

ОБЗОР ДОКУМЕНТОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА ПЕРМСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ИСТОРИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

История дорожного строительства на Урале - история его заселения, с одной стороны, и история русского освоения Сибири, с другой.

В древней России главными средствами сообщения служили водные пути, соединенные между собой волоками; но мосты строились уже с глубокой древности, как это видно из Русской Правды, установившей размеры мостовой пошлины. Московские государи много заботились об организации почты; но для улучшения самих дорог никаких мер не предпринималось; запрящались только землевладельцам запахивать пролегающие через их земли дороги.

Желание извлечь как можно больше государственных выгод из новозоеванной страны, населить ее громадные пустыни, облегчить сношения со столь отдаленными краями, необходимость посылать в Сибирь разных служивых людей, как для дальнейших завоеваний, так и для обеспечения безопасности новых поселенцев от инородцев, на верность и миролюбие которых нельзя было полагаться, - все это заставляло российское самодержавие искать средства к открытию путей сообщения с Сибирью, удобнейших нежели те, которые до сего времени существовали. В 1595 г. по Указу царя Федора Ивановича велено было прокладывать прямую дорогу от Соликамска в Сибирь. Крестьянин Верхнего Усолья Артемий Бабинов нашел этот прямой путь, сокративший расстояние в 8 раз. Его прямая дорога из Соликамска до Верхотурья, оконченная через год, составляла только 250 верст; она названа была по его имени Бабиновскою и считалась единственным путем торговым и правительственным до времени основания и распространения горных промыслов на Урале и даже почти до открытия Пермского наместничества.

Писцовыми наказами 1683 и 1684 гг. предписывалось межевщикам проселочные дороги отмеривать шириной в 2 сажени, а большую проезжую дорогу - в 3 сажени, в межевых книгах отмечать, по чьим землям и через какие урочища проходит дорога. Движение по дорогам сильно затруднялось многочисленными проезжими пошлинами, которые были уничтожены уставной грамотой 30 апреля 1654 г., сохранившей только мостовщину и перевозки, взывавшиеся или в пользу казны, или в пользу частных лиц, содержащих мосты и переправы. К упорядочению дорог правительство приступает только при Петре I, который наблюдение за дорогами в губерниях возложил на земских комиссаров; но после его кончины должность эта была упразднена. В конце царствования Петра I Камер-Коллегия предлагала большие дороги сооружать на счет казны, а меньшие разделить, по шведскому образцу, на участки, содержание которых возложить на крестьян.

С построением г. Екатеринбурга в 1723 году очень медленно стала создаваться дорога Пермь - Кунгур - Екатеринбург, под наименованием Сибирского тракта.

Сибирский приказ 25 ноября 1741 г. сообщил Сенату, что купцы Нижегородской, Казанской, Астраханской и других губерний не могли провезти в Сибирь через Верхотурье свои товары, а сибирские купцы «на Макарьевской ярманке... торг оставили за великими грязями и болотами» на этом пути в летнее время. Губернаторы оренбургский Нейлюев и сибирский Сухарев ходатайствовали 20 мая 1743 г. о дозволении подведомственным им купцам провозить свои товары в обоих направлениях, минуя Верхотурье. В конечном счете в 1745 г. та дорога была оставлена, вместо нее стал действовать путь, проходивший через Екатеринбург, Кунгур и далее на запад. Егошиха оказалась теперь на большом транспортном пути.

“В сие же время, когда дорога из России в Сибирь через Соликамск в Верхотурье была оставлена и проложена через Кунгур, то разные товары, следующие в оную, привозимы были на судах к Егошихинскому заводу, а от оногo сухим путем везены были в Сибирь. Приставали же к оному казенные и партикулярные караваны с вершин рек Чусовой и Камы”. По этой же причине в Егошихе “началась торговля, для которой поселились несколько купцов и сделан был деревянный гостиный двор”.

В 1745 г. через Егошихинский завод уже окончательно проложен Сибирский тракт, как наиболее кратчайшее расстояние между Москвой и Сибирью.

В 1755 г. канцелярия, утвержденная для постройки дороги между Петербургом и Волховым, была переименована в канцелярию от строения государственных дорог и сделана центральным учреждением, заведующего всеми большими дорогами; исполнителями ее распоряжений были губернаторы и воеводы.

Дорожное строительство в Пермской губернии неразрывно было связано с развитием почтовой службы России в целом. На основании Указов Екатерины Алексеевны от 28 апреля и 19 сентября 1765 г., 16 марта 1767 г. предписывалось для лучшей организации почтовых доставок содержать дороги на всей территории России в наилучшем состоянии (Ф.316. Оп.1. Д.9. Лл.1-6).

Сведения о неудовлетворительном состоянии дорог Пермской губернии содержатся в копиях письма Екатерины генерал-поручику губернатору пермскому и тобольскому Кашкину от 13 января 1782 г. (Там же. Лл. 57-58, 99, 155-156).

В соответствии с данными письмами, а также по просьбе Императорской Академии Наук были подготовлены росписи трактов, доклады, сведения о состоянии дорог, их протяженности, начальных и конечных пунктах и мерах по их улучшению. Так, по состоянию на 1782 год по территории Пермского наместничества проходило 55 трактов и главных дорог (Там же. Лл. 144-147, 183-191, 270, 315-316).

В 1780 г. канцелярия от строения государственных дорог была упразднена, и попечение о дорогах поручено исправникам, нижним земским судам и дорожным экспедициям при казенных палатах, в т. ч. и Пермской. С 1786 по 1796 г. существовала комиссия о дорогах в государстве, которой было ве-

лено сочинение дорожной карты для всего государства и разделение дорог на статьи, по степени их важности.

Ярким подтверждением исполнения данного Указа являются планы от Перми до Соликамска, Осы и Кунгура за 1784 г. (Ф.279. Оп.3. Д.431. Л.1; Ф.716. NN 470, 2372).

Составление карт дорог Пермской губернии было поручено губернским землемерам. Это иллюстрирует сохранившийся в фондах государственного архива Пермской области рапорт губернского землемера и роспись почтовых станций от Перми до Тобольска от 3 декабря 1784 г. (Ф.316. Оп.1. Д.79. Лл.1-3).

14 апреля 1798 г. губернатор Модерах предписывает Думе: “Так как для измерения и разделения дороги на участки в прошлом году командированы землемеры, которые должны исполнить это и в городском выгоне, то предписал городничему приступить и Думе предписывается содействовать к поспешнейшему усовершенствованию дороги”.

30 апреля того же года оханский землемер Калинин требует от Думы людей. Кунгурский землемер Борисов требует от Думы: “да благоволит она, для измерения означенной дороги в градском выгоне, к 1 мая нарядить пристойное число рабочих людей с топорами, а для съезду его, на основании межевой инструкции, дать одну пару (лошадей), также и кого заблагодарено будет к принятию поставленных знаков - командировать непременно к 1 мая”.

19 мая Модерах пишет думе: “14 мая предписывал Думе, обще с городничим, к устройению большой трактовой дороги тотчас приступить; но со стороны градской думы и городничаго никакой по сему предмету деятельности я не вижу... и для того побуждаюсь сей градской Думе накрепчайше подтвердить... с получения сего тотчас к устройению в градском выгоне дороги, не упущая нынешняго благополучнаго и удобнаго времени, приступить самым деятельным образом”.

27 мая, Дума, приписав в журнале вышеприведенное, говорит: “а как таковое исправление дорог и мостов, в существительную по предписанному наставлению деятельность, в разсуждении не всегда и каждого в здешнем губернском городе жителя пребывания на месте, долженствует произведено быть чрез наем свободных к работам людей; но градская Дума на удовольствии оных платою, какой коштовать будет у себя, определенной суммы не имеет; полагает-же что таковое исправление”... по силе городского положения 13 статьи, должно быть удовлетворено из поземельного сбора, чему городничий препятствует, то и представить о сем губернатору, и когда тот разрешит, то и руки будут. На исполнительной бумаге отметка: “не послано”. А 8 июня городская Дума снова “имели разсуждение» о том же предмете и “определено: так как исправление касается только выгона, в дистанции 5 верст, то отрядить от сей Думы для указанной надобности из гласных Петра Грешищева»... “сколько-же потребно будет денег, чинить выдачу, согласно означеннаго предложения от 1 июня сего года, из поземельнаго сбора, для

чего и имеют отряженные люди о употребленных деньгах подавать в сию Думу рапорты"... Это постановление было сообщено губернатору.

27 мая 1799 г. Дума опять рассматривала данный вопрос и постановила: "...1. На постройку по выгону за градскими по Сибирской дороге воротами, чрез ров, деревянному мосту потребное число лесу, из поземельного сбора денег, прошедшею зимою приготовлено. 2. И от оных-же [денег], на пятиверстной по той большой Сибирской дороге дистанции, сего мая месяца 24 числа, чрез данных от сей думы 6 человек землемеру Борисову, знаками ограничено. 3. На положение общаго градской думы и магистрата присутствия о употреблении сбора поземельных денег, от 1 числа июля 1798 года, за № 3944, предложением его превосходительства господин гражданский губернатор, и о прочем, предписал: посаженный сбор назначен к употреблению на одно только содержание полиции, построение мостов и прочих городских надобностей, о чем уже и учинено от его превосходительства куда следует донесение, - а для того разсуждено: к поправлению из приготовленного лесу чрез ров мосту вызвать чрез градскую полицию желающих... а как за оным мостом достальная в 5 верстах дистанция, сколько известно градской думе, лежит по ровному месту и больших чрез оную рвов и источников нет, кроме в некоторых местах сырости, и потребно разчистить лес, то от господина городничаго и губернского архитектора, - каким видом оную дорогу, из какого материала устраивать, от его превосходительства им показано, равно сколько для того и когда потребно будет рабочих людей и лошадей, с какими инструментами, потребовать долженствующие сведения, о чем к ним и сообщить"... Расходы-же на это, "согласно с предложением его превосходительства от 1 числа июля 1798 г. производить из поземельного сбора".

