

УДК 94(571)  
ББК 63.3(253.3)51

*Е.В. ПОЧЕРЕВИН*

## **ПРАКТИКА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ КРЕСТЬЯНСКИМ НАСЕЛЕНИЕМ ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

В статье на основе архивного материала рассмотрены практические меры по обслуживанию дорог, показаны конкретные приемы дорожно-строительных работ, проанализированы мероприятия по содержанию транспортных путей.

**Ключевые слова:** тракт, содержание дорог, дорожные сооружения.

*E. V. POCHEREVIN*

## **THE ROAD MAINTENANCE BY THE PEASANT POPULATION OF TOMSK PROVINCE IN THE EARLY XX CENTURY**

The article based on archival material discusses practical measures for road maintenance, shows specific techniques of road construction works, analyzes measures for maintenance of transport routes.

**Keywords:** transport connection, road maintenance, road construction.

Гужевые транспортные пути в Западной Сибири исследованы современными историками достаточно основательно. Среди научной литературы следует выделить книгу под редакцией В.П. Зиновьева [7]. Исследование организации дорожного дела в Сибири в XVII–XIX вв. было проведено О.Н. Катионовым [8]. Следует отметить ряд работ А.А. Завьялова и Н.С. Модорова [6], Т.С. Пустогачевой [10]. О содержании дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. была опубликована работа Е.В. Почеревина [10]. В указанных исследованиях основное внимание уделено общей организации транспортных перевозок, строительства и содержания крупных трактов. Конкретные практические действия, приемы и мероприятия по обслуживанию трактов в Томской губернии силами крестьянского населения не рассматривались историками.

Состояние дорог существенно влияет на развитие экономики в регионе. Кроме того, сам процесс ремонта и поддержания в исправном состоянии дорог и дорожных сооружений, является важным экономическим процессом. В рассматриваемый период, в этот процесс было втянуто большинство крестьянского населения губернии, да и Сибири в целом. Крестьяне не только участвовали в финансировании строительства и ремонта мостов, гатей и других сооружений, но и лично занимались работами по содержанию дорог в регионе.

В системе местного хозяйства Томской губернии в начале XX в. содержание дорог и расположенных на них сооружений занимало одно из первых мест, как по важности, так и по объемам привлеченных ресурсов. В данной статье, на основе архивного материала рассмотрены практические меры по обслуживанию дорог, показаны конкретные приемы дорожно-строительных работ, проанализированы мероприятия по содержанию транспортных путей.

Большинство сведений почерпнуты автором из делопроизводственных документов, которые носили название «Расписания дорожных участков». Они представляют собой систематизированное описание трактов, с указанием их протяженности, качества грунта, существующих на них дорожных сооружений. Как правило, эти расписания использовались при распределении натуральных повинностей среди населения волости или уезда. Несмотря на формальное и унифицированное изложение материала, в таких бумагах можно встретить и частные характеристики отдельных объектов. Кроме того, были использованы такие делопроизводственные материалы, как рапорты, инструкции и циркуляры.

Губернская и уездная администрация делала попытки регулировать техническую сторону исполнения дорожной повинности крестьянами. Из таких директив можно извлечь информацию не только о регламентных дорожных работах, но и об элементах самой дороги как технического сооружения. Так, Бийский уездный исправник в мае 1902 г. в предписании волостным старшинам указывал, что дороги, особенно почтовые и земские тракты, должны иметь ширину соответственно не менее шести и пяти сажень (около 13 и 10,5 м). Кроме того, полотну надлежало делать «овальное», т.е. «середина должна быть выше сторон, для того, чтобы вода ... скатывалась бы в углубления по бокам дороги». Более того, предписывалось «из углублений этих, где позволяет местность, проводить канавы для выхода воды в ложбины за дорогу». На горах предписывалось делать водостоки — небольшие канавы по сторонам дороги, чтобы «вода могла скатываться по сторонам ... не размывая самого полотна», в логах же требовалось делать водоотводы. В местах, где грунт не позволял сделать полотну указанного выше вида, необходимо было середину дороги вымостить фашинником и засыпать «дресвой» или галькой, но не крупным камнем, который годился лишь для нижнего слоя полотна дороги. «Дресвой» необходимо было засыпать места дороги «подверженные выбоинам ... чтобы полотну не требовало постоянных поправок». Категорически запрещалось сбрасывать на полотну дороги землю с травой, счищаемую с «откосов», а засыпать «прокатины» (образовавшуюся на дороге колею) «дресвой» [3, д. 8, л. 59–60]. В том же ключе были выдержаны инструкции Барнаульского уездного исправника, данные в мае 1901 г. и почти дословно повторенные через год. Им было рекомендовано засыпать полотну песком или щебнем слоем в

