов, через владения которых проходит строительство новой магистрали, влияние железнодорожного строительства на общественную жизнь провинции, рынок труда и многое другое. Целью настоящего исследования является рассмотрение экономических последствий отчуждения земли под строительство МЯЖД для собственников Ростовского уезда.

Основным источником послужили документы Государственного архива Ярославской области и его филиала в г. Ростове. Метод выявления документов – сплошной просмотр описей фондов всех гипотетически задействованных в процессе отчуждения инстанций<sup>5</sup>; причем особое внимание обращалось на дела 1865-1875 гг., даже если их заглавия не содержали каких-либо указаний на интересующую нас проблематику. Были исследованы фонды администрации Ярославской губернии, органов внутренних дел, органов местного и сословного самоуправления, духовных ведомств, губернской ученой архивной комиссии, а также коллекция нотариальных дел ГАЯО<sup>6</sup>. Далеко не во всех указанных фондах мы нашли нужную информацию; не исключено и то обстоятельство, что часть документации оказалась подшитой к «посторонним» делам.

Причинами делопроизводства во всех рассмотренных случаях являлись наличие интересов в совершении сделки каких-либо других сторон помимо продавца и покупателя (кредитных организаций, органов власти)

<sup>4</sup> Мельник Л.Ю. Юбилей железной дороги // Ростовский гражданин (приложение к рост. район. газ. «Путь к коммунизму»). 1990. 7 апреля. С. 8. В статье рассмотрены характеристики грузопотока местных станций и произведена оценка влияния уже действующей дороги на экономическую жизнь уезда.

<sup>5</sup> Изученные нами описи фондов *местных железнодорожных учреждений* включают в себя документы более позднего периода, которые не содержат интересующие нас сведения (РФ ГАЯО. Ф. 97 «Начальник станции Ростов Северной железной дороги»; ГАЯО. Ф. Р-2295 «Управление Ярославской и Северной железных дорог, их отделения и местные комитеты профсоюза работников железнодорожного транспорта»).

<sup>6</sup> Канцелярия губернатора (ГАЯО. Ф. 73), губернское правление (ГАЯО. Ф. 79), строительное отделение губернского правления (ГАЯО. Ф. 80), казенная палата (ГАЯО. Ф. 100), палата государственных имуществ (ГАЯО. Ф. 452), губернское (ГАЯО. Ф. 121) и уездное (РФ ГАЯО. Ф. 39) по крестьянским делам присутствия, губернская земская управа (Ф. 485), уездное земское собрание (РФ ГАЯО. Ф. 5), шестигласная (РФ ГАЯО. Ф. 1) и городская (РФ ГАЯО. Ф. 2) думы, губернский (ГАЯО. Ф. 214) и уездный (РФ ГАЯО. Ф. 6) предводители дворянства, полицмейстер (РФ ГАЯО. Ф. 235) и полицейское управление (РФ ГАЯО. Ф. 34), архиепископский дом (ГАЯО. Ф. 300) и духовная консистория (ГАЯО. Ф. 230), фонды отдельных монастырей в РФ ГАЯО: Авраамиев (Ф. 232), Белогостицкий (Ф. 126), Варницкий (Ф. 125), Петровский (Ф. 124).

или же невозможность достичь компромисса без посредничества властных структур.

Специализированные дела об отчуждении земельных угодий встречаются как в фондах их собственников, так и в документах, связанных с деятельностью оценочной комиссии и органов нотариата. *Нотариальные документы* можно охарактеризовать как наиболее точные и достоверные источники. Выписи из актовых книг фиксируют окончательный вариант сделки владельца участка с обществом дороги, содержат сведения о размере и географическом положении отчуждаемой земли. К сожалению, документы данной группы нам встретились только по трем землевладельцам: крестьянам Спас-Графской слободы, графине Е.Н. Чернышевой и Белогостицкому монастырю. *Документы оценочных комиссий* содержат разбор конфликтных ситуаций, возникших в процессе переговоров между землевладельцами и обществом дороги, отражают поиски сторонами компромисса при посредничестве представителей местного самоуправления. Данная группа источников ценна тем, что позволяет узнать аргументацию сторон, оценить эффект бюрократического вмешательства в финансовые дела. В этой группе представлены дела о крестьянах-собственниках дд. Козлово и Новоселка, а также о церковнослужителях сс. Лев и Деболы. Документы об отчуждении встречаются в *хозяйственном делопроизводстве* Белогостицкого и Варницкого монастырей. Переписка настоятеля Белогостицкого монастыря с архиепископом и духовной консисторией сообщает интересные подробности об управлении церковным имуществом и о деловой культуре духовенства<sup>7</sup>. Об отчуждении земель Варницкого монастыря упоминает только «Ведомость о монастыре» 1869 г. и приходно-расходная книга.