31 мая Модерах извещает, что "на употребление денег их поземельнаго сбора для устройства дороги он согласия своего дать не может, поелику должен оной сбор употребляться на содержание полиции, так как и прежде о сем уже предписано, да и Дума не имеет власти сама деньгами, на одни полицейския надобности собираемыми, по своей воле распоряжаться, от чего впредь и подтверждаю удержаться, на устройство дороги должно изыскать друга средства".

В протоколе заседаний Думы от 3 июня 1799 записано: "... Городничий коллежский советник Смирнов от 1 июня уведомил, что для исправления означенной дороги потребно рабочих людей, для вырубки по сторонам лесу, до 30 человек с топорами, а по окончании оной вырубке, тоеликое-ж число с железными и деревянными лопатами и с ручными тележками, для вырытия канав и возвышения в некоторых местах дороги; касательно-же до виду - каким образом ее исправить, то здешний архитектор Васильев, по изданным правилам, не оставит сделать рабочим людям показание...", а так как губернатор не позволяет расходовать на устройство дороги производящийся поземельный сбор, то для того и разсуждено: по неимению в заведывании сей Думы никаких городу законом предоставленных в пользу общества доходов

и как устройство лежащей в градском выгоне трактовой дороги служить и относиться к общей выгоде, то градская дума, соображаясь с силою вышеприведенного узаконения (6 п. 13 ст. городского положения), для устройства трактовой дороги, за неудобностию устроить оную личным нарядом, в разсуждении жительства здесь большей части разночинцев, полагает наложить к сбору единовременно, с каждой квадратной сажени, к преждепредположенной одной, еще по четверти копейки, что и составит, по числу ныне собираемой в год суммы, до 750 рублей, которые, холя и неизвестно чего все устройство дороги в пятиверстной от города дистанции стоить будет; но соображаять-же с местоположением, иногда достаточно быть может. Для взыскания оных, с приложением по учиненной домом и оными занимаемой земли квадратным сажением, ведомости, сообщить в градскую полицию..." а губернатору донести, что других источников для покрытия расходов на это предмет Дума не имеет.

Модерах изъявил на предположение Думы согласие, но с тем, чтобы сборы начать с 1800 года, когда будет определено, сколько понадобится денег, а до тех пор разрешил использовать необходимую сумму из имеющегося поземельного сбора.

7 февраля 1800 г. Дума решила: "так как 1799 г., с 7 июня начались работы и из пяти верст дороги исправлено всего 350 сажен - разрублено лесу и на них по обе стороны проведено канав и между оными дорога выстлана хворостом и засыпана землей" - и от расходу осталось 581 руб. 68 коп., а в расход городской староста употребил 279 руб. 35 коп., то на 4,5 версты будет требоваться еще не малая сумма, то просить разрешения наложить на квадратную сажень занимаемой городскими домами земли еще по $\frac{1}{4}$ копейки.

Из этого любопытного документа видно, что, при перестройке Модерахом дороги, все полотно сплошь, от канавы до канавы (шириною в 6 сажень), выстилалось хворостом, который затем засыпался землею, а также, что разрубка по сторонам дороги лесу, прокопка канав, выстилка полотна хворостом и засыпка последнего землей обошлись на пространстве полверсты в 280 рублей. Таким образом, хотя Сибирский тракт перестраивался натурою, но приведенные цифры могут дать приблизительное понятие о том, во что эта натура обошлась местному населению, жившему вблизи перестраивавшейся дороги и, следовательно, привлеченному к отбыванию дорожной повинности. На 742 версты дороги, считая расход по 560 рублей на версту, кроме каменного материала, т.е. речного гравия и укатки его, и постройки дорожных сооружений, получалось 415.520 рублей. И это еще при грошовой стоимости рабочих рук в прежнее время и при даровом материале. Дорога, по окончательной перестройке, могла обойтись не менее 1.500.000 рублей - сумма громадная по тому времени, а к концу XIX века представляющая стоимость приблизительно шести миллионов рублей.

Таким образом, тракт был превосходен и до тех пор удовлетворял своему назначению, пока усилившееся, с развитием промышленности и торговли

и сношений Европейской России с Азиатской, движение по нему не потребовало шоссированной дороги.

При первоначальном образовании министерств в 1802 г. особого органа управления для путей сообщения не было учреждено. Основанное Павлом I управление водяных коммуникаций отдано было в заведование принцу Георгию Ольденбургскому, который в 1809 г. представил проект организации особого ведомства для управления водяными и сухопутными сообщениями. Проектом этим определено было руководствоваться Главному Управлению путей сообщения, учрежденному на правах министерства в 1810 г., при новом распределении дел между министерствами. В 1816 г. дороги по степени важности были разделены на 4 разряда, а для покрытия издержек по постройке дорог установлен особый сбор по 25 коп. с каждой ревизской души и по 5% с платимых купцами налогов (отменен в 1861 г.). В 1833 г. установлено новое разделение дорог на пять классов: 1) дороги главных сообщений или государственные, 2) больших сообщений, 3) обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, 4) уездных почтовых и торговых сообщений, 5) сельские и полевые. Дороги первого класса (шириной 60 сажений) и некоторые из дорог второго и третьего классов отнесены к ведомству центрального управления. Предполагалось обратить их в шоссе за счет казны.

На уровне же Пермской губернии вопросы расширения дорог решались еще в 1824 г. губернатором Тюфяевым, который распорядился расширить Сибирский тракт на 8 сажений на территории Оханского уезда (Ф.176. Оп.1. Д.572. Л.3).

В 1824-1825 гг. Пермской городской Думой решался вопрос о постройке каменных столбов у главного Сибирского тракта (Ф.512. Оп.1. Д.215. Лл.1-94).

В то же время для постройки и содержания за счет земских повинностей дорог 2, 3 и 4 классов (ширина 30 сажений) в России были учреждены губернские строительные и дорожные комиссии, а также уездные дорожные комиссии.

Так, 29 октября 1834 года в исполнение Указа Сената от 29 декабря 1833 года была открыта Пермская губернская дорожная комиссия, которая рекомендовала на местах создавать уездные дорожные комиссии для содержания дорог в надлежащем состоянии (Ф.36. Оп.1. Д.52. Лл. 7-8; Ф.223. Оп.1. Д.1. Л.136). Согласно данного Указа была введена также всеобщая дорожная повинность (Там же. Л.11).

О плохом состоянии пермских дорог свидетельствуют многочисленные рапорты губернатора Огарева за 1837-38 годы: “отпали верстовые столбы из мест, на которых обозначено число верст, отсутствуют дощечки; на одном верстовом столбе в Оханском уезде дощечки приколочены верхом вниз и на оборотах, где надлежало быть 16, стоит 11, а где 11, тут 16... В Кунгурском, Красноуфимском и частично Екатеринбургском уездах дороги усыпаны вместо речного хряща горным, который от большого проезда в последствии обрабатывается в глину и от того дорога совершенно испорчена... крестьяне Баб-

кинской и Чистопереволочной волостей... не имея за собой постоянного со стороны Земской Полиции надзора, нередко предаются пьянству и навлекают частовременным проезжающим задержание и другие неприятности. В одно время при переправе почты перевозчики, будучи пьяны, не отливали из парома воды, и необыкновенным скоплением ее навели такой страх, что как сами, так и почталыоны, находясь на середине реки Камы, принуждены были, в предупреждение предстоящей опасности, требовать помощи..." (Ф.223. Оп.1. Д.1. Лл.136,163,169).

Однако это не означает, что состоянию дорог совершенно не уделялось должного внимания.

Согласно предписанию Пермской губернской дорожной комиссии уездные комиссии должны были составить сметы на устройство и поправку верстовых столбов (Ф.62. Оп.1. Д.10. Лл.198-199; Ф.223. Оп.1. Д.1. Л.183).

Также немало уделялось внимания в 1840 г. состоянию мостов, их ответственности Дорожной инструкции Главного Управления путей сообщения (Ф.223. Оп.1. Д.1. Л.217).

В 1845 г. губернской дорожной комиссией ставился вопрос об устройстве преправы через реку Чусовую в целях сокращения дороги от Перми до Соликамска на 12 верст (Ф.223. Оп.1. Д.2. Лл.31-34.). Данная проблема была решена в наши дни только в 1996 году.

В фондах ГАПО сохранились ежегодные протоколы заседаний Чердынской уездной дорожной комиссии за 1843-1852 гг., где регулярно рассматривались вопросы благоустройства и содержания уездных дорог (Ф.62. Оп.1. Дд.2-12.). В 1851 г. было составлено расписание дорожных участков на Чердынском почтовом тракте от Чердыни до Соликамска, где было определено расстояние между населенными пунктами и время следования между ними (Там же. Д.10. Лл.165-179).

На плохое качество пермских дорог сетует в 1859 г. чиновник особых поручений генерал-губернатор Восточной Сибири: "Имею честь уведомить Почтовую Контору, что дорога от станции Клиновской до ст.Бисерской в некоторых местах совершенно непроезжима, так что мне приходилось объезжать по пашням и разбирать заборы, чтобы снова выезжать на почтовый тракт..." (Ф.223. Оп.1. Д.3. Л.219).

Однако в сохранившихся документах имеются сведения, что не только пермские дороги имели неудовлетворительное состояние. О чем свидетельствует донесение старшего помощника правителя канцелярии Пермского губернатора, титулярного советника Виктора Савельева от 24 апреля 1859 г. в Казанскую контору вольных почт: "...От таковой неимоверной грязной дороги, почтовые лошади подвергались болезни, изнурению и на некоторых станциях пали и заменены новыми. Ямщики вынуждены были нанимать, платя баснословные цены, например от 5-ти до 20-ти руб. серебром за переезд одной станции на тройку, чрез что потерпели крайнее разорение..." (Там же. Л.220 об.).

