

7. Подписка о непринадлежности к масонским ложам и другим тайным обществам [Электронный ресурс] / публ. Д. И. Раскина. URL: http://www.runivers.ru/doc/d2.php?SECTION_ID=6467&CENTER_ELEMENT_ID=149818&PORTAL_ID=6469 (дата обращения: 20.02.2017).

8. Соколовская, Т. О., Лотарева, Д. Д. Тайные архивы русских масонов. М.: Вече, 2007. 480 с.

9. Указ Александра I о запрещении в России тайных обществ и закрытии масонских лож, 14 авг. 1822 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.runivers.ru/philosophy/chronograph/162676> (дата обращения: 20.02.2017).

Научный руководитель: д-р филос. наук, доц. А. А. Изгарская.

УДК 94(571)

Почеревин Евгений Владимирович

(канд. ист. наук, старший преподаватель кафедры историко-правовых и социально-гуманитарных дисциплин, Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет им. В. М. Шукина, Бийск)

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВ В ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье рассмотрены вопросы организации и финансирования строительства мостов на грунтовых дорогах Томской губернии в конце XIX – начале XX в. Автор выделяет четыре уровня организации мостового строительства в губернии. В работе сделан вывод о слабой регламентации этой деятельности со стороны официальной власти. Мосты строились с опорой на практические знания населения, специалисты привлекались в исключительных случаях.

Ключевые слова: уездный распорядительный комитет, строительство мостов, пути сообщения, Томская губерния.

Pocherevin Evgeny Vladimirovich

(Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer of the Department of Historical, Legal and Socio-Humanitarian Disciplines, Shukshin Altay State Humanities Pedagogical University, Biysk)

CONSTRUCTION OF BRIDGES IN TOMSK PROVINCE IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

The article deals with the organization and financing of the construction of bridges on the dirt roads of Tomsk province in the late XIX – early XX century. The author identifies four levels of organization of bridge construction in the province. The paper concludes that the official authorities are weakly regulating this activity. Bridges were built with the support of practical knowledge of the population, the involvement of specialists was exceptional.

Keywords: district administrative committee, construction of bridges, ways of communication, Tomsk province.

Для стабильного существования инфраструктуры сухопутных путей сообщения требуется возведение различных дорожных сооружений. В Западной Сибири, имеющей пересеченный рельеф местности, важное значение имели мосты. Целью данной статьи является рассмотрение принципиальных основ организации строительства мостовых сооружений на грунтовых дорогах Томской губернии в конце XIX – начале XX в. Историки неоднократно обращались к теме строительства и содержания мостов в контексте общего интереса к истории дорожного дела в Сибири [1–2; 6–8]. Однако исследователей мало интересовал уездный, а тем более волостной уровень организации этой деятельности.

В рамках функционирования местного хозяйства Томской губернии можно выделить несколько уровней организации и финансирования мостостроительного дела. Мосты могли создаваться на средства губернского бюджета (губернский земский сбор); на средства, собранные с населения отдельного уезда; на средства отдельной волости или сельского общества.

Законодательство предполагало сооружение на средства губернского земского сбора технически сложных или крупных мостов [10, ст. 124]. Отсутствие более четкой регламентации порождало практику произвольной классификации мостов со стороны уездной власти. Так, в 1914 г. Змеиногорский уездный распорядительный комитет относил на средства губернского земского сбора сооружение мостов, стоимость которых превышала сумму в 3000 р. [3, ф. 65, оп. 1, д. 244, л. 85]. Томский уездный распорядительный комитет установил границу в 2000 р. [5, ф. 66, оп. 1, д. 25, л. 9 об.]. Томское губернское управление при составлении земской сметы на трехлетие далеко не всегда удовлетворяло ходатайства уездных комитетов об использовании земских средств для финансирования того или иного объекта. Так, в 1904 г. Томское губернское управление не разрешило постройку нового моста между с. Тисуль и железнодорожной станцией Тяжин в Мариинском уезде за счет губерnskих сборов [5, ф. 3, оп. 19, д. 1427, л. 85, 87–90]. Даже при внесении объекта в смету на трехлетие не было гарантии выделения средств из губернского земского сбора на его строительство. Окончательное утверждение земских смет происходило в столице, где губернские планы могли быть пересмотрены.