Единственный *план отчуждаемых земель* встретился нам в фонде губернской ученой архивной комиссии. На плане показаны земли графини Е.Н. Чернышевой, отходящие под полосу железной дороги.

Кроме того, использована информация, опубликованная в «Указателе к межевой карте Ростовского уезда», журналах Ростовской городской думы, уездного и губернского земских собраний. Отдельные вопросы строительства МЯЖД отражались и в корреспонденциях «Ярославских губернских ведомостей» 1868–70 гг.

Сооружение Московско-Ярославской железной дороги тесно связано с одноименным акционерным обществом. В 1862 г. Общество ввело в эксплуатацию первый участок будущей МЯЖД – от Москвы до Сергиева посада<sup>8</sup>. В 1865–68 гг., имея в виду цель продолжения дороги до Ярославля, Общество осуществляло проектные изыскания, вело

<sup>7</sup> См.: Непоспехов О. «Бремя, сопряженное в экономическом отношении с ущербом»: Строительство Московско-Ярославской железной дороги и лесное хозяйство Белогостицкого монастыря // Ростовская старина (прил. к газ. «Ростовский вестник»). 2009. 25 августа. С. 5.

<sup>8</sup> Иерусалимский Ю.Ю., Лебедев А.В. Указ. соч. С. 50.

переговоры с правительством о финансовых гарантиях строительства, стремилось заручиться поддержкой органов земского самоуправления. 2 декабря 1867 г. директор Общества Ф.В. Чижов присутствовал на заседании ярославского губернского земского собрания, где высказал просьбу о «полном участии» (в отличие от гарантированного ранее «посредничества») земства при сделках на отчуждение земли, аргументируя тем, что земские управы имеют на руках оценки всех земель уезда. На это гласный Е.А. Тимрот возразил: «...уездные или губернская управы не могут руководствоваться имеющимися у них оценками земель вообще, а необходима специальная оценка каждого участка. Действительно в каждом уезде земли по разрядам распределены; но отнесение их к разрядам и оценка их сделаны с целью обложения, а не определения их действительной стоимости, и поэтому цены эти могут служить только руководством, но не определяют настоящей ценности»<sup>9</sup>. Просьба директора МЯЖД удовлетворена не была<sup>10</sup>, однако все города, в которых планировалось устройство станций, безвозмездно уступили Обществу потребную для этой цели землю<sup>11</sup>. В Ростове станция была построена на землях городского выгона (при этом был «сломан» кирпичный завод купца Семена Орешникова и наследников купца Рыкунина<sup>12</sup>), в 300 саж. от центра города и в 130 саж. от ближайшей улицы, до которой впоследствии планировалось проведение шоссе<sup>13</sup>. О других случаях добровольной уступки земли нам ничего не известно.

Из переписки ярославского губернатора с ростовской городской думой явствует, что поздней весной 1868 г. Общество приступило к окончательной проверке изысканий по линии от Сергиева посада до Ярославля<sup>14</sup>, в ходе которой, возможно, были окончательно определены и территории, подлежащие отчуждению. 7 июня Устав Общества МЯЖД был Высочайше утвержден<sup>15</sup>. 2 июля в Троицкой лавре прошло торжественное освящение строительства, а на следующий день начались работы по сооружению

---

<sup>9</sup> Заседания Ярославского губернского земского собрания. 2 декабря 1867 г. // ЯГВ. 1868. Ч. неоф. 4 января. № 1.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> О ходе работ на Московско-Ярославской железной дороге // ЯГВ. Ч. неоф. 1868. № 40. 3 октября. С. 8.