два вершка (около девяти см) для уплотнения почвы. При затруднительности добывания или подвоза указанных материалов предписывалось ограничиваться рассыпанием их не во всю ширину дороги, а только «по ездовой полосе» [1, л. 22]. Ежегодно в летний период проводились дорожно-ремонтные работы, иницируемые распоряжением администрации. Типичным примером таких предписаний является распоряжение Бийского уездного исправника, сделанное им в апреле 1907 г. Чиновник указал по окончании полевых работ «тотчас под личным наблюдением волостных начальников и сельских старост ... приступить к исправлению дорог», по исполнении непременно донести к 15 июня. При этом были сделаны предупреждения о том, что «малейшая неисправность дороги и вообще, дорожных сооружений повлечет виновных к строгой законной ответственности» [4, д. 43, л. 170].

Таким образом, мы видим, что дороги представляли собой сложные инженерные сооружения, по крайней мере, таковыми виделись в приказах и распоряжениях начальства.

Анализируя «Расписания дорожных участков», можно увидеть, что дороги действительно представляли собой непростую комбинацию нескольких элементов. Большинство приведенных ниже примеров относятся к Башчелакской волости Бийского уезда. Так как волость занимала территорию со сложным ландшафтом (предгорье, множество рек, различные типы грунта), здесь имелось большое разнообразие дорожных сооружений и приемов усовершенствования дорог.

Среди дорожных сооружений не последнее место занимали гати, служившие для проезда через топкое место. В условиях разветвленной гидрографической сети Западной Сибири, данный компонент дороги имел широкое распространение. Так, журнал Барнаульского уездного распорядительного комитета о распределении натуральных повинностей на трехлетие с 1905 г. зафиксировал в уезде, на почтовых и земских трактах общей протяженностью около 3200 верст, наличие 142 гатей. Их общая длина составляла 25 122 сажень или около 53,5 км [подсчитано по: 2]. В том же году в Куяганской волости Бийского уезда эксплуатировалось 25 гатей длиной 923 сажени (около 1970 м) [5, д. 26, л. 174 об.]. Следует иметь в виду, что территория данной волости, как и Башчелакской, располагалась на пересеченной местности.

Трудности, с которыми приходилось сталкиваться при обслуживании гатей, характеризует сентенция из расписания дорожных участков на 1903–1905 гг. по Башчелакской волости Бийского уезда. В документе было отмечено, что на отрезке тракта от д. Чечулихи до с. Каргон, во время весеннего подъема р. Чарыш, гать подмачивалась водой и возникала необходимость неоднократно «забучивать хворостом и землей». Представляется интересным признание составителя документа в том, что «от д. Каргата вниз по р. Чарышу шибко топкие места заваливают дерном,

навозом и галькой» [4, д. 22, л. 247–248]. Навоз, по-видимому, не представлял в глазах крестьян ценности как удобрение и использовался в виде строительного материала. Использование гатей, как средства для преодоления заболоченных участков трассы, не всегда давало желаемые результаты. В 1910 г. по приговору Сентелекского волостного схода, ниже д. Каргона, было назначено устроить около «притора» гать длиной 90 сажен (192 м), которая должна была обойтись в 3000 р. Однако после внимательного осмотра местности «сведущими людьми» стало ясно, что ее будет сносить вешней водой. Поэтому в расписании было предложено другое решение — дорогу проложить по самому «каменистому притору», для чего требовалось «разбить слитной камень специалисту порохов или динамитом на длине 200 саж. (около 426 м), шириной две саж. (около 4,5 м) и глубиной около 10 саж. (21,3 м), а далее на две версты проработать ... пороховом» [3, д. 638, л. 13 об., 14 об.]. Гати были дорогостоящими сооружениями, иногда их возведение откладывалось ради экономии средств. Так, Барнаульским уездным распорядительным комитетом в 1904 г. было отклонено ходатайство Яркового волостного старшины о постройке гатей на новом земском тракте. Аргументацией послужило то, что «первые три года тракт может обойтись без их устройства» [2, л. 5 об.].

