

... - 1897-1916 : ()/ // : . [. , 6-7 . 2012 .] - , 2012. - . 5. - . 116-125.

Зеленина М.В.

К ВОПРОСУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГРУНТОВОЙ ДОРОГИ ВЕЛЬСК - КОНОША В 1897-1916 гг. (ПО МАТЕРИАЛАМ ВОЛОГДСКОГО ГУБЕРНСКОГО И ВЕЛЬСКОГО УЕЗДНОГО ЗЕМСТВА)

Сегодня город Вельск находится на пересечении Северной железной и федеральной автомобильной (М8 «Холмогоры») дорог. Но если история Московско-Архангельского тракта (современной автодороги) уходит в глубь веков, то свою железнодорожную станцию Вельск получил только в 1940-е гг. В начале же XX в. ближайшей к городу железнодорожной станцией была Коноша.

Тема строительства Северной железной дороги и развития прилегающих территорий рассматривалась в ходе проведения межрегиональной научно-практической конференции, прошедшей в октябре 2008 г. в пос.

Коноша¹. Предлагаемое вниманию читателя исследование представляет собой начальный этап изучения истории строительства и эксплуатации тракта Вельск - Коноша, соединившего уездный город Вельск Вологодской губернии с железной дорогой.

Очевидные преимущества железнодорожного транспорта вызвали в 1894 г. официальное разрешение Обществу Московско-Ярославской железной дороги на постройку узкоколейной железной дороги Вологда - Архангельск. На рассмотрение предлагалось два варианта ее прокладки: через Каргополь или через Кадников, Вельск и Шенкурск. В конечном итоге, как известно, железная дорога была спроектирована между этими двумя направлениями, в 127,5 верстах от Вельска². Такое направление было избрано как кратчайшее. В результате железная дорога прокладывалась через леса и незаселенные территории, минуя старые торговые центры. В связи с этим в 1895 г. было дано разрешение на строительство к Вельску железнодорожной ветки или грунтовой дороги³.

В России конца XIX - начала XX вв. основные транзитные дороги содержались государством, а дороги, соединяющие губернии и населенные пункты внутри губерний, содержались земством там, где оно было создано. В Вельском уезде земство было введено в 1869 г. Распорядительным органом являлось Вельское уездное земское собрание. Очередные земские собрания проводились 1 раз в год, обычно осенью, в особых случаях созывались чрезвычайные собрания. Первое собрание состоялось в Вельске 23-26 сентября 1869 г., последнее — 28 февраля 1918 г. Для выполнения текущей работы уездное земское собрание избирало постоянно действующий орган - земскую управу⁴. Земские учреждения финансировались за счет земских сборов, обособленных от государственных налогов и собираемых самими земствами, на основании «Устава о земских повинностях» 1899 г.

В ходе данного исследования были изучены материалы, опубликованные в журналах Вельского уездного земского собрания за 1899, 1902, 1904, 1906-1910, 1913-1915 гг., хранящихся в Вельском краеведческом музее, и в систематических сборниках постановлений Вологодского губернского земства за 1870-1901 гг.⁵ Данные источники не могут дать полной картины исследуемого вопроса, тем более что в музее отсутствуют журналы Вельского уездного собрания за 1900-1901, 1903, 1905, 1911-1912 гг., но позволяют определить те проблемы, которые возникали в ходе строительства и содержания дороги Вельск - Коноша.

Существует версия, что планируемое место расположения железнодорожной станции было изменено. Первоначально размещение ст. Коноша мыслилось на р. Коноша в Олонецкой губернии, а появилась станция в 12 км от реки, уже в Вологодской губернии. Благодаря этому перемещению тракт Вельск — Коноша стал прямее и короче⁶.

Летом 1897 г. прошли изыскания по устройству новой дороги от г. Вельск к железнодорожной ст. Коноша. По результатам изысканий пред-

полагалось провести за счет дорожного капитала следующие работы: прокладка новой дороги на расстоянии 26 верст от железнодорожной ст. Коноша до д. Лычная-Завельская (при ширине полотна 3 сажени и с разрубом 5 сажений); ремонт существовавшей к тому времени дороги между дд. Горка и Хмельники; строительство моста через р. Вель при д. Першинская. На эти работы Вологодское губернское земское собрание выделило до 20000 руб., с условием выдавать их «по мере надобности по частям»⁷.