<sup>12</sup> См.: Ведомость о недоборах и недоимках по г. Ростову по 1-е декабря 1872 года // Журнальные постановления Ростовской городской думы, с приложениями, за время с 10-го сентября 1871-го года включительно по 4-е января 1873-го года. Вып. 1. Ярославль: 1873. С. 58 – 59. Отметим, что это единственное на сегодняшний день свидетельство ликвидации какого-либо предприятия на территории Ростовского уезда «по случаю проведения... московско-ярославской железной дороги».

<sup>13</sup> О ходе работ на Московско-Ярославской железной дороге // ЯГВ. Ч. неоф. 1868. № 40. 3 октября. С. 8.

<sup>14</sup> РФ ГАЯО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 3739. Л. 54.

<sup>15</sup> Там же. Л. 124 об.

дороги<sup>16</sup>. 1 января 1870 г. было открыто движение на участке Александров-Ростов<sup>17</sup>, 18 февраля того же года — на участке Ростов-Ярославль<sup>18</sup>.

Тем не менее, даже 28 апреля 1871 г. правление Общества МЯЖД докладывало своим акционерам: «Есть такие участки, за которые еще не уплачено по разным, не зависящим от нас обстоятельствам: по неимению планов у прежних владельцев, по их пребыванию за границею, по неподанию ими отзывать, или по разным юридическим препятствиям в отношении к законности владения»<sup>19</sup>.

МЯЖД пересекла Ростовский уезд с юга на север на протяжении 55 верст. К сожалению, общая площадь угодий, отчужденных из земельного фонда уезда под строительство дороги, неизвестна. Предполагая, что ширина железнодорожного полотна вместе с полосой отчуждения составляла примерно 25 саж.<sup>20</sup>, можно вычислить минимальную площадь угодий (без учета земли, необходимой для различных сооружений железнодорожной инфраструктуры — водокачек, станций, казарм и т.п.), исключенных из земельного фонда уезда — 286,534 кв. дес. Сравнивая эту цифру с площадью всего уезда — 395583,3 кв. дес.<sup>21</sup> — мы получим менее одного процента. Однако даже это незначительное количество отразилось на судьбе множества собственников, для каждого из которых площадь отторгнутой земли была вполне существенной.

Выявлены сведения разной степени полноты по девяти собственникам, отчужденные владения которых занимали примерно 20 % продольной протяженности МЯЖД в Ростовском уезде, а общая их площадь равнялась 116 кв. дес. Возможно, что со временем удастся обнаружить материалы остальных сделок<sup>22</sup>. Однако, на наш взгляд, и уже известные на данном

<sup>16</sup> Открытие работ на Московско-Ярославской железной дороге // ЯГВ. Ч. неоф. 1868. № 28. 11 июля. С. 9.

<sup>17</sup> Открытие железной дороги от Ростова до Москвы // ЯГВ. Ч. неоф. 1870. № 1. 1 января. С. 1.

<sup>18</sup> Московско-Ярославская железная дорога по открытии // ЯГВ. Ч. неоф. 1870. № 9. 26 февраля. С. 33.

<sup>19</sup> Доклад правления Общества Московско-Ярославской железной дороги общему собранию гг. акционеров 28-го апреля 1871 года. М., 1871. С. 2.

<sup>20</sup> Предположение основано на докладной записке игумена Белогостицкого монастыря Серафима ярославскому архиепископу Нилу и духовной консистории (РФ ГАЯО. Ф. 126. Оп. 1. Д. 127. Лл. 7 — 8 об.). Здесь, в частности, указывается ширина просеки, которую монастырь должен вырубить своими силами на проданной Обществу территории, для строящейся железной дороги (Лл. 8 — 8 об.).

<sup>21</sup> Титов А.А. Ростовский уезд Ярославской губернии: Историко-археологическое и статистическое описание с рисунками и картой уезда. М., 1885. С. 1.

<sup>22</sup> В дальнейшем мы планируем сосредоточить свои усилия по разработке проблемы в следующих фондах: РГИА. Ф. 350. «Планы и чертежи по сооружению железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и

этапе исследования источники могут сообщить немало интересной информации, которую можно использовать для подведения предварительных итогов по Ростовскому уезду в целом.