Многие мостовые сооружения строились силами отдельных уездов. На почтовых и земских трактах Барнаульского уезда в 1904 г. уездным распорядительным комитетом было зафиксировано 284 моста общей протяженностью 3535 сажен. Из них 82 сооружения общей длиной 972 сажени были построены на общеуездные средства. Таким образом, около 30 % по количеству мостов и 27,5 % по протяженности было построено на консолидированные средства

всего трудоспособного населения уезда (подсчитано по: [3, ф. 65, оп. 1д, д. 1, л. 11–12, 27–29, 49–51, 69–73, 92–94, 109–111]).

Уездный распорядительный комитет самостоятельно принимал решение о том, какой мост должен быть построен на средства отдельной волости, а какой – за счет всего уезда. Общих правил, определяющих источник финансирования, не существовало. В 1904 г. Барнаульский уездный распорядительный комитет утвердил постановление о том, что сооружение мостов стоимостью более 200 р. должно осуществляться силами волостей всего уезда [3, ф. 65, оп. 1д, д. 1, л. 7]. Кузнецкий уездный распорядительный комитет определил верхнюю ценовую границу для строительства моста на средства отдельной волости в 300 р. [5, ф. 3, оп. 23, д. 43, л. 86–87].

Большинство мостовых сооружений и на проселочных дорогах, и на земских трактах создавались силами отдельной волости или сельского общества. Как правило, это были небольшие сооружения. Так, в Башчелакской волости Бийского уезда в 1908–1910 гг. на земских трактах протяженностью в 91 версту (около 97 км) имелось 48 мостов, общая длина которых составляла 185 сажен (395 м). Из них пять крупных мостов размерами от 9 до 15 сажен были построены силами волости. Их стоимость составила 1939,5 р., причем без стоимости лесного материала, который был заготовлен населением волости хозяйственным способом (подсчитано по: [3, ф. 182, оп. 1, д. 120, л. 84 – 92 об.]). На 167,5 верстах (около 178 км) проселочных дорог Башчелакской волости имелось 77 мостов, общая длина которых составляла 205 сажен (около 437 м). Размеры 78 % мостов имели длину от одной до трех сажен (от 3 до 6 м), 22 % достигали четырех – пяти сажен (от 8,5 до 11 м) (подсчитано по: [3, ф. 182, оп. 1, д. 120, л. 95–110]). Все сооружения были построены и поддерживались сельскими обществами волости.

Как правило, на строительство мостов заключались подрядные договоры. При волостных правлениях устраивались торги, в ходе которых определялся подрядчик. Для участия в соревновании нужно было представить определенный денежный залог или специальный документ от поручителей. Победителем оказывался участник конкурсного состязания, назвавший наименьшую цену за постройку объекта [9].

Общих правил по организации и проведению мостостроительных работ в губернии не существовало. Планируя хозяйственную деятельность на трехлетие 1915–1917 гг., Губернское управление выпустило «Инструкцию к составлению дорожного расписания и к распределению прочих натуральных повинностей». Однако в ней указывалось только на то, что нормальная ширина мостов должна составлять 9 аршин, однако «по местным условиям» размер мог быть изменен. Вопрос об условиях отпуска лесных материалов, необходимых для постройки и ремонта мостов на земских трактах, оставался открытым на момент составления инструкции [4, оп. 1, д. 71, л. 41]. Следует указать, что на территории Алтайского

округа для заготовки необходимого лесного материала требовалось вступать в отношения с его администрацией. Иногда производился бесплатный отпуск леса на постройку и ремонт мостов [5, ф. 62, оп. 1, д. 93, л. 1 – 2 об.].

Вырубку и вывоз леса инструкция Губернского управления возлагала на общества, за которыми были закреплены те дорожные участки, где предполагалось строить мост. Признавалось, что в Томской губернии отсутствовали «установленные нормальные типы мостов», поэтому исчисление потребных материалов должно было производиться по существующим мостам [4, оп. 1, д. 71, л. 41].