Для содержания дорог была введена дорожная повинность. Согласно разъяснению Сената 1874 г., «содержание в исправности проселочных дорог и сооружений на них» относилось к «обязанности владельцев и сельских обществ, чрез землю которых они пролегают»⁸. До 1904 г. в Вельском уезде эта повинность исполнялась натурой, вследствие чего можно говорить об участии в строительстве тракта Вельск - Коноша крестьян тех волостей, через которые прошел тракт.

Одной из трудностей строительства новой дороги стал вопрос отчуждения земель, по которым она должна была пройти. 13 февраля 1899 г. на заседании Вологодского губернского собрания комиссия решила выделить из дорожного капитала 5000 руб. специально на отчуждение земель от ст. Коноша до д. Лычная. При этом ширина полосы земли для отчуждения была определена в 10 сажений в тех местах, где дорога проходила лесами, и в 5 сажений - в остальных⁹. На этом же заседании было предложено внести в смету дорожного капитала указанные ранее суммы в 20000 и 5000 руб.

Через год, 14 февраля 1900 г., Вологодское губернское земское собрание заслушало доклад комиссии об отчуждении земель с лесами для устраиваемой дороги в Кадниковском уезде, которое было проведено по ходатайству и в интересах Вельского уезда. Следует особо подчеркнуть, что Вологодское губернское земство решило «во избежание в будущем пререканий между Вельским и Кадниковским земствами относительно обязанности содержания той части устраиваемой дороги, которая пролегает по Кадниковскому уезду», обязанность по содержанию всей дороги в исправном состоянии возложить на Вельское земство¹⁰.

В 1903 г. вопрос об отчуждении земель возник вновь при достраивании дороги вдоль казенных дач, «в которых отведена для нее полоса в 30 сажень ширины». При этом если на участке Коноша - Дикая-Зеленая весь лес на отведенной полосе был предоставлен в распоряжение земства бесплатно, то на следующем участке - между дд. Дикая-Зеленая и Норенская - «лес на полосе отчуждения, в случае надобности», предлагалось купить¹¹.

К 1913 г. расширение дороги в местах, где она проходила по землям удельного ведомства, было окончательно произведено. При этом уездная управа ходатайствовала о внесении вознаграждения за отчуждение земли из казны в случае, если потребуется отчуждение земли другим владельцам, т.к. доставка государственной почты по этому тракту происходила по распоряжению правительства¹².

Параллельно с решением вопросов об отчуждении земли шло и строительство дороги. Финансирование строительства осуществлялось ежегодно Вологодской губернской управой. Например, 14 октября 1899 г. на эти цели было перечислено 1094 руб., 6 июня 1900 г. — 15428 руб. 25 коп., 28 июня 1901 г. - 16410 руб. 16 коп.¹³ К сожалению, общей суммы денежных ассигнований нам установить не удалось.

При завершении работ на том или ином участке он передавался в содержание Вельскому уездному земству, а выделенные денежные суммы перераспределялись на устройство следующих участков дороги. Например, на заседании 14 февраля 1900 г. Вологодское губернское земское собрание постановило принять Вельскому земству в содержание проселочную дорогу от д. Лычная до г. Вельск (в случае устройства ее за счет дорожного капитала), а выделенные ассигнования направить на два объекта: проектируемый, но не обследованный объезд между дд. Хмельники и Келарева Горка; изыскания для расширения дороги и последующего отчуждения земель (по инициативе Вельского земства).

При этом Вельскому земству рекомендовалось произвести надлежащие изыскания и доложить о результатах губернскому земскому собранию с представлением смет на все необходимые расходы как по отчуждению земель, так и по устройству дороги шириной 10 сажений¹⁴. Следует отметить, что вторая и третья названные выше суммы выделялись на строительство дополнительно. Кроме этого, на изыскание подъездного пути в 1900 г. от Вельска к ст. Коноша по счету №43 «Счет отчисления на образование запасной суммы на непредвиденные надобности» было потрачено 9 руб. 11 коп.¹⁵

На заседании 8 февраля 1901 г. Вельское уездное земское собрание ходатайствовало о дополнительном ассигновании сумм дорожного капитала в размере 16410 руб. 16 коп. на окончательное устройство участка тракта Коноша - Лычная на расстоянии от Дикой-Зеленой до Лычной. Было принято решение ассигновать на этот участок дополнительную сумму из дорожного капитала¹⁶. При этом отмечалось, что работы близятся к завершению (остались заготовка и посыпка песком), и уездная управа рассчитывает закончить их весной 1902 г.¹⁷

Из суммы 32932 руб. 41 коп., отпущенной за три года на устройство грунтового подъездного пути (14 октября 1899 г., 6 июня 1900 г., 28 июня 1901 г.), было израсходовано 32916 руб. 8 коп. Образовавшийся остаток 16 руб. 33 коп. планировалось направить на окончательное устройство этого пути согласно постановлению земского собрания от 10 октября 1903 г.