Разработана форма базы данных по отчуждению земель Ростовского уезда под железную дорогу<sup>23</sup>. Все выявленные сведения, с указанием источников, объединены в две таблицы. Первая информирует о структуре и площади отчуждаемых у каждого собственника угодий, вторая включает в себя данные о стоимости земель. Часть информации также представлена графически: в виде диаграммы – сводные данные по структуре земельных угодий, отчужденных под МЯЖД в Ростовском уезде (Ил. 1), гистограммы – данные о цене десятины земли по каждому отдельному собственнику (Ил. 2).

Процедура отчуждения происходила следующим образом. Агенты Общества МЯЖД вступали в переговоры с владельцем земли. В случае, когда соглашение заключить не удавалось, агенты обращались к губернатору с просьбой о назначении специальной оценочной комиссии, действующей на основании ст. 575-593 X т. Свода законов Российской империи. В случае недовольства решением комиссии, каждая из сторон имела право подать апелляцию, и в таком случае дело рассматривалось уже в департаменте железных дорог, решение которого утверждалось Высочайше. Разберем здесь некоторые, на наш взгляд, наиболее интересные, сделки.

Отошедшая под линию дороги земля крестьян дд. Новоселки и Козлова (Сулоустская вол.) была не только частью их самой лучшей пашни, но и одним из ближайших к деревням владением. До отчуждения в данной местности на ревизскую душу приходилось 3 дес. 782,5 саж. земли, что без

---

гражданских сооружений, водоснабжения станций, чертежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и сооружению железных дорог в России; отчеты по эксплуатации железных дорог». (Оп. 41 «Северные железные дороги. Московско-Ярославская, Архангельск-Петербург-Вологда и другие железнодорожные линии. 1859-1917гг.», Оп. 90 «Московско-Киево-Воронежская, Московско-Курская, Московско-Нижегородская, Московско-Окружная, Московско-Рязанская, Московско-Ярославская, Московско-Ярославско-Архангельская, Мучанская, Мурманская и Муромская железные дороги. 1860-1917гг.»). ЦИАМ. Ф. 287. Управление Северных железных дорог (1859-1936). Общество Московско-Ярославской железной дороги (1859-1895). Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги (1895-1907). Управление Северных железных дорог (1907-1936).

<sup>23</sup> При составлении базы данных мы пользовались средой Microsoft Excel (пакет Office 2003), что, при всем удобстве вычислений и хранения массива данных, имело и свои недостатки. Дело в том, что единицы измерения площади в до-революционной России не относились к десятичной системе, с которой работает данная программа. Проблема была решена введением простой формулы: = число десятин + число саженей/2400. Кроме того, в редких случаях результаты наших вычислений не совпадали с указанной в источниках информацией – как правило, в дробной части чисел. Если это не было нашей явной ошибкой, то приходилось либо округлять результат, либо прямо подставлять указанный в источнике.

использования аренды было недостаточным даже для уплаты повинностей. «Не будь для нас обязательно отдать землю под железную дорогу, мы ни за какую высокую цену этой земли не уступили бы, многие же из крестьян наших охотно такую землю купили бы по 250 рублей за десятину, потому что выгоды, получается нами с земли... до 8 коп. на рубль»<sup>24</sup>.

По просьбе правления Общества МЯЖД, ярославский губернатор И.С. Унковский предписал уездному предводителю дворянства А.Н. Бабкину созвать и возглавить оценочную комиссию<sup>25</sup>. Членами комиссии стали: посредник 1-го участка князь В.Н. Урусов, ростовский исправник Д.А. Недовесков, «приглашенный за депутата» ростовский помещик А.М. Ошанин и сулостский волостной старшина. В качестве понятых присутствовали крестьяне соседних деревень и сел<sup>26</sup>. Собственники объявили свою оценку, исходя из получаемой от угодий пользы (пашня по 120 р./дес., покос присельный — 60 р./дес., «покос по кустам» в пустоши Ежовке — 70 р./дес.). Понятые согласились, за исключением присельного покоса, цену которому назначили 50 р./дес. Агент Общества М.Г. Гончаревский, исходя из владельной записи и учитывая шестипроцентную капитализацию, высказал мнение, что приемлемой ценой за десятину была бы сумма «несколько менее» 39 р. Комиссия, «принимая в соображение большую ценность земли в этой местности по ее плодородию и по обычаю возделывания картофеля, приносящего крестьянам хорошия выгоды», назначила компромиссные цены (пашня 90 р./дес, присельный покос 30 р./дес., в отхожей пустоши Ежовке 40 р./дес.)<sup>27</sup>. Этим решением остались недовольны обе стороны, однако апелляцию подали только крестьяне.