Распорядительные комитеты составляли примерные образцы смет на сооружение мостов для руководства волостным старшинам. Так, в октябре 1908 г. Барнаульский уездный распорядительный комитет постановил «неуклонно руководствоваться формой сметы при составлении проектов дорожных сооружений». В документе необходимо было указывать точное местонахождение проектируемого сооружения, время и место составления сметы. Требовался точный перечень необходимого материала с указанием количества и размеров. Нужно было указать участок предполагаемой вырубки и стоимость доставки леса [5, ф. 3, оп. 19, д. 1510, л. 82а]. По предписанию Уездного распорядительного комитета волостные старшины составляли приблизительные сметы на постройку и ремонт мостов на территории волости. Так, в августе 1910 г. алтайский волостной старшина Бийского уезда составил смету на трехлетие 1911–1913 гг., в которой значилось 44 моста на трактах, проходящих по волости [3, ф. 198, оп. 1, д. 48, л. 3–4]. Таким образом, большинство мостов строились «народным» способом, опираясь на знания «сведущих людей», без привлечения специалистов.

Однако для сооружения сложных мостов могли привлекаться техники строительного отделения Томского губернского управления. В их задачу входило наблюдение за постройкой объекта, за это они получали 4 % от стоимости моста [5, ф. 3, оп. 41, д. 504, л. 18 – 18 об.]. Имели место исследовательские работы. Так, в 1912 г. производились опыты по изучению грунта на р. Каргат в с. Каргатский Форпост Каинского уезда для выяснения глубины забивки свай. Работы включали пробивку пробных свай на берегу и на середине реки [5, ф. 3, оп. 41, д. 1664, л. 15–16]. Однако подобные мероприятия можно считать не правилом, а скорее исключением из них.

Таким образом, можно выделить четыре организационных и финансовых уровня в мостостроительном деле Томской губернии в конце XIX – начале XX в. Возведение сложных мостовых объектов на средства губернского земского сбора регламентировалось уездной, губернской и центральной властью. Большинство незначительных по размерам мостов строилось на средства волости или отдельного сельского общества. Строительство одной третьей части всех сооружений финансировалось из средств, собранных с населения отдельного уезда. Следовательно, можно выделить губернский, уездный, волостной и сельский уровни организации и финансирования строительства мостов. Особых разработанных

нормативов для строительства мостов не существовало. Конструкции создавались без применения специальных знаний, при составлении смет использовался опыт «сведущих людей». Привлечение специалистов носило нерегулярный характер и осуществлялось в исключительных случаях.

Библиографический список

1. *Александрова, Е. А.* Строительство переселенческих дорог в Томской губ. начала XX в. // *Образы России, ее регионов в историческом и образовательном пространстве.* Новосибирск: НГПУ, 2010. С. 193–195.
2. *Бойко, В. П., Ефименко, В. Н., Кадесников, А. П.* Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения: (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства). Томск: ТГАСУ, 2010. 135 с.
3. Государственный архив Алтайского края.
4. Государственный архив Кемеровской обл. Ф. 35.
5. Государственный архив Томской обл.
6. История дорожного дела в Томской обл. / под ред. В. П. Зиновьева. Томск: ТГУ, 1999. 284 с.
7. *Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск: НГПУ, 2004. 568 с.
8. *Матвеев, А. В.* История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья: (Средневековье – Новое время). Омск: Наука, 2014. 268 с.
9. *Почеревин, Е. В.* Организация подрядных торгов волостными правлениями Томской губ. в начале XX в. // *Вопросы истории Сибири.* Омск: ОмГПУ, 2014. Вып. 11. С. 42–49.
10. Свод законов Российской империи. СПб.: Гос. канцелярия, 1899. Т. 4: Устав о земских повинностях.

УДК 930.2 + 070(09) “Советский спорт” + 796.0

Сергеев Константин Валерьевич

*(магистрант Института истории, гуманитарного и социального образования,
Новосибирский государственный педагогический университет)*

СОВЕТЫ НАЧИНАЮЩИМ СПОРТСМЕНАМ НА СТРАНИЦАХ ГАЗЕТЫ «СОВЕТСКИЙ СПОРТ» (1945–1953 ГОДЫ)

Во второй половине XX столетия в СССР были предприняты шаги по подготовке профессиональных спортсменов. При дефиците времени профи готовили из обычных людей. В частности, для этого в ведущей спортивной газете страны, в «Советском спорте», опублико-