Вельское уездное земское собрание на заседании 10 октября 1903 г., рассмотрев отчет уездной земской управы, постановило «дороги не принимать, а поручить управе достроить ее за счет губернского дорожного капитала»¹⁹. Достройки требовал участок ст. Коноша - д. Лычно-Завельская, на котором предполагалось расширить полосу разруба леса еще на 10 са-

женей, сделать на 12-ти верстах жердяной настил и подсыпку песка. Редакционная комиссия сократила смету земского техника Султанова, пересчитав стоимость рабочего дня плотнику и рабочему не по урочному положению (1 руб. и 70 коп. соответственно), а по местным ценам (60 коп.), и ходатайствовала перед Вологодским губернским земством о выдаче из дорожного капитала 10965 руб. 36 коп. для застройки в 1905 г.²⁰

И при постройке дороги, и при ее функционировании возникли вопросы об изменении направлений отдельных участков. Так 8 февраля 1901 г. Вельское земство ходатайствовало перед Вологодским губернским собранием о направлении тракта через д. Савинская взамен существующего через Крыловскую станцию, но получило отказ, «т.к. сокращение пути достигается в данном случае незначительное, а между тем для того, чтобы сделать это сокращение, требуется провести новой дороги 23 версты 315 сажень, что обойдется в 57497 руб. 88 коп. Намеченный обход оставляет в стороне Келареву Горку и др. населенные деревни»²¹.

Вельский староста 22 августа 1913 г. просил Управу о прокладке дороги по городским улицам и об изменении направления дороги при выезде из города, проложив ее на границе городской земли и надельной земли крестьян д. Дюковская Усть-Вельской волости. Его предложения поддержали крестьяне Дюковской, которые через доверенных лиц (Павла Измайлова, Ивана Буторина, Христофора Кузнецова, Евдокима Мамонтова) обратились с просьбой в Управу, аргументируя тем, что существующий тракт при его расширении займет принадлежащую им пахотную землю²². Дело в том, что дорога от Вельска по направлению к Коноше пролегла по городской земле не улицей, а «местом, которое городским планом предложено под застройку, и в будущем ее необходимо перенести»²³.

В 1914 г. по данному вопросу Вельская уездная земская управа представила уездному земскому собранию доклад, содержащий отчет об осмотре местности земским техником В.И.Шучевым, и смету на производство работ. Из доклада видно, что протяженность участка дороги должна была увеличиться на 7,8 сажени (с 1 версты 259,2 саженой до 1 версты 267 саженой) при стоимости работ в 1651 руб. 32 коп. Временная редакционно-ревизионная комиссия отказалась удовлетворить ходатайство, аргументируя это не только удлинением дороги, но и отсутствием указаний на то, «как город и крестьяне дер. Дюковской бесплатно ли уступают землю или за плату»²⁴.

К 1904 г. относится открытие тракта Коноша - Вельск²⁵. Дорога прошла через четыре волости Вельского уезда: Усть-Вельскую, Никифоровскую, Есюгинскую, Тавреньгскую²⁶, и Кремлевскую волость Кадниковского уезда. Но уже в 1905 г. Вельское уездное земское собрание приняло смету на ремонт полотна дороги и дорожных сооружений на всем протяжении тракта, составленную в августе 1905 г. техником П.М.Романовым. Требовалось произвести мероприятия по ремонту: замену подмытых и

прогнивших труб, ремонт или замену настилов мостов и полотна дороги, чистку и углубление канав, заделку ям и колеи, устройство новых мостов. Всего согласно смете требовалось 4116 руб. 90 коп., из которых 61,5% предполагалось истратить на ремонт полотна дороги (2535 руб.), а 38,5% - на дорожные сооружения (1581 руб. 90 коп.).² Следовательно, качество дороги оставляло желать лучшего, если сразу после открытия она требовала новых финансовых вложений для ремонта.