Дело поступило в департамент железных дорог, члены которого выявили в работе ростовской комиссии существенные недостатки: отсутствие надлежащей описи земель со сведениями об урожае и чистом доходе («показание владельцев об этом доходе, не оспоренное Оценочною Коммиссиею и внесенное в журнал, оставлено без внимания»); стоимость земель определена без объяснения оснований, а возражения владельцев на оценку, вопреки законодательству, оставлены без рассмотрения. Весьма красноречиво звучит последнее замечание: «Из данных, выясненных в оценочном делопроизводстве, нельзя с полностию заключить — какое количество земли и каких качеств в действительности отходит под железную дорогу, так как приложенные к делу два плана не согласны между собою, а разъяснения Оценочной Коммиссии по сему предмету не приводят к положительному результату»<sup>28</sup>.

<sup>24</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Д. 797. Л. 11 об. — 12 об.

<sup>25</sup> Там же. Л. 1.

<sup>26</sup> Там же. Л. 4 — 4 об.

<sup>27</sup> Там же. Л. 5 об. — 6 об.

<sup>28</sup> Там же. Л. 26-27. Вопрос о «качестве и количестве» земли задавал комиссии губернатор еще до передачи производства в департамент железных дорог, но, судя

Ростовская комиссия приступила к переоценке земель с учетом изложенных замечаний, как вдруг пришло известие о том, что 8 ноября 1871 г. крестьяне, не дождавшись исхода дела, заключили с агентом Общества «миролюбивую сделку», сойдясь на цене 75 р./дес. на все виды угодий<sup>29</sup>. Трудно судить о причинах, побудивших крестьянское общество «пойти на мировую»; не исключено, что, ведя крестьяне дело более последовательно, результат явился бы для них куда более выгодным. Во всяком случае, такое впечатление возникает при знакомстве с другим делом оценочной комиссии – по вопросу об отчуждении земли священнослужителей сс. Лев и Деболы.

14 ноября 1869 г. комиссия, созванная по просьбе агента Общества И.С. Калуговского, назначила цену за десятину, исходя из величины ежегодного дохода, помноженного на десять лет, как того требовало законодательство<sup>30</sup>. 23 декабря Агент Общества передал комиссии деньги для священнослужителей<sup>31</sup>, однако ярославский губернатор отношением от 23 января 1870 г. дал понять, что «Епархиальное Начальство» не согласно с произведенной комиссией оценкой земли, а потому производство по этому делу было представлено министру путей сообщения. Комиссии оставалось лишь постановить: «Представленные г. Калуговским деньги... препроводить для хранения в Ростовский Общественный Банк на неопределенное время впредь до востребования», что и было исполнено 3 марта 1870 г.<sup>32</sup> 23 июня губернское правление известило: «вознаграждение за церковные земли сел Льва и Дебол произвести в размере, определенном по оценке, с добавлением надбавочного вознаграждения 1/5 частью за убытки <...> с причитающимися на сию сумму, со дня занятия означенной земли под железную дорогу, по день окончательного расчета с владельцами, процентами по бть на сто в год»<sup>33</sup>. Таким образом, священнослужители сс. Лев и Деболы в результате получили самую высокую из известных нам по Ростовскому уезду сумму компенсации за отчуждение земли.

В то же время, некоторые крестьянские общества получили от продажи земель большие выгоды, нежели жители Козлова и Новоселок. Так, крестьяне Спас-Графской слободы назначили достаточно высокую цену – 90 р./дес., что, по сведениям мирового посредника Хомутова, утвердившего приговор сельского общества, превышало ценность, по которой эта

---

по документам, также не добился внятного ответа. Вопрос этот не до конца сумел выяснить и автор настоящего сообщения. В табл. 1 использованы данные, представленные в самом начале делопроизводства, как наиболее полные. В то же время, не приведены никакие сведения о количестве земли в табл. 2, так как из дела не ясно, рассчиталось ли Общество с крестьянами за «неудобные» земли.