Таким образом, Сибирский тракт был превосходно устроен Модерахом, который как известно, по специальности был инженер, производивший до назначения своего в Пермскую губернию грандиозные сооружения разного рода в Петербурге и его окрестностях. Тракт сохранялся в благоустроенном виде целые десятки лет со времени его устройства.

Однако в 1860 г. тракт уже приобрел дурное состояние, что генерал-лейтенант Огарев, возвратившись из командировки в Пермскую губернию, всеподданейше докладывал Государю Императору о необходимости шоссировать путь, по которому проезд сделался весьма затруднительным. При усилившемся движении по тракту, он уже не мог удовлетворять своему назначению, оставаясь в грунтовом виде, имея громадное протяжение в 742 версты, и требовал правильной шоссировки. А с 1870 года постоянно ухудшался и сделался знаменитым своим непроезжим состоянием в пределах Пермской губернии.

Архитектор Карвовский был основательно знаком с трактом, ибо ежегодно по поручениям губернского начальства делал осмотры, описания тракта и давал указания к его исправлению. В докладной записке в строительную и дорожную комиссию от 30 декабря 1860 года он высказал: “от усиливающегося с каждым годом провоза товаров и вообще всякаго проезда, дорога приходит все видимо более в разстройство, ибо где еще за несколько лет дорога было довольно порядочная, там теперь уже, особенно в ненастное время, представляется не мало затруднения в проезде”. Далее он замечает, что не смотря на все настояния “год от году делались все хуже и хуже, так что именно можно в настоящее время видеть в некоторых уездах, где целыя станции, будучи еще недавно хороши, стали в настоящее время почти непроезжими”.

23 августа 1861 г. начальник губернии лично заявлял в присутствии губернской строительной и дорожной комиссии, что дороги в “таком дурном положении, что не безопасны для езды”. 15 сентября в том же присутствии было выслушано новое заявление губернатора, что некоторые станции Сибирского тракта (Бисертская, Кленовская, Киргишанская) “находятся в весьма дурном состоянии, так что проезд почти невозможен”.

Вследствие таких заявлений строительная и дорожная комиссия поручила архитектору Карвовскому сделать осмотр и описание тракта от Перми до границы Тобольской губернии. Исполнив поручение, Карвовский доносит, что из числа всего протяжения тракта “худой дороги надо считать не менее 150 верст” и что, не смотря на настоятельные требования губернского начальства, “поправки тракта еще вовсе не производилось”. Какое именно значение Карвовский придавал своему выражению “худая дорога” - видно из подробностей его описания, где состояние тракта характеризуется следующим образом: дорога “так дурна, что даже нет проезда” [между Кунгуром и станцией Моргуновской]... “дорога вся в колеях и выбоинах, большая часть труб совершенно засорена” [от Быковой до Ачита]... “дорога вся в колеях и выбоинах и так вся избита, что едва возможна для проезда” [между Бисертью

и Кленовой]... “дорога так дурна, что нет проезда” [между Кленовой и Киргишанской станциями] “дорога видимо приходит в разстройство” [от границы Екатеринбургского уезда до Гробовской станции]... дорога “вовсе не исправлялась уже более 3-х лет и для проезда очень дурна” [по городскому екатеринбургскому выгону]; “наплавные даже опасны; деревянные сооружения и трубы весьма неисправны и вовсе не исправляются”... дорога “очень дурна” [от деревни Горбуновой до Марковской станции и далее до Тобольской границы], “так что проезд даже в сухое время крайне затруднителен”.

Описывая тракт, архитектор Карвовский часто заявляет, что “материалов для ремонта совсем не заготовлено”, даже в таких местах, относительно которых были сделаны указания еще в предыдущем году, - или делает такого рода замечание: “дорога исправлялась неразбитым камнем, который лежит на самой поверхности”... “вся поправка ограничивалась раскидыванием кое-где крупных кусков камня”... “употребляется дурной материал, добываемый возле дороги, т.е. почти одна глина с небольшой примесью крупного песку и, кроме того, камень крупными кусками, без всякой разбивки и утрамбовки, который есть ничто иное как отвердевшая глина с небольшой примесью кварцевой породы»... “дорога усыпана иловатым песком” и т.п.

В конце 1861 г. генерал-лейтенант Огарев, по возвращении из командировки в Пермскую губернию, представил Государю Императору всеподданнейший доклад, в котором, описав «затруднительность сообщений», излагал мысль о необходимости устройства шоссе от Перми до Екатеринбурга. Однако данное заключение было отклонено, ввиду разрешения на изыскания для Уральской железной дороги, данного генералу Рашету.

Адъютант военного губернатора Амосов, которому поручено было, вследствие этих жалоб, осмотреть тракт, 16 июня 1862 г. доносит, что дорога от Перми до Екатеринбурга “в весьма плохом состоянии”, что полотно дороги слишком запущено и долгое время никем исправляемо не было.

6 октября 1862 г. кунгурский земский исправник доносит губернатору: “дорога в самом дурном состоянии, особенно от Кунгура до границы Красноуфимского уезда... проезд затруднителен, даже невозможен, так что дорогу объезжают сторонами, по аллеям; большая часть труб, мостов и перил ветхи... таким образом видно всеобщее разрушение”.

9 октября 1862 г. начальник губернии заявил строительной и дорожной комиссии, что дороги в Пермской губернии “в некоторых местах находятся в самом дурном положении, не смотря на двухлетния его настояния о приведении их в исправность; к этим местам и донныне сполне применимо сказанное генерал-губернатором Модерахом о поправке дорог в 1810 году: “канавы все заросли, стоки также, - из которых многие так мало прокопаны, что вода никуда сбегать не может”.

16 мая 1863 г. адъютант военного губернатора Амосов доносит ему, что в Красноуфимском уезде, начиная от Гробовской до Златоустовской станции “дорога почти не исправлялась ни осенью, ни весной, и находится в самом дурном состоянии; материалов вовсе не заготовлено”.

28 августа в предписании Амосову губернатор изъясняет, что при проезде своем по тракту усмотрел, “что он вовсе не исправляется и находится в самом дурном состоянии”.

16 апреля 1865 г. губернская почтовая контора сообщает губернатору, что между станциями Янычевской и Кыласовской “трубы и мосты разрушились, в некоторых местах посередине дороги образовались провалы, шириной в аршин и длиною на 1/2 сажени, отчего не только ночью, но и днем весьма трудно проехать эти места”. 7-го мая она же уведомляет, что между станциями Билимбаевской и Талицкой “дорога до того испорчена, что не только повозки с почтами, но и лошади вязнут, и ямщики по нескольку часов вытаскивают их веревками; кроме того на помянутом протяжении многие мосты совершенно негодны”.

17 сентября начальник артиллерии Западной Сибири генерал-майор Семенов, дорогу от тобольской границы до станции Марковой называет просто “адскою”.

Таким образом, в 1865 году вследствие преобразования строительных комиссий, дело исправления дорог перешло в ведение особых о земских повинностях присутствий, впредь до введения в губернии земских учреждений. С этого времени исправление дорог, можно сказать, почти совершенно прекратилось и было предоставлено полному усмотрению уездных исправников и самих обывателей. В течение этого времени, до 1870 г., по тракту не был даже ни разу командирован техник и почти нет никаких письменных документов, которые свидетельствовали бы о каких-либо мерах для исправления Сибирского тракта, за исключением незначительного числа постройки и ремонта дорожных сооружений.

Ко времени передачи дорог в ведение земских учреждений, т.е. к концу 1870 г., Сибирский тракт был действительно в том положении, какое описано в жалобах, занесенных проезжающими в почтовые станционные книги, в сентябре месяце 1870 года: “полотно дороги избито колеями и выбоинами, какого-либо профиля дороги нет, боковые канавы прорыты без всякого обрамления с положением местности, следуя за всеми ее повышениями и понижениями, и при том иногда, как например в Екатеринбургском уезде, глубиною более аршина, что не только способствовало сохранению полотна дороги, а напротив, образуя от дождей глубокие ложбины, подмывало и разрушало его”. Половина дорожных сооружений на тракте требовала неотложной постройки вновь и ремонта, а другая половина могла существовать не более 2-3 лет, потому что, в течение последних лет перед передачей дорог в ведение земства, сметы уездных дорожных комиссий на лесные материалы утверждены не были, а в некоторых уездах, как например, в Красноуфимском, постройки дорожных сооружений, в течение 7-8 последних лет, до 1870 года, не производились вовсе.

В 1870 году, когда вводились земские учреждения, но земские сметы еще не действовали, был командирован Пермским губернатором Струве губернский инженер Ревковский для осмотра Сибирского тракта. Исполнив в

течение июня месяца поручение, Ревковский в донесении своем губернатору, сообщенном губернской управе, изображает тракт в весьма дурном состоянии. Он заключает свое донесение губернатору по поводу осмотра Сибирского тракта: “без средств нельзя и думать об устройстве искусственной шоссейной дороги; можно только поддерживать существующие грунтовые дороги, пока они, от усиленного проезда, не вызовут необходимости искусственной дороги. Во многих местах замечено, что отличные грунтовые дороги при малом проезде, сделались совершенно негодными, когда проезд по ним увеличивался. В таком именно положении находятся все дороги Пермской губернии, которые прежде славились по всей России, ныне же требуют больших средств на свое содержание и вызывают необходимость устройства шоссейных дорог, хотя бы по главным трактам губернии”.