Надзор за дорогами в Вельском уезде осуществляли техник (в 1903 г. - Ломакин, 1904 г. - Султанов, 1906 г. - П.М.Романов, 1915 г. - В.И.Шучев) и дорожный смотритель²⁸. На уровне земства ежегодно составлялась раскладка натуральной дорожной повинности, которую население уезда несло до 1904 г. В последующие годы со счета «Дорожной повинности. По устройству и содержанию дорожного полотна земских трактов» на содержание тракта Вельск - Коноша постоянно тратились денежные суммы: в 1906 г. - 68 руб. 25 коп., 1907 г. - 3088 руб. 33 коп., 1908 г. - 155 руб. 11 коп., 1909 г. - 1924 руб. 65 коп. и 320 руб. 16 коп.²⁹

В течение 1905-1907 гг. решался вопрос об изыскании дополнительных сумм на содержание дороги. Причина необходимости займов усматривалась в падении курса ценных бумаг («состоит еще ниже, чем в прошлом году»³⁰), в которых состоял дорожный капитал Вельского уезда. 15 ноября 1905 г. главное управление по делам местного хозяйства (входило в состав Министерства внутренних дел) признало за Вологодским земством право на получение необходимой суммы в 30000 руб. «из казны при первой открывшейся возможности». При этом подчеркивалось, что до получения денег Вологодское земство «могло бы разрешить Вельскому земству временное поимствование необходимой на продолжение работ суммы из имеющейся, в количестве свыше 800000 руб. наличности дорожного капитала по счетам других уездов губернии»³¹.

Вопрос об эффективности проводимых ремонтных мероприятий может быть частично проиллюстрирован трудностями, описанными в прошениях держателей земских станций, расположенных вдоль тракта. Так, на заседании уездного земского собрания 20 сентября 1910 г. рассматривалось повторное прошение держателя Коношской земской станции крестьянина Ивана Николаевича Орлова о прибавке двух лошадей и увеличении платы за содержание, так как дорога перегона «была достаточно плохой, ради чего в ... 1909 году пало ... 2 лошади, толковое же исправление сделано лишь в настоящем году»³².

Для перевозки грузов и пассажиров между г. Вельск и ст. Коноша были созданы земские станции. В 1899 г. открылись Крыловская, Келаревская, Хмельницкая земские станции³³, позже была открыта станция Лычно-Завельская. Станции с платой на их содержание отдавались уездным земским собранием по результатам торгов на трехлетие крестьянам. При этом станцию мог содержать как один, так и несколько держателей. Например,

Лычно-Завельская станция в 1904 г. была отдана в содержание А.А.Притыкину, Я.Михайлову, А.М.Окатову, а в 1914 г. одному Я.Окатову³⁴. Крыловская земская станция в 1905 г. содержалась А.О.Трапезниковым и Т.Окатовым, а в 1908 г. - Ф.Поповым, в 1913 г. - Г.Челпановым³⁵. Келаревская земская станция содержалась в 1908 г. П.Климовым, а Хмельницкая - А.Куликовым и Я.Юрьевым; А.М.Старцев и К.Антомонов в том же году были содержателями одновременно двух земских станций - Лычно-Завельской и Коношской³⁶.

На земских станциях первоначально содержалось по 3 лошади. По мере роста пассажирских и грузовых перевозок к ст. Коноша разгон лошадей, по сведениям содержателей станций, значительно увеличивался, и были случаи задержки перевозок. В ответ на заявления об этом содержателей станций земская управа ходатайствовала перед уездным земским собранием об увеличении на каждой из этих станции комплекта лошадей³⁷.

Изменение количества лошадей, находящихся в содержании на уездных земских станциях, расположенных вдоль дороги Вельск - Коноша*

Станция /год	Крыловская	Келаревская	Хмельницкая	Лычно-Завельская	Коноша
1899	3	3	3		
1903	5				
1904	5			3	
1905	5				
1906	7				
1907	10	7	7		
1908	10	7			
1909	10	7			4
1911	10	7			
1912	9	6		4	
1913	9	6	8	4	Земской станции Вельского уезда нет
1914	9	6	8	4	
1915	9	6	8	4	
1916	11	8	9	5	

* *Примечание:* в таблице обозначены выявленные на настоящий момент сведения об имеющихся на данной станции лошадях. *Источники:* Журналы Вельского уездного земского собрания очередных и чрезвычайных сессий 1899, 1903-1909, 1911-1916 гг.