<sup>29</sup> РФ ГАЯО. Ф. 126. Оп. 1. Д. 127. Лл. 28 об., 30.

<sup>30</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 785. Лл. 12-13.

<sup>31</sup> Там же. Л. 17.

<sup>32</sup> Там же. Л. 23, 24.

<sup>33</sup> Там же. Л. 29-30.

земля была уступлена крестьянам ее прежним собственником<sup>34</sup>. Сумма, полученная от сделки, была внесена крестьянами в губернское казначейство в порядке оплаты выкупных или оброчных платежей<sup>35</sup>.

И, напротив, не все церковные землевладельцы извлекли выгоды, подобно священнослужителям сс. Лев и Деболы. Игумен Белогостицкого монастыря Серафим, практически сразу уступивший агенту Общества землю по цене 40 р./дес., впоследствии сетовал владыке Нилу: «принятыми Обществом к проведению дороги мерами монастырь Белогостицкий поставлен, в настоящую пору, в большое затруднение и значительные убытки». Дело в том, что проектируемая линия прошла через монастырский лес, который, по условиям сделки, необходимо было свести силами продавца. Игумен Серафим сетовал на невозможность распорядиться лесом должным образом в сжатые сроки и на достаточно большом пространстве<sup>36</sup>. Впоследствии монастырь полностью окупил свои расходы продажей леса на дрова и помещением капитала в шестипроцентные облигации<sup>37</sup>.

Отчуждение территории, по логике, является одним из первых этапов любого строительства. Отчуждение земель под железную дорогу, фактически состоявшийся во время ее строительства, юридически было закреплено не сразу, но уже во время активной ее эксплуатации. Согласно нашим изысканиям, самая поздняя нотариально документированная сделка по отчуждению земель в Ростовском уезде датируется 21 апреля 1871 г. (крестьяне Спас-Графской слободы)<sup>38</sup>. Но если стороны не могли прийти к согласию, посредничество властных структур разного уровня оттягивало производство сделки на еще более длительный срок. Так, самая поздняя сделка подобного рода состоялась 8 ноября 1871 г. (крестьяне дд. Новоселка и Козлово)<sup>39</sup>.

На основании данных источников мы вывели среднюю стоимость десятины земли, отчуждаемой под железную дорогу, в Ростовском уезде. Как видим, она равна 71,13 р. Можно заключить, что отчуждение земель обошлось Обществу МЯЖД достаточно дешево по сравнению с другими регионами. Так, при строительстве «первой очереди» МЯЖД — участка от Москвы до Сергиева Посада — средняя стоимость десятины составила 473 р.<sup>40</sup>

<sup>34</sup> ГАЯО. Ф. 121. Оп. 2. Д. 228. Л. 4

<sup>35</sup> См.: Непоспехов О. Указ. соч.

<sup>36</sup> РФ ГАЯО. Ф. 126. Оп. 1. Д. 127. Л. 8 — 8 об.

<sup>37</sup> Там же. Л. 228; РФ ГАЯО. Ф. 126. Оп. 1. Д. 122; Д. 129.

<sup>38</sup> ГАЯО. Ф. 121. Оп. 2. Д. 228. Л. 8.

<sup>39</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 797. Л. 30. Здесь важно отметить, что данная информация почерпнута нами не из нотариального акта, а из донесений предводителю дворянства от волостного старшины Сулостской вол. Блинова и от доверенного д. Козлово А.М. Ухова.

<sup>40</sup> Иерусалимский Ю.Ю., Лебедев А.В. Указ. соч. С. 49.

Не исключено, что со временем удастся выявить более полные статистические материалы, которые позволят достовернее судить о площади, структуре и стоимости угодий, исключенных из земельного фонда Ростовского уезда под железную дорогу. Главным результатом предпринятого нами исследования видится сама постановка проблемы и первые шаги к ее разрешению: ввод в научный оборот новых источников и их экспертиза, проектирование базы данных и обобщение полученной информации. Мы надеемся, что приведенные сведения помогут по новому взглянуть как на историю строительства МЯЖД, так и на социально-экономическую жизнь Ростовского уезда в конце 60 – начале 70 гг. XIX в.