Одновременно с образованием Министерства путей сообщения в 1865 г. дорожные комиссии были упразднены и функции их по дорожной части переданы вновь открытым земским учреждениям, которым предоставлено было разделить дороги на две категории - губернские и уездные. В структуре Пермской губернской земской управы, действовавшей с 1870 г., одновременно был учрежден дорожный отдел.

В 1872 году (в 1871 году уездными земствами израсходовано на содержание Сибирского тракта всего 6.281 руб. 15 коп.) проезжавший по Сибирскому тракту президент И.К. Географического общества в Вене профессор Гохштеттер в сообщении о своей поездке на съезде естествоиспытателей в Берлине 28 апреля 1873 года, описав неудобства, испытанные им при проезде по тракту, говорит в заключении следующее: “Это состояние тракта становится понятным, когда увидишь необыкновенное сообщение по нему и услышишь, что в последние годы [т.е. до введения земских учреждений] для поддержания его не делалось почти ничего. Я не поленился считать число повозок с грузом, которое мы встречали во время нашего четырехдневного переезда из Екатеринбурга в Пермь. Я насчитал 3.568 телег; сколько еще я их проспал - не знаю. Эта цифра дает уже около 10 телег на каждую версту или километр, а кроме того мы встретили около сотни экипажей с пассажирами; на некоторых станциях мы находили 10-12 экипажей, ожидающих перепряжки лошадей и до 30 транспортов с арестантами, следующими в Сибирь. После этого нельзя удивляться, что мы нашли этот тракт, по которому совершается столь громадное движение, в действительно ужасном положении, если он, десять лет тому назад, как нам говорили и был еще хорош”.

В 1873 году в виду предположения перевести содержание Сибирского тракта из разряда уездных повинностей на губернский сбор, губернская управа пригласила инженера путей сообщения Домбровского, который, сделав в течение лета нивелировку тракта на пространстве от Перми до Камышловского уезда, составил проект и смету на его исправление.

В записке, представленной губернскому собранию, Домбровский говорит следующее: “Не смотря на близкое осуществление Уральской железной дороги от Перми до Екатеринбурга, что со временем изменит значительно

условия, в которых теперь находится Сибирский тракт, я все-таки остаюсь при всем высказанном мною в записке, представленной в губернскую ураву в июне сего года, т.е. при мысли о необходимости устроить шоссе и изменить направление тракта так как он, потеряв значение транзитного пути, все-таки останется важным путем сообщения для губернии. Капитальной же перестройки тракта, по старому направлению, на что я составляю проекты и сметы, по моему крайнему разумению, делать совершенно не стоит, так как это будет требовать больших денег при сравнительно небольшой пользе, тем более, что перестройка будет продолжаться около трех лет, т. е. может быть окончена почти к такому же сроку, к которому откроется Уральская железная дорога, и следовательно транзитные грузы не воспользуются перестроенным трактом; а между тем, в эти три года, самых важных. вследствие перестройки, движение будет стеснено: придется ездить по объездам, устройство и содержание которых в сносном состоянии потребует также значительных затрат, а в некоторых местах даже невозможно”.

Тракт Домбровский нашел, как видно из составленных им с членом губернской управы Адутовым актов, “почти на всем протяжении, за очень малыми изъятиями, в очень плохом, неудобном для проезда состоянии”.

Итак, в первые три года существования земских учреждений в губернии, т.е. в течение всего периода, в который тракт был содержим средствами уездных земств, он не улучшился.

Первые земские сметы действовали только с 1871 года. В трехлетие же с 1871 г. до 1873 г. израсходовано, как видно из отчетов, на содержание тракта уездными земствами:

В 1871 году	36.281 р. 15 к.
“ 1872 “	144.422 р. 51 к.
“ 1873 “	<u>128.829 р. 97 к.</u>
	309.533 р. 63 к.

Сумма эта распределяется между уездами таким образом:

	Число верст	Расходы в 3 года на уезд	В 1 год на версту
В Оханском.....	83	25.109 р. 67 к.	100 р. 84 к.
“ Пермском.....	115	84.232 “ 67 “	244 “ 15 “
“ Кунгурском.....	70	49.093 ” 91 “	233 “ 78 “
“ Красноуфимском.....	155	69.404 “ 84 “	223 “ 88 “
“ Екатеринбургском....	146	47.922 “ 40 “	164 “ 11 “
“ Камышловском	<u>173</u>	<u>33.770 “ 14 “</u>	97 “ 60 “
	742	309.533 р. 63 к.	

Если всю сумму, которую ежегодно каждый уезд мог употребить на версту тракта, определить только на заготовление каменного материала, то получим следующий вывод: принимая в расчет существовавшие на каменные материалы цены, по которым была произведена заготовка их в 1876 и введена в смету 1877 года, т.е., на рыночный гравий и горный хрящ - материалы, исключительно заготавливавшиеся уездными земствами, - найдем, что по-

следние могли бы, на средства, имевшиеся в их распоряжении, заготовить означенных материалов, на каждую версту в год:

В Оханском.....	на 100 р. 84 к.,	по 8 р. 25 к. за саж.,	12 куб. саж.
“ Пермском..... ”	244 “ 15 “ “ 6 “ 50 “ “ “	37 ¹ / ₂ ” “	
“ Кунгурском..... “	233 “ 78 “ “ 7 ” 70 “ “ “	30 ¹ / ₂ ” “	
“ Красноуфимском..... “	233 “ 88 “ “ 9 “ 65 “ “ “	24 ¹ / ₄ “ “	
“ Екатеринбургском..... “	164 “ 11 “ “ 8 “ — “ “ “	20 ¹ / ₂ ” “	
“ Камышловском..... “	97 “ 60 “ “ 10 “ 40 “ “ “	9 ¹ / ₂ ” “	

Таким образом 309.533 руб., т.е. средним числом, по 103.177 руб. в год, или по 139 руб. на каждую версту.

В 1874 году был приглашен губернской управой рекомендованный в Министерстве Внутренних Дел инженер путей сообщения г. Немира, который и прибыл в Пермь весной того же года. Им были составлены проекты и сметы на капитальное исправление и устройство дорожных сооружений, а также на текущий ремонт и исправление тракта.

Вследствие этого была командирована губернским собранием особая комиссия, для осмотра произведенных летом того года работ, с участием правительственного инспектора Петрова. Комиссия эта, исполнив поручение, представила собранию весьма подробный доклад, в котором высказала и все, замеченные ею недостатки. Для рассмотрения ее доклада и замечаний, внесенных в собрание, была избрана новая комиссия из губернских гласных, которая также представила собранию подробный доклад, в заключении которого высказала следующее: “Со стороны губернской управы и дорожного комитета, не смотря на ошибки, допущенные во время сметы на исправление Сибирского тракта в 1875 году и некоторые неудачные технические приемы, принятые инженером при самом производстве работ, сделано все возможное по исправлению Сибирского тракта в 1875 г., на сколько позволяли ассигнованные на этот предмет средства в пределах сметного назначения, к каковому заключению комиссия пришла по тщательному рассмотрению всех, относящихся к делу документов, а также по личным объяснениям с членами дорожного комитета и двумя инженерами путей сообщения, которые, по указанию собрания, были приглашены в заседание комиссии, как специалисты этого дела”. Свидетельством чему, имеются многочисленные контракты, сметы и расчеты на ремонт Сибирского тракта в 1876-1877 гг. (Ф.44. Оп.1. Д.593. Лл.1-206; Оп.4. Д.505. Лл.1-277)

В 1876 году во время заведывания трактом вновь приглашенного управой инженера путей сообщения Вояковского весенний ремонт, а затем утолщение каменного слоя от новой присыпки материала и вообще, более рациональные меры и более строгий технический надзор привели тракт в значительно лучшее состояние; жалоб было несравненно меньше.

В 1876 году командированный Министерством Внутренних Дел инженер, действительный статский советник А.И. Штукеберг, осмотрев тракт в августе, сообщает, что он “нашел тракт, за некоторыми исключениями, в весьма хорошем состоянии, чему, конечно способствовала и благоприятная

сухая погода... В текущем и прошлом годах произведено весьма много работ для улучшения тракта и принятые для этого способы, по местным условиям, правильны и целесообразны, но требуют довершения: так например, щебняные россыпи нужно укатать и посыпать некрохленным гравием, без чего езда по голому щебню, где он крупен, очень тряска; там, где слой щебня и гравия, насыпанный по хворосту, принял неровную осадку, необходимо пополнение означенных каменных материалов и выправка поверхности. Затем дорога требует продолжения капитального исправления в будущем году и постоянной деятельной поддержки, для чего необходимо на дороге держать постоянных рабочих. Технический надзор за производством работ обставлен... весьма хорошо”.

Работы 1877 года, конечно, еще более улучшили тракт. Со всех сторон слышались отзывы о столь хорошем состоянии дороги, в каком ее помнят за прежнее время только старожилы. Члены комиссии, избранной VIII чрезвычайным губернским собранием, выехав по тракту из Кунгура в Екатеринбург, телеграфировали в сентябре месяце губернской управе, что, не смотря на ненастье, тракт удовлетворителен, и указали только на 7 и 8 версту от Шайтанского завода к Билимбаевскому, на исправление которых просили обратить внимание.

Вместе с правительственной субсидией Пермское губернское земство имело всего 500 рублей с небольшим на версту, при чем, не ограничивалось текущим ремонтом. В период 1875 - 1877 гг. заново перестраивалась значительная, совершенно разрушенная часть тракта. Чтобы показать недостаточность этих средств, можно привести в пример шоссе, устроенное городом - 300 сажен этого шоссе обошлись около 6000 руб. Известно, что город Петербург, содержащий 20 верст шоссейных дорог, расходовал (по сведениям семидесятых годов XIX в.) ежегодно на один ремонт до 90.000 рублей, т.е. по 4.500 руб. на версту, или в 9 раз больше, чем пермское земство могло употреблять на перестройку и ремонт своего грунтового Сибирского тракта.