Сведения, приведенные в таблице, позволяют сделать вывод об увеличении количества лошадей, следовательно, земское собрание соглашалось с мнением управы, хотя и сокращало, как правило, изначально предложенное количество лошадей. Приведенные данные, а также сведения в ходатайствах содержателей станций, позволяют говорить о возрастании передвижений по тракту в рассматриваемый период. По сведениям о разгонах лошадей видно, что «с открытием Коношского тракта, количество отпу-

щенных на Крыловской станции подвод значительно увеличилось»: 1904 г. - 867 подвод, 1905 г. - 1050 подвод, 1906 г. - 1157 подвод³⁸.

На заседании 1 ноября 1899 г. обсуждалось принятие проселочного тракта Вельск - Коноша в общую систему подъездных путей. Постепенно отдельные части дороги между станциями вошли в число земских дорог и были внесены в расписание проселочных трактов³⁹. При этом данные о протяженности дороги изменялись: в 1905 г. - 127,5 верст⁴⁰, в 1914 г. - 104,5 верст⁴¹. Вопрос о том, с чем связано изменение приведенных сведений — с пересчетом верст или изменением протяженности дороги - остается на настоящий момент открытым.

О значении тракта Вельск - Коноша можно судить также по другим материалам земств. В 1904 г. временная редакционная комиссия рекомендовала земскому собранию не производить капитального ремонта в 1905 г. на Архангельском почтовом факте, а ограничиться лишь затратами на дорожные сооружения и поправку полотна, т.к. движение по нему происходит «более зимой, летом же все грузы и движение производится на станцию Коноша»⁴², и ввиду поступившего ходатайства о направлении почтового тракта на ст. Коноша.

При этом земское уездное собрание на заседании 20 сентября 1910 г. признало излишним содержание земской станции в Коноше, мотивируя это ожиданием учреждения «в этой местности почтовой станции»⁴³. В 1913 г. на железнодорожной ст. Коноша земской станции Вельского земства уже не было⁴⁴, а потому едущие «по делам службы должностные лица земства и чины полиции, имеющие право на бесплатный проезд, вызывают содержателя Лычно-Завельской станции на Коношу»⁴⁵.

На Вельских уездных земских собраниях поднимался также вопрос о статусе дороги Вельск - Коноша. С момента строительства и в первые годы эксплуатации тракт Вельск - Коноша относился к пятому классу дорог: дороги сельские и полевые. Но вопрос о причислении тракта к четвертому классу поднимался неоднократно. Так, 9 июля 1913 г. вологодский губернатор поставил в известность Вельскую уездную земскую праву, что губернское правление признало необходимым предложить ей вновь внести на обсуждение уездного земского собрания вопрос о перечислении тракта в 4-й класс⁴⁶- «дороги уездных почтовых и торговых сообщений»⁴⁷.

Значение небольшой уездной проселочной дороги губернатор Вологодской губернии подчеркивал, опираясь на доклады Вельского уездного округа от 28 ноября 1912 г. и Вельской уездной земской управы от 26 апреля 1913 г. Он усмотрел, что тракт Вельск - Коноша представлял «из себя единственную артерию, связывающую центр Вельского уезда с административными и промышленными центрами»⁴⁸.

Исследование заявленной темы не завершено, и может быть продолжено в следующих направлениях: дополнение информации о строительстве и эксплуатации тракта, сбор и систематизация сведений о его пассажиро-

грузообороте, выявление информации о создании, деятельности и закрытии земских станций. Отдельно можно выделить вопрос становления и развития факта как почтового. Хронологически исследование может быть доведено до современного этапа эксплуатации дороги Вельск - Коноша.

¹ См.: Северная железная дорога и развитие прилегающих территорий. Коноша, 2009. 164 с.

² Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1905 г. Вятка, 1906. С.408 (2-я паг.).

³ Вельский краеведческий музей (далее - ВКМ). Научно-вспомогательный фонд. №829. Копии архивных документов о направлении железной дороги Вологда - Архангельск при ее проектировании, находящиеся в Вологодском областном государственном архиве, за 1895 г. (копии документов переданы в музей пенсионером М.П. Заручевским в 1968 г. Отсутствуют указания на номера фондов, описей и дел). Л.13.