Водная стихия создавала серьезные проблемы в деле содержания транспортных магистралей. Согласно материалам Барнаульского уездного распорядительного комитета в начале XX в. в Екатеринбургской волости три версты Бердско-Каменского тракта пролегал по лугу, «каковой луг ежегодно затапливается водой из р. Обь» [2, л. 110 об.]. В 1910 г. в Нижне-Чарышской волости Бийского уезда затопляло земский тракт на протяжении четырех верст от д. Усть-Камышенской на с. Пономарево [5, д. 41, л. 67 об.]. Также участок протяженностью шесть верст от с. Нижне-Озерского на д. Усть-Чарышская Пристань пролегал «по низкому луговому месту затопляемому водой» [Там же, л. 64 об.]. Существовала особая дорога длиной четыре версты от с. Усть-Каменный Исток на с. Елбанское, которая служила «вспомогательным путем к Пристанскому земскому тракту, для прямого сообщения во время разлива р. Чарыш» [Там же, л. 62].

Описание результатов регулярных ударов водной стихии, оставленное членами Башчелакского волостного правления в расписании дорожных участков трехлетие 1903–1905 гг. показывает тяжелое положение дорожного дела в волости. На р. Каргон «во время весны и больших дождей вода поднимается до трех аршин и несется с такой быстротой, что переправляться на лодке невозможно, сносит вниз и разбивает о камни». По словам волостного начальника, в такой период транспортное сообщение через реку прекращалось на два-три дня, иногда на неделю. Русло реки постоянно трансформировалось так, что за три года перевоз и броды переносили семь раз. Кроме этого, каждый раз делалась «разбор-

ка камней в воде на дороге, потому что большой водой нагонит «булки» (камни около аршина величины) их приходится народом выворачивать из воды и убирать в сторону, чтобы по мелкому камню возможно было брести на лошади и перевозить телегу». Обстановка заставляла население волости назначать, при проезде «начальствующих лиц», специальных провожатых [4, д. 22, л. 247–248]. На участке от д. Чечулихи до с. Тюдралинского на «приторе» проводилась ежегодная «разборка камня от наводнения р. Чарыша», очищалось русло ключа на протяжении в одну сажень, которое «во время весны заносит камнем» [Там же, л. 227]. Настоящее отчаяние сквозит в следующих словах документа: «На берегу р. Чарыша строили дорогу 100 сажен, в течение 20 лет десять раз сносило, удержать не могли, бросили, дорогу провели выше по косогору ... вся работа пропала даром 2000 р.» [Там же, л. 250 об.].

В исследованных архивных источниках часто упоминаются «откопы» или «копи». Так назывались участки тракта, на которых были выровнены крупные неровности с применением земляных работ. Как правило, такие «откопы» имели глубину от семидесяти сантиметров до одного метра [5, д. 26, л. 3 об., 174 об.]. На указанном выше участке от д. Чечулихи до с. Каргон, был зафиксирован «откоп длиной 475 саж., почва мягкая, чернозем». Составитель документа следующим образом характеризовал связанные с ним работы: «отпахивали сохами и зачищали железными лопатками, глубиной с косогору в один аршин (70 см), шириной две сажени (около четырех с половиной метров)». Каждый год весной и после дождей, пять-шесть раз в течение лета, данный участок приходилось исправлять. Кроме того, упомянута «копь длиной 240 саж. на камнях, которые нужно было разбирать, выкапывать середину, забивать землей» [4, д. 22, л. 246, 248]. В той же волости «по участку ... от с. Малого Башцелака до ст. Чарышской, проведена дорога большинством откопью, которую после дождей приходится исправлять неоднократно в течении лета» [9, л. 13 об.]. Еще один участок от д. Чечулихи до грани с. Тюдралинского имел «скоп с разборкой камня 120 саж.» [Там же, л. 227]. В расписании дорожных участков за 1911 г. по Сентелекской волости, отделившейся от Башцелакской, указывалось, что по берегу р. Чарыша, на землях Кабинета существовало восемь копей, многие были «сделаны по щелбю». Однако, по словам составителя документа, «копи эти разработаны очень плохо, как могли разработать кайлами и ломами». Проезд был затруднен и требовались «новые разработки посредством динамита или пороха» [3, д. 638, л. 11 об.]. На другом участке, также требовалось проведение взрывных работ. Источник пояснял, что «копи у притора 50 саж., эту копь следует проработать с помощью пороха, ибо на полотне дороги большие камни, кои могут поддаваться лишь пороху» [Там же, л. 12 об.].