На основании Земского Положения 1890 г. разделение земских путей сообщения на губернские и уездные требовало утверждения губернатора, а утверждения Министра Внутренних Дел требовало обращение земских дорог в проселочные, а также переложение натуральных повинностей в денежные. Для содержания дорог земские учреждения и распорядительные комитеты располагали земскими повинностями, денежными и натуральными. Особым видом последних являлся отпуск казной, уделами и прочими землевладельцами леса, необходимого на содержание земских дорог и состоящих на них сооружений. Но эта повинность могла быть заменена денежным взносом. Для отбывания натуральных дорожных повинностей дороги были разделены на участки, к каждому из которых приписывается часть окрестных селений. В 1887 г. всеми земскими учреждениями России было израсходовано на дорожную часть 2.717.424 руб., т.е. около 6% общей суммы земских расходов. В одних земствах расходы на дорожную часть составляли 10,6%

(пермское), в других - лишь 1,6% (самарское). С развитием сети железных дорог, дороги главных и больших сообщений, находящиеся в ведении Министерства путей сообщения, потеряли свое значение, вследствие чего правительство (с 1871 г.) стало передавать их в заведывание земств. В 1883 г. были установлены особые правила, при чем шоссейные дороги, состоящие в ведении Министерства путей сообщения, разделены были на два разряда: 1) шоссе общегосударственного значения и 2) шоссе местного значения. К государственным шоссейным путям отнесены: а) все шоссейные дороги, пролегающие в местностях, расположенных к западу от рек Западной Двины и Днепра; б) Псковско-Рижское шоссе; в) окрестные около С.-Петербурга шоссе; г) побережные шоссе Крымского полуострова, а также Симферополь-Севастопольское и шоссе от Алушты до Симферополя; д) Московско-Брестское, за исключением участка от Москвы до Рославля; е) Киевское (от Острова до Киева), и ж) Выборгское. Все остальные шоссе причисляются к местным путям. Те из шоссе местного значения, которые окажутся малопроезжими, могли быть перечислены в разряд земских дорог и переданы в полное распоряжение земства. Шоссейные пути, как государственные, так и местные, передавались в заведывание земств, на срок не свыше 25 лет. Земства обязаны содержать государственные пути в том самом виде, в каком они были сооружены правительством, шоссейные пути местного значения - в безопасном и удобном для проезда состоянии. Суммы на содержание дорог, переданных во временное заведывание земств, отпускались казной. Для наблюдения за исправным содержанием этих путей Министерством путей сообщения учреждались особые инспекции.

Таким образом, постройка шоссейных дорог в России была начата правительством в 1817 г. До 1840 г. в среднем ежегодно открывалось не более 34 верст шоссе. В двадцатилетие с 1840 до 1860 г. эта цифра возросла до 258. С 1860 г. деятельность правительства по постройке шоссе стала ослабевать (около 105 верст в год) и к 1867 г. почти совершенно прекратилась. После 9-летнего перерыва вновь приступили к сооружению шоссе, но до 1883 г. ежегодно строилось не более 15 верст в год; во второй половине 1880-х годов на средства казны строилось приблизительно 60 верст шоссе в год. В 1890 г. в ведении Министерства путей сообщения состояло всего 10.792 верст собственно шоссе, 146 верст каменных мостовых и 2.343 грунтовых дорог.

Следует отметить, что постановления по дорожной полиции, имеющие в виду определить порядок пользования дорогами и предохранить их от порчи, весьма слабо отражены в русском законодательстве. Законом 18 июня 1892 г. Министру путей сообщения предоставлено издавать, по соглашению с другими министрами, обязательные правила о порядке и условиях перевозки тяжестей по шоссейным дорогам, равно как о конструкции и предельной нагрузке употребляемых для такой перевозки общественных экипажей, фургонов и повозок, а также правила пользования находящимися на шоссейных дорогах мостами, переправами и обрезами. Наказания за нарушения постановлений о дорогах определялись в статьях 1078 - 1080 Уложения о Наказа-

ниях издания 1885 г. и в статьях 69-75 устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями. Законодательство о дорогах излагалось в Уставах путей сообщения и в Уставе о земских повинностях.

Однако, кроме вышеприведенных негативных, были прогрессивные и положительные моменты в строительстве пермских дорог.

Так, в начале XX века в практику работы дорожного отдела Пермской губернской земской управы вошло освидетельствование вновь построенных дорог. В фонде Пермской железной дороги сохранилось отношение дорожного отдела за 1903 г. с просьбой о выделении "...квалифицированного инженера путей сообщения за особое вознаграждение, не принадлежащего к составу дорожного бюро губернского земства..." для освидетельствования построенной Шадринской уездной управой грунтовой дороги от Шадринска до села Иванищева (Ф.556. Оп.1. Д.36. Лл.35-36).

В фонде Пермской губернской земской управы имеются следующие сведения о дорожной повинности в губернии в целом за 1903 год:

- по Чердынскому уезду окончена постройка и переведены в разряд уездных трактов три участка Якшинской дороги;

- по Шадринскому уезду

"...закончены прстройкой и перешли в разряд уездных трактов два участка Шадринск - Макарово и Шадринск - Иванищево, всего на протяжении 27 верст, и кроме того участок в 8 верст от Иванищева к Кривскому.

Протяжение дорог, находящихся в ведении губернского земства увеличилось устройством двух участков Усть-Пожвинской дороги в Соликамском уезде от с.Майкора до с.Купроса на 22,86 версты и от Купроса до с. Юсьвы на 26 верст.

Мостовая, устраиваемая Пермским уездным земством на содержимом им Сибирском тракте, в отчетном году удлинена на 93 пог.саж.

Каменных мостов построено - 3..."

"...Стоимость содержания и состав технического персонала, содержащего уездными земствами на счет уездного сбора за 1903 год выражается в следующих цифрах:

	инженеров		техников		дорожных смотрителей и др. служащих	
	число	ст-сть содерж.	число	ст-сть содерж.	число	ст-сть со- держ.
По уездам						
Пермскому	-	-	-	-	4	1550 р. 89 к.
Оханскому	-	-	-	-	3	432 р.
Осинскому	-	-	-	-	3	715 р.
Кунгурскому	-	-	-	-	5	2509 р. 66 к.
Красноуфимскому	-	-	-	-	5	1560 р.
Екатеринбургскому	-	-	1	1500 р.	5	3120 р.
Камышловскому	-	-	-	-	1	992 р. 50 к.

Верхотурскому	-	-	-	-	5	2430 р.
Шадринскому	-	-	1	1300 р.	1	420 р.
Ирбитскому	-	-	-	-	3	720 р.
Соликамскому	-	-	-	-	-	-
Чердынскому	-	-	-	-	4	2213 р. 67 к.
			2	2800 р.	36	16663 р. 72 к.

В составе технического дорожного персонала, содержимого губернским земством за счет специального дорожного капитала в 1903 году было:

а) Состоящих при губернской управе:	<i>число</i>	<i>стоимость содержания</i>
Инженеров.....	4	14110 р.
Техников.....	2	3000 р.
Десятников.....	15	8940 р.
Нарядчиков и дорожных смотрителей.....	8	4275 р.
б) Кроме того при Шадринской уездной управе для наблюде- ния за работами по постройке дороги Тамакульское- Шадринск-Мишкино, которая устраиается уездным зем- ством за счет дорожного капи- тала, а также при обществен- ных работах по исправлению проселочных дорог в Ирбит- ском уезде - содержалось:		
Техников.....	2	2700 р.
Десятников.....	3	2700 р.
		35725 р.

В отношении натуральной дорожной повинности положение дела не изменилось, повинность эта в 1903 году существовала на прежних основаниях в одном Шадринском уезде, при чём стоимость ея определяется Шадринскою уездною управою в прежних суммах, а именно: сельским обществам в 20.745 р. 25 коп., что составляет налог на одну десятину облагаемой земскими сборами угодной земли 1,76 и городскому и мещанскому обществам в 576 р. 69 коп., что составляет на одну десятину облагаемой земли 11,9 коп.

Кроме ежегодного отчисления из губернского сбора известной суммы (14.900 р.) на образование специального дорожного капитала; губернское земство никаких расходов на дорожную повинность не несет, уездными же земствами из сумм уездного сбора израсходовано в 1903 году.

По уездам:

Пермскому	28661 р. 25 к.
Оханскому	9191 р. 76 к.
Осинскому	15441 р. 75 к.
Кунгурскому.....	24305 р. -
Красноуфимскому.....	15645 р. 56 к.
Екатеринбургскому.....	37984 р. 4 к.
Камышловскому.....	15654 р. 62 к.
Верхотурскому	17959 р. 27 к.
Шадринскому	5471 р. 44 к.
Ирбитскому	11912 р. 26 к.
Соликамскому.....	3234 р. 25 к.
Чердынскому	<u>23691 р. 95 к.</u>
	209153 р. 18 к.

Действительное поступление дорожного капитала в течение 1903 года:

По Пермскому уезду.....	36823 р. 40к.
“ Соликамскому ”	24986 р. 63 к.
“ Чердынскому ”	22042 р. 80к.
“ Оханскому “	22068 р. 67 к.
“ Осинскому “	24066 р. 84 к.
“ Кунгурскому ”	22103 р. 94 к.
“ Красноуфимскому”	24821 р. 67 к.
“ Екатеринбургскому”	44864 р. 31 к.
“ Камышловскому ”	24830 р. 57 к.
“ Шадринскому “	42078 р. 91 к.
“ Ирбитскому “	13674 р. 21 к.
“ Верхотурскому “	27578 р. 83 к.
Прибыли от обращения капитала в %% бумагах	<u>32490 р.</u>
	362430 р. 78 к.