⁴ Потехина М. П. Материалы к залу «Колорит русской провинции. Уездный город Вельск в конце XIX - начале XX в.»: рукопись. / Научный архив ВКМ.

⁵ Систематический сборник постановлений Вологодского губернского земского собрания за 1870-1901 гг. Т.1. М., 1904. 1118 с.

⁶ Козьмина Е.А. Железнодорожная станция Коноша // Северная железная дорога и развитие прилегающих территорий. Коноша, 2009. С. 13.

⁷ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1899 г. Вологда, 1900. С.302 (1-я паг.).

⁸ Там же. С.286-287 (1-я паг.).

⁹ Систематический сборник постановлений Вологодского губернского земского собрания за 1870-1901 гг. Т.1. М., 1904. С.782.

¹⁰ Там же. С.801.

¹¹ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1904 г. Вятка, 1906. С.442 (2-я паг.).

¹² Журналы Вельского уездного земского собрания очередной сессии 1913 г. Вельск, 1914. С.243 (2-я паг.).

¹³ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1904 г. Вятка, 1906. С.415 (2-я паг.).

¹⁴ Там же. С.791.

¹⁵ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1899 г. Вологда, 1900. С. 112 (1-я паг.).

¹⁶ Систематический сборник постановлений Вологодской губернии земского собрания 1870-1901 гг. Т.1. М., 1904. С.801.

¹⁷ Журналы Вологодского губернского земского собрания второй очередной сессии XI трехлетия. Вологда, 1902. С.226 (2-я паг.).

¹⁸ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1904 г. Вятка, 1906. С.416 (2-я паг.).

¹⁹ Там же. С.441 (2-я паг.).

²⁰ Там же. С.442-443 (2-я паг.).

²¹ Систематический сборник постановлений Вологодского губернского земского собрания 1870-1901 гг. Т.1. М., 1904. С.801.

²² Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1914 г. Вельск, 1915. С.544-545 (2-я паг.).

²³ Там же. С.544 (2-я паг.).

²⁴ Там же. С.546 (2-я паг.).

²⁵ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайных сессий 1907 г. Вологда, 1908. С. 176.

²⁶ Материалы для оценки земель Вологодской губернии. Т.4: Вельский уезд. Вологда, 1909. С.52-183.

²⁷ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1905 г. Вятка, 1906. С.408-422.

²⁸ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1904 г. Вятка, 1906. С.442, 453, 454-460, 467, 667 (2-я паг.); Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1906 г. Вологда, 1908. С.34; Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1915 г. Вельск, 1916. С.94 (2-я паг.).

²⁹ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1908 г. Вологда, 1909. С.76 (3-я паг.); Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1909 г. Вологда, 1910. С. 90,92 (3-я паг.).

³⁰ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1907 г. Вологда, 1908. С.143.

³¹ Там же. С.141-142.

³² Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1910 г. Вологда, 1911. С.286.

³³ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1899 г. Вологда, 1900. С.312.

³⁴ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1906 г. Вологда, 1908. С.287; Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1915 г. Вельск, 1916. С.102.

³⁵ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1907 г. Вологда, 1908. С.175; Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1909 г. Вологда, 1910. С.26; Журналы Вельского уездного земского собрания очередной сессии 1913 г. Вельск, 1914. С.278.

³⁶ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1909 г. Вологда, 1910. С.33, 36 (3-я паг.).

³⁷ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1899 г. Вологда, 1900. С.312 (1-я паг.).

³⁸ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1907 г. Вологда, 1908. С. 176.

³⁹ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1899 г. Вологда, 1910. С.311 (1-я паг.).

⁴⁰ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1905 г. Вятка, 1906. С.408.

⁴¹ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной сессии 1913 г. Вельск, 1914. С.250.

⁴² Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1904 г. Вятка, 1906. С.443.

⁴³ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1910 г. Вологда, 1911. С.8.

⁴⁴ Государственный архив Вологодской области (ГАВО). Ф.496. Оп.1. Д.19369. Л.26.

⁴⁵ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной и чрезвычайной сессий 1915 г. Вельск, 1916. С.103 (2-я паг.).

⁴⁶ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной сессии 1913 г. Вельск, 1914. С.243 (2-я паг.).

⁴⁷ Энциклопедический словарь, Т.11. Изд. Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. СПб., 1893. С.54.

⁴⁸ Журналы Вельского уездного земского собрания очередной сессии 1913 г. Вельск, 1914. С.242 (2-я паг.).