«Откоп», как прием улучшения дороги применялся на взвозах, о чем говорят формулировки из дорожных расписаний. Так, в Сростинской во-

лости Бийского уезда на одном из проселочных трактов описан «откоп в горе 10 саж.» [4, д. 16, л. 58]. В Барнаульской волости Барнаульского уезда на тракте между с. Чистюнькой и д. Безголосовой «в гору копи 60 саж.» [2, л. 93 об.]. Видимо, для удобства переезда реки вброд, в упомянутой Башцелакской волости имелся «с обеих берегов речки Усть-Кумир откоп 5 саж. каменистый» [4, д. 22, л. 227]. На другом участке для спуска к реке было сделано «два своза по 20 саж., работа — отвал камня с лежнями по три рубля за сажень» [Там же, л. 248].

Наряду с «откопами», в расписаниях дорожных участков встречается термин «слань». Так, на тракте от с. Каргон до д. Сентелек Башцелакской волости имелась «каменная слань 161 сажень» [Там же, л. 196 об., 197]. На участке от д. Чечулихи до с. Каргон — «каменная слань 63 сажени вместо притора, размытого р. Чарыш». Работа по созданию новой дороги была оценена в 945 р. [Там же, л. 246]. Вероятно, здесь «сланью» назывались участки дороги, покрытые щебнем.

В низинных местах под дорогой укладывались трубы для свободно протекания воды, которые тоже нужно было содержать в исправности силами крестьянских обществ. Так на участке д. Сваловки Башцелакской волости в 1913 г. на земском тракте имелось шесть и на проселочной дороге семь труб [4, д. 120, л. 13 об.].

Для демонстрации масштабности системы дорожных сооружений следует указать на итоговые цифры, зафиксированные в дорожных расписаниях. Так, в 1905 г. в Куяганской волости Бийского уезда имелось 17 пробегов длиной 17 сажень (около 36 м), 88 «откопей» — 13 153 сажени (около 28 км) [5, д. 26, л. 174 об.]. Труд, затраченный на исправление проселочных дорог населением Башцелакской волости Бийского в трехлетие 1908–1910 гг., выраженный в денежном эквиваленте, определялся значительными цифрами. На поддержание в исправности 155,5 верст дорог было затрачено 2198 р., что составляло около 14 р. за версту. На трехлетие 1911–1913 гг. было запланировано увеличение расходов до 2857 р. или 18 р. за версту [4, д. 120, л. 95–110].

Среди дорожных сооружений особое значение имели мосты, как самые дорогостоящие конструкции, требующие наибольших трудовых затрат. Однако строительству и содержанию мостов, а также функционированию паромных переправ следует посвятить отдельное исследование ввиду значительной специфики данных элементов путей сообщения. Также в статье не рассматривались элементы дорог информационно-указательного характера — вехи, верстовые столбы и другие знаки. Кроме того, автору не удалось выявить содержание термина «пробег», относящегося к дорожной инфраструктуре и часто встречающегося в документах.

Необходимо отметить, что состояние дорог не всегда было удовлетворительно, зачастую по причине отсутствия для этого должных сил и средств. Критические замечания со стороны чиновников по этому пово-

ду, довольно часто встречаются в архивных документах. Трудности, с которыми сталкивались крестьяне при содержании дорог, отражает рапорт пристава пятого стана Бийского уезда уездному исправнику. В начале июня 1903 г. пристав доносил, что дорога через Семинский перевал, от вершины до зас. Топучего «от непрерывных дождей пришла в совершенное разрушение, так что проезд ... стал небезопасен». Командированные 15 крестьян вернувшись доложили, что дорогу исправить нельзя, а следует провести дорогу вновь, для чего потребуется до 500 человек, которые должны работать не менее двух недель [З, д. 132, л. 43]. Плохое состояние дорог было обозначено приставом третьего стана в рапорте Бийскому уездному исправнику в январе 1904 г. Описывая Куяганский тракт от с. Алтайского до д. Никольской, автор утверждал, что «во многих местах путь преграждают целые каменные глыбы» и ремонтировать такой тракт «примитивными способами весьма трудно» [Там же, л. 68 об.].