Расход с 1 января 1903 года по 1 января 1904 года

По Пермскому уезду.....	2384 р. 57 к.
“ Соликамскому “	68250 р. 42 к.
“ Чердынскому “	19449 р.
“ Оханскому “	12631 р. 84 к.
“ Осинскому “	17390 р. 57 к.
“ Кунгурскому “	21 р. 3 к.
“ Красноуфимскому “	22432 р. 69 к.
“ Екатеринбургскому “	39769 р. 25 к.
“ Камышловскому “	29489 р. 17 к.
“ Шадринскому “	173 р. 73 к.
“ Ирбитскому “	23011 р. 61 к.
“ Верхотурскому “	36326 р. 36 к.
Содержание дорожного отдела при губернской управе.....	48614 р. 57 к.

Технические изыскания и экономическое исследование дорог.....3087 р. 66 к.
23032 р. 74 к...”

“...В 1903 году на суммы дорожного капитала заканчиваются общественные работы по исправлению проселочных дорог в уездах: Верхотурском, Осинском и Ирбитском. Работы были организованы по случаю неурожая в 1901 году; дальнейшее содержание этих дорог по-прежнему лежит на обязанности сельских обществ”.

“Из дорожного капитала в отчетном году израсходовано:

- а) На капитальное улучшение дорог и постройку сооружений..59 р. 11 к.
- б) На ремонт дорог и сооружений.....25971 р. 51 к.
- в) На технический надзор.....30325 р.

На счет дорожного капитала производится ремонт только таких проселочных дорог, которые построены на специальный капитал, с условием дальнейшего содержания их на тот же капитал, или же дорог, содержащими как до ремонта, так и после ремонта сельскими обществами. На земских же трактах производится только, в виде пособия уездным земствам, постройка отдельных дорожных сооружений; но при этом наблюдается, чтобы уездные земства не сокращали своих ассигнований из земских сборов на дорожную повинность (Ф.44. Оп.1. Д.535. Лл.22-27).

Строительством дорог занимались не только земские учреждения, но и частные лица в целях улучшения сообщения между населенными пунктами для более оперативной и безопасной доставки грузов, чему свидетельствует заявление Чердынского купца Алина от 24 ноября 1905 г. в губернское земское собрание о разрешении постройки Усть-Немской трактовой дороги по направлению от села Покчи до дер. Лекмартово с выходом на 5-ю версту тракта в обход дер. Ксенофонтово с устройством пяти больших мостов (Ф.470. Оп.1. Д.59. Лл.1-8).

В начале XX века, в период экономического и политического кризиса, неустойчивой международной обстановки в годы первой Мировой войны, состоянию дорог в Пермской губернии практически не уделялось должного внимания.

В ходе боевых действий в годы гражданской войны на Урале основные губернские магистрали были приведены в неудовлетворительное состояние.

В период голода и разрухи дорожное хозяйство не имело ни денег, ни организации, в нем царил полная анархия. Но несмотря на многие негативные моменты в жизни Прикамья, в это трудное время проводился ряд крупных работ, служащих подготовкой для широкого развертывания дорожного строительства.

По документальным источникам государственного архива Пермской области важнейшей работой дорожников в этот период было изучение грузооборота и проведение экономических изысканий, а также исследование и изучение грунтов, подземных вод и природного рельефа. Данные исследования показали пермским дорожникам, что построить грунтовую дорогу, при-

годную для езды в любое время года, дело очень сложное - более сложное, чем построить железную дорогу.

13 мая 1921 г. был создан самостоятельный уездный строительно-дорожный подотдел Пермского губисполкома, перед которым стояли следующие практические задачи:

“1. Скорейшее осуществление технической реконструкции существующей сети дорог, построенных до 1917 г.

2. Введение механизации дорожного строительства.

3. Создание промышленности дорожных материалов.

4. Создание твердой научной базы для экономических и технических исследований.

5. Введение однородных стандартов и норм.

6. Установление правильного технического надзора и постоянного эксплуатационного содержания восстановленных и вновь построенных дорог и сооружений “ (Ф.р-19. Оп.1. Д.27. Л.61).

Однако все это могло быть выполнено лишь при проведении коренных финансовых и организационных реформ дорожного хозяйства и непрерывной активизации трудового участия населения в виде дорожной повинности, не только на уровне уезда, но и губернии, а также в России в целом.

В фонде Пермского губисполкома сохранился первый пятилетний план восстановления и строительства шоссейных путей в губернии на 1920-1925 гг. с указанием конкретных участков дорог и их протяженности в верстах (Ф.р-19. Оп.1. Д.198. Лл.3-3 об.). Тогда же был определен перечень дорог, содержащихся за счет местного казначейства (Там же. Лл.4-6 об.).

По состоянию на 1922-1923 гг. указано, что "...в ведении дорожной организации Пермской губернии находится 3270,5 верст трактов, из которых 577 верст междугубернского значения, 1461,5 верст - местного и 1232 версты значения узкоместного (волостного). Дорожное дело стоит на мертвой точке; никаких работ фактически не ведется. Мосты в невозможном состоянии. Весной 1923 г., если не по всем дорогам, то по огромному их большинству проезда не будет. Снеговая защита не поставлена. Средств для ведения дорожного дела в сущности никаких нет: в 1922 году со времени перехода дорожной организации в ведение Комхоза, т.е. с 11 сентября 1922 г., из местных средств получено 8000 руб., и переведено Ураломтом 3500 руб. Долги дорожной организации равняются около 50000 руб.зн.тек.г..."

В целях нормализации дорожного дела Пермским губернским экономическим совещанием было принято решение, в котором отмечалось:

"...1. Существование отдельного дорожного отдела при Губисполкоме признать не рациональным, поскольку все это дело ведется Комхозом. Об означенном постановлении довести до сведения Ураломта, указав ему, что Президиум ГЭС улучшение дорожного дела видит не в расширении дорожной организации, а в правильном отпуске средств. Отпущено же пока Ураломтом менее 0,01 [%] потребного количества.

2. Просить Уралэко со срочно разрешить вопрос о том, какие дороги относятся на средства местные и какие на средства общегосударственные; причем указать, что последняя группа дорог должна быть обеспечена реальными средствами, ибо в противном случае создается лишь самообман.
3. Работы по дорожному делу, и в особенности работы, связанные с исправлением дорожных сооружений, признать первоочередными, предложив в связи с этим Губкомхозу обеспечивать их средствами в размере 100%.
4. Бюджетно-Финансовой Комиссии пересмотреть в срочном порядке все сметы, связанные с дорожным делом.
5. Поручить Губфинотделу установить в течение ближайших трех месяцев отчисление определенного процента с попутного сбора для дорожного дела.
6. Предложить Губкомхозу совместно с Губфинотделом разработать вопрос о введении в губернии шоссейного или мостового сбора.
7. Уисполкомам надлежит обратить особое внимание на привлечение местного населения к расходам на дорожное строительство” (Ф. р-347. Оп.1. Д.45. Л.57).

В связи с изменением в административно-территориальном делении СССР, Пермская губерния была упразднена - образован округ. Для совершенствования дорожного дела в регионе 14 февраля 1924 г. было организовано областное дорожное управление вместо окрисполкома, основной задачей которого было осуществление контроля за состоянием старых и строительством новых дорог (Ф.р-122. Оп.1. Д.18. Л.78).

В отчете окрисполкома за 1924 год отмечается, что “в числе неотложных и наиболее ответственных работ по городскому дорожному строительству является сооружение железного моста через речку Ягошиху, с использованием каменных устоев, возведенных 8 лет тому назад для проектированной трамвайной линии Пермь - Мотовилиха. Необходимость сооружения моста вызывается катастрофическим состоянием части Соликамского тракта между Пермью и Мотовилихой, расположенной в овражистой местности по течению р.Ягошихи длиной до 1,5 верст и требующей крупный единовременный расход на восстановление. С постройкой моста появляется возможность совершенно исключить из дорожного фонда участок тракта, вызывающий постоянные непроизводительные затраты на ремонт и кроме того достигается значительное сокращение длины тракта”(Ф.р-122. Оп.1.Д.132. Л.55).

По статистическим данным окрисполкома на местные дороги было ассигновано в 1924-1925 гг. из государственного бюджета 43 руб. 65 коп.

В целях содержания дорог округа в надлежащем виде в 1924 г. Пермским отделом местного хозяйства было решено организовать дорожно-мостовые дружины в таких населенных пунктах, как: Оханске, Нытве, Очере, Сиве, Карагае, Ленинском, Сергах, Юговском заводе, Ильинске и Добрянских заводах (Ф.р-122. Оп.1. Д.60. Лл.36-36 об.).

Основными функциями данных дружин были: помощь ПМХ в содержании дорог и мостов, предоставление для нужд ПМХ лошадей и телег, распространение теоретических и практических сведений по строительству и

ремонту грунтовых дорог округа, забота о выработке наиболее правильных способов ведения дорожно-мостового хозяйства, организация конкурсов дорожных машин, орудий и упряжек. Дружинники имели право также вступать в профессиональный союз транспортников. "...Членами дружин могут быть лица общего пола, живущие в пределах района, достигшие 16-ти лет и самостоятельно ведущие хозяйство, могут состоять членами соревнователями без права решающего голоса и с согласия их родителей или опекунов..." (Там же. Лл.37-41).

К 1925 г. "... на территории Пермского Округа имеются следующие дороги:

<u>Государственного значения</u>	
Сибирский тракт протяжением	- 204 версты.
<u>Областного значения</u>	
Печерский тракт протяжением	- 118 "
<u>Кудымкарский (вновь намеченный с 1925 г.)</u>	<u>- 87 "</u>
Итого областного значения.....	- 205 верст
<u>Окружного значения</u>	
Лобаново-Сергинский тракт протяжением	- 45 верст
Кояново-Юговской " "	- 12 "
Слудско-Ильинский " "	- 22 "
<u>Таборо-Сивинский " "</u>	<u>- 88 "</u>
Итого окружного значения	167 "

Всего же по указанным 3-м категориям 576 верст.

Помимо приведенных категорий имеются дороги районного и сельского значения, протяженность которых более или менее приблизительно указать не представляется возможным (не было до сего времени никаких обследований, как со стороны Дорожного Отделения П.М.Х., а равно и со стороны (19-ти) районных исполнительных комитетов), но по последним данным с мест, конца прошлого года, протяженность дорог районного значения -

равна.....2458 верст

сельского значения.....2306 "

Всего.....4764 версты.

Из выше приведенных цифр ясно какое ничтожное протяжение в пределах Округа в 33664 кв.в.

В отношении финансирования и обслуживания дорог государственного, областного и окружного значений настоящее положение представляется в следующем виде: Сибирский тракт государственного значения содержится за счет госбюджета и обслуживается в пределах Пермского, Кунгурского округов и Вятской области Вятско-Пермским дорожным участком Ураломеса с местонахождением такового в г. Перми.

Одним из непрременных условий для более совершенной организации дорожного дела в Округе является необходимость сосредоточения дорожного строительства по дорогам указанных категорий в пределах Округа в одном аппарате. При таком порядке ведения дорожных работ безусловно можно до-

стигнуть гораздо больших результатов, что дает возможность создать более сильную дорожную организацию и скорее поставить на надлежащую высоту дорожное хозяйство в Округе, а именно при Окружном Исполкоме по Отделу Местного Хозяйства.

За областной дорожной организацией должно быть оставлено общее руководство дорожным делом по области, высший технический надзор и контроль за правильностью производимых работ..."(Ф.р-122. Оп.1. Д.444. Лл.15-16 об.).

В 1926 году было произведено упразднение участковой конторы Уралмеса. Содержание дорог государственного значения в округе было передано в ведение Пермского местного хозяйства; из подотдела благоустройства ПМХ выделен самостоятельный дорожный подотдел, который занимался обслуживанием всех дорог в округе (Ф.р-122. Оп.1. Д.407. Лл.110-110 об.).

В 1926 году "...при обследовании РИК'ов Инструкторами Окружного Отдела Местного Хозяйства, было выявлено, что Местные Хозяйства РИК'ов непосредственно не ведут учета дорог и дорожных сооружений районного и сельского значения. Большинство РИК'ов имеет самое смутное представление о дорогах районного и, тем более, сельского значения.

По имеющимся в О.М.Х. данным можно составить общую сводку по всем районам о протяжении дорог и количестве искусственных сооружений на них:

№	Название РИК'ов	Протяж. дорог район. значения	Колич. искусст. сооруж.		Грузооборот	Протяж. дорог сельск. значения	Колич. искусст. сооруж.		Грузооборот	Примечание
			мост	труб			мост	труб		
1	Сергинский	80км.	4		св.нет	560км.	200		св.нет	протяж. дор.и кол. иск. соор. по дор.сел. зн.прибл из.
2	Ильинский	108,71	100	215	"-	365,48	81	71	"-	имеющ. данные не точны и не полны
3	Очерский	117,35	25	103	"-	Учет сельских дорог не производился				
4	Мотовилихинский	Сведений нет, хотя по заявлению РИК'а обследование тракторов производилось техником РИК'а								
5	Юговской	Учет районных и сельских дорог не производился								
6	Чермоз-	49,7	16	67	113000	Учета сельских дорог нет				

7	Нердвинский	138,5	24	191	1715000	п.	Учета сельских дорог нет		
8	Добрянский	145,08	48	148	697200	п.	Учета сельских дорог нет		
9	Карагайский	123,21	Сведений нет			п.	Сведений нет		
10	Нытвенский	142,95	42	112	385000	п.	Сведений нет		
11	Верещагинский	136,55	38	36	585000	п.	Сведений нет		
12	Б-Сосновский	50,14	13 д.	15 д.	54054 т.	136,48	32	Сведений нет	
13	Оханский	89 к.	44	22	св. нет	765	152	41	св. нет
14	Ленинский	210,16	64	113	6450000	п.	Сведений нет		
15	Сивинский	384 к.	115	366	9179 п.	12,8 к.			
16	В-Городковский	63 к.	28	75	св. нет	380 к.	43	39	св. нет
17	Калининский	360,58	Сведений нет			п.	Сведений нет		
18	Чусовской		Сведений нет			п.	Сведений нет		
19	Лысьвенский	132,28	35	6	228060	152,55	42	14	19890
					п.				

По материалам обследования все дороги районного и сельского значения, как выше было сказано, находятся под наблюдением Сельсоветов, по территории которых проходят дороги. Дорожных аппаратов со специалистами по дорожному строительству нет почти ни в одном РИК'е. Средства, отпущенные на дорожное строительство, порой расходуются не по прямому назначению, так, например, из кредитов отпущенных в 1924-25 году по Чермозскому РИК'у в сумме 900 руб., израсходовано было только 51 руб. на ремонт 12-ти мостов, а остальные деньги израсходованы на зарплату в РИК'е.

В Юговском РИК'е из отпущенных 180 руб. израсходовано по прямому назначению всего лишь 3 руб.

Организации добровольных дорожных обществ нет ни в одном РИК'е, хотя некоторые райисполкомы, Добрянский, Ильинский, Лысьвенский, Больше-Сосновский, пытались провести в жизнь Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 17 августа 1925 года по организации добровольных дорожных дружин, но успеха в этом не имели по следующим причинам:

1. Отсутствие плана работ и неумелый подход к делу инициаторов.
2. Пассивность самого населения..." (Ф.р-122. Оп.1. Д.436. Лл.8-9 об.).

К 1927 году "...дороги Пермского округа, вследствие глинистого грунта их, а также по причине довольно обильных атмосферных осадков характер-

ных для западного Предуралья создают весьма тяжелые условия для гужевого транспорта.

Отсутствие карьеров доброкачественного песка и камня заставляет пользоваться карьерами речного и горного гравия, что также не всегда сможет дать полного полезного результата.

На дороги районного значения из бюджетов РИК'ов ассигновано всего 37400 руб., что составляет в среднем на один километр 14,35 руб.

Дороги районного и сельского значения за небольшим исключением поддерживались очень плохо и ремонт таковых производился местным населением без ведома РИК'ов. Первым пионером планового привлечения населения к дорожным работам является В-Городковский РИК, где им в прошлом году были проделаны большие мостовые работы и устройство полотна стоимостью около 10.000 руб.

Как общее правило, ни один из районных исполнительных комитетов, кроме Б.-Сосновского, совершенно не представляют отчета о работе.

Учитывая то, что дорожные работы с привлечением населения производятся местами не с достаточно полным охватом руководства, задание Округного Исполнительного Комитета о выполнении работ на 2500 руб. может быть не выполнено процентов на 30 ” (Ф.р-122. Оп.1. Д.588. Лл.21-23).

5 апреля 1927 года окружная плановая комиссия при Пермском окружном исполнительном комитете была вынуждена еще раз поднять вопрос о бесплатной добровольной помощи населения:

“ Отмечая крайне неудовлетворительное состояние дорог в округе и недостаточность кредитов на дорожное дело - признать, в соответствии с постановлением III окружного съезда Советов и постановлением ВЦИК от 17 августа 1925 г., необходимым со стороны РИК'ов и Дорожного Отдела всемерное вовлечение трудоспособного крестьянского населения к бесплатной трудовой помощи по дорожным работам” (Ф.р-176. Оп.1. Д.37. Лл.128-128 об.).

В протоколе № 20 от 18 июня 1927 г. заседания расширенного Президиума Пермского Окрисполкома, совместно с председателями райисполкомов вновь отмечалось: “до настоящего времени в большинстве Райисполкомов не имеется плана дорожного строительства и совершенно отсутствуют разработанные порядок, формы и методы привлечения и использования по ремонту и строительству дорог местного населения.

Отмечая слабое руководство работами привлеченного населения, со стороны райисполкомов и сельсоветов, предложить РИК'ам, не ослабляя размера дальнейшего привлечения населения к дорожным работам, уделить максимум внимания самому руководству этими работами, не допуская ни в коем случае работ без технического руководства и контроля.” (Ф.р-122. Оп.1. Д.565. Лл.77-77 об.).

Таким образом, на 1 октября 1927 г. в ведении дорожного отдела состояли следующие тракты:

Наименование тракта	Км	Состояние полотна % изношенн.	Состояние иск.сооруж. % изношенн.
<u>Государственные</u>			
Московско-Сибирский (по Пермскому окр.)	206	58	17,5
<u>Областные</u>			
Печерский	121	70	36
<u>Окружные</u>			
1.Лобаново-Сергинский	48	50	10
2.Каяново-Юговский	13	60	-
3.Таборо-Сивинский	94	60	-
4.Слудско-Ильинский	24	30	5
5.Добрянка-Ильинский	64	100	84
6.Ильинское-Нердва	61	97	100
7.Ильинское-Чермоз	35	100	100
8.Могилево-Сылва	23	100	100
9.Очер-Б.Соснова	29	100	100
10.Сива-Обвинское	36	100	100
11.Нердва-Чермоз	71	90	90
<u>Дороги районного</u>	7667	90	60

и сельского значения" (Ф.р-122. Оп.1. Д.640. Лл.4-7).

В 1929 году окрисполком в своем постановлении от 01.06.1929 г. вновь рассматривает вопросы дорожной повинности, регламентирует и определяет ее нормы: "В целях максимально-полного и целесообразного использования трудовой повинности, признать необходимым производство работ вести с установкой капитального устройства и нового дорожного полотна, в первую очередь на наиболее грузонапряженных участках районных и окружных дорог, являющихся трудно-проезжими, с условием полного окончания работ на данном участке, не допуская затяжки таковых на длительный период.

Для проведения трудовой дорожной повинности установить следующие годовые нормы выполнения для каждого хозяйства:

а) трудоспособные члены хозяйства, освобожденные от уплаты сельхоз. налога - 3 дня;

б) трудоспособные члены хозяйства, облагаемые сельхоз. налогом в общем порядке - 5 дней;

в) трудоспособные члены хозяйства, облагаемые сельхоз. налогом по 28 статье - 6 дней.

Лица, подлежащие к отбыванию трудовой дорожной повинности, имеющие какую-либо квалификацию (плотник, кузнец), должны привлекаться на дорожные работы по своей квалификации, в случае же невозможности использовать квалификацию, привлекать в общем порядке" (Ф.р-122. Оп.1. Д.1339. Л.47 об.).

В 1929 году в постановлении IV окружного съезда Советов по докладу о дорожном хозяйстве Пермского округа отмечалось, что "... наряду со значительными успехами роста промышленности и достижениями в развитии сельского хозяйства в округе, состояние дорог по округу является все еще крайне неудовлетворительным.

Съезд Советов отмечает, что дорожное хозяйство округа значительно отстает в ряде других отраслей народного хозяйства и дальнейшее состояние дорог в таком виде будет тормозить развитие народного хозяйства вообще и, в частности, сельского хозяйства.

Съезд Советов отмечает, что за истекшие два года произведено некоторое улучшение по дорогам государственного, областного и окружного значения; произведено: а) капитального ремонта дорог 118 км, сооружено новых деревянных мостов 425 пог. м., произведено текущее летнее содержание дорог 913 км и зимнего - 247 км; б) произведено увеличение бюджетных ассигнований на дорожное строительство; в) значительное участие населения в деле устройства и содержания районных и сельских дорог, как натуральной помощью, а так же средствами самообложения; г) изучение грузонапряженности трактов, а также изыскательных работ, в области исследования грунтов и карьеров, применение механической обработки полотна; д) подготовка низовых дорожных работников.

Наряду с произведенным некоторым улучшением в дорожном хозяйстве, состояние дорог в округе остается крайне неудовлетворительным и характеризуется следующими показателями: по государственному тракту изношенность полотна 58% и сооружений 17,5%, по областному Печерскому тракту изношенность полотна 70%, сооружений 25%, по окружным трактам изношенность полотна 60% и сооружений 10%.

Имея ввиду, что проведение дорожной повинности потребует значительное количество технического персонала, съезд Советов, одобряя мероприятия Окружного исполнительного комитета в части подготовки технической силы и для строительства дорог, предлагает:

- а) возбудить ходатайство перед Уралсоветом об устройстве областных долгосрочных курсов для подготовки дорожных техников;
- б) ежегодно ходатайство перед Уралсоветом об устройстве Областных долгосрочных курсов для подготовки дорожных десятников;
- в) с будущего бюджетного года ввести в штат райисполкомов постоянного платного работника - дорожного техника или десятника по дорожному строительству..." (Ф.р-122. Оп.1. Д.1334. Лл.1-1 об.).

Первый дорожный съезд Автодора 1929 г. констатировал в своих резолюциях, что дорожное строительство в стране не нашло поддержки населения. Изданные декреты ВЦИК 14.08.1925 г. и 07.01.1928 г. о самообложении не выполняются на местах, хотя контроль за их исполнением лежал на сельских Советах и в волисполкомах, от которых зависело продвижение общественной помощи в области дорожного строительства.

Документы, отражающие дорожное строительство с 1930 по 1937 годы, в фондах ГАПО отсутствуют. Они хранятся в областном государственном архиве Свердловской области.

С момента образования Пермской области в 1938 г. был создан дорожный отдел исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся, задачей которого являлось строительство, ремонт и содержание дорог республиканского и областного значения, мостов и паромных переправ.

Первым его руководителем, в соответствии с постановлением Оргкомитета Президиума Верховного Совета РСФСР по Пермской области, 28 октября 1938 г. был назначен Курчавов Сергей Михайлович (Ф.р-564. Оп.2. Д.1. Л.68.).

В соответствии с решением облисполкома отдел имел 20 штатных единиц с месячным фондом заработной платы 9108 рублей:

“... Заведующий	1 - 800
Инспектор по мобработе и кадрам.....	1 - 500
Главный инженер.....	1 - 800
Ст.инженер по новому строительству	1 - 640
Механик	1 - 640
Ст.инженер по эксплуатации.....	1 - 640
-”- райсельдорог.....	1 - 640
Инженер-инспектор по 500 р.	2 - 1000
Ст.инженер по планированию.....	1 - 640
Статистик	1 - 250
Главный бухгалтер	1 - 640
Ст.бухгалтер-ревизор.....	1 - 450
Счетовод кассир.....	1 - 250
Управделами.....	1 - 300
Секретарь-машинистка.....	1 - 250
Уборщица.....	1 - 115
Шофер.....	1 - 350
Истопник.....	1 - 115
Курьер.....	1 - 88...”

(Ф.р-564. Оп.2. Д.3. Л.359).

16 сентября 1939 года постановлением Оргкомитета Президиума Верховного Совета РСФСР по Пермской области за № 1430 было организовано Пермское областное управление автомобильного транспорта, исполняющим обязанности начальника которого был назначен Голдобин (Ф.р-564. Оп.2. Д.21. Л.184). В октябре 1939 года утвержден штат данного управления в количестве 25 человек с месячным фондом заработной платы 11.540 руб. (Ф.р-564. Оп.2. Д.25. Лл.41, 400).

3 марта 1940 года при данном управлении создана проектно-изыскательская контора в целях координации работы и экономии средств,

отпущенных на проектирование автомобильных магистралей (Ф.р-564. Оп.2. Д.44. Л.38).

На основе начавшегося в стране народного движения за строительство культурных дорог 16 января 1940 года было принято постановление исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся “О строительстве дороги Пермь -Краснокамск” (Ф.р-564. Оп.2. Д.37. Л.11).

Однако уже 10 октября 1940 года Пермским облисполкомом в решении N 1215 отмечалось, что “строительство дороги ведется бесхозяйственно. По состоянию на 1/1X.40г. рабочих имеется 20-25 человек, административно-хозяйственного аппарата в конторе и на линии содержится 19 человек с месячным фондом зарплаты 8,6 тыс. рублей, что составляет около 33% к сумме выполненных работ (выполнено работ на 300,0 т.р., израсходовано на содержание аппарата 98,0 т.р.), вместо предусмотренных по смете 10%...” (Ф.р-564. Оп.2. Д.63. Л.115).

В первые годы Великой Отечественной войны (1941-1943 гг.) вопросы дорожного строительства отошли на второй план, и лишь в 1944 году руководство области снова вернулось к данной проблеме. Так, 18 мая 1944 года был утвержден: ”... план дорожных работ на 1944 год по Молотовской области в сумме 9072,8 тыс. рублей, в том числе по источникам финансирования:

республиканский	-	970,0 тыс. руб.
местный	-	724,0 “ “
трудовое участие населения	-	555,0 “ “
прочие поступления	-	1823,8 “ “

(Ф.р-564. Оп.2. Д.211. Л.84).

В 1945 году Молотовским облисполкомом вновь рассматривался вопрос о ремонте и состоянии автогужевых дорог в области, где отмечалось: “... На 15 января всего заготовлено и вывезено по области: гравия 26022 кубометров или 15,0%, камня 2127 куб. мет. - 9,0%, леса 3831 куб.мет. - 15,6% годового плана.

Исполнительный комитет Молотовского областного Совета депутатов трудящихся решил:

1. Отметить совершенно неудовлетворительную работу по выполнению решения XIV сессии областного Совета от 27-29 ноября 1944 г. по вопросу “О ремонте и содержании автогужевых дорог области” со стороны облдоротдела и полную бездеятельность в этом деле исполкомов Ворошиловского, Частинского, Березовского, Бардымского, Уинского, Верещагинского и Карагайского райсоветов.

2. Обязать исполкомы районных, городских и Коми-Пермяцкого окружного Советов, а также областной дорожный отдел для массовой заготовки и вывозки основных дорожно-строительных материалов (гравий, камень, лес и др.) организовать и провести в период с 1 по 15 февраля двухнедельник по дорожным работам.

План по выделению пешей и конной рабсилы с указанием объема работ на период двухнедельника утвердить.

3. Обязать исполкомы районных и городских Советов, а также Коми-Пермяцкий окрисполком установить и довести до каждого колхоза (а в колхозах до бригад) двухнедельные и ежедневные задания по выделению пеших и конной рабсилы, а также заготовке и вывозке дорожно-строительных материалов. Обеспечить за этим ежедневный контроль...” (Ф.р-564. Оп.1. Д.43. Лл.92-94).

В конце 50-х годов в связи со строительством Воткинской ГЭС управление автомобильных дорог активно решало вопросы переноса некоторых шоссейных дорог из зоны затопления на новые участки (Ф.р-1040. Оп.1 Д.27. Лл. 130-131; Д.32. Лл.66-67).

10 апреля 1959 года был издан приказ по Главному управлению строительства и эксплуатации дорог республиканского и местного значения Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР по результатам проверки Пермского управления шоссейными дорогами, в котором отмечалось: “... ремонт дорожной техники проводится крайне неорганизованно. На 20 марта в машинодорожных станциях и дорожно-строительном управлении № 1 имелось более 80 неотремонтированных основных дорожно-строительных механизмов. Имеются факты бесхозяйственного