В заключение можно сделать некоторые выводы. В Томской губернии в начале XX в. местная администрация пыталась весьма жестко регламентировать технику дорожно-ремонтных работ, издавая инструкции и циркуляры. На территории губернии существовало несколько стандартных элементов дорожной инфраструктуры — гати, водоотводные канавы и трубы. Основным способом выравнивания дорожного профиля на взвозах, для преодоления крупных неровностях рельефа местности был «откоп». Анализируя архивные документы, можно сделать вывод как о существенном разнообразии методов и приемов улучшения путей сообщения, так и о значительных затратах ресурсов на их содержания. В регионах, расположенных в пересеченной местности, главную проблему эксплуатации трактов представляли регулярные разливы рек.

#### Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Алтайского края (ГААК). — Ф. 32. — Оп. 1. — Д. 842.
2. ГААК. — Ф. 65. — Оп. 1д. — Д. 1.
3. ГААК. — Ф. 170. — Оп. 1.
4. ГААК. — Ф. 182. — Оп. 1.
5. ГААК. — Ф. 198. — Оп. 1.
6. Завьялов А. А. Почтовые тракты Алтайского округа в конце XIX — начале XX вв. / А. А. Завьялов, Н. С. Модоров // Интерэкспо Гео-Сибирь. — 2010. — Т. 6. — С. 63-73.
7. История дорожного дела в Томской области / Б. К. Андрющенко, В. А. Бузанова, В. П. Зиновьев, В. Г. Зыкова, П. С. Коновалов; под ред. В. П. Зиновьева. — Томск : Изд-во ТГУ, 1999. — 284 с.
8. Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. — Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2004. — 568 с.
9. Почеревин Е. В. Содержание местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. / Е. В. Почеревин // Известия АлтГУ. — 2016. — № 4. — С. 123–127.

10. Пустогачева Т. С. История развития путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX — начале XX вв. / Т. С. Пустогачева // Известия АлтГУ. — 2010. — № 4/2. — С. 182–189.

### **Информация об авторе**

*Почеревин Евгений Владимирович* — кандидат исторических наук, старший преподаватель, кафедра историко-правовых и социально-гуманитарных дисциплин, Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В.М. Шукшина, 659333, г. Бийск, Короленко, 53, e-mail: pev2@mail.ru.

### **Author**

*Evgeny V. Pocherevin* — Ph.D. in History, Senior Lecturer, Department of Historical, Legal and Social-Humanitarian Disciplines, Shukshin Altay State Humanities Pedagogical University, 53 Korolenko, Biysk, 659333, e-mail: pev2@mail.ru.

УДК 94.47

**V.M. RYNKOV**

ББК 63.3(253)

## **ВЛАСТЬ И НАСЕЛЕНИЕ СИБИРИ В ТИСКАХ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ КРИЗИСОВ: РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОБЩЕРОССИЙСКИХ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССОВ (лето 1914 — февраль 1917 года)**

Показано влияние Первой мировой войны на ухудшение ситуации на рынке товаров повседневного спроса Сибири и формирование механизмов адаптации населения к возникшим вызовам. Устранение государства от решения проблем потребительского рынка породило многочисленные импровизации на уровне муниципального управления и самоорганизацию городского и сельского населения.

**Ключевые слова:** Первая мировая война, Сибирь, торговля, снабжение, городские управы, кооперативы, пресса, социальные конфликты.

**V.M. RYNKOV**

## **AUTHORITIES AND POPULATION OF SIBERIA IN THE GRIP OF CONSUMER CRISES: REGIONAL PECULIARITIES OF ALL-RUSSIAN PROSESSES (summer 1914 — february 1917)**

The article shows the influence of World War I on deterioration in the everyday goods market environment in Siberia, and formation of people's adjustment mechanism to the challenge. Elimination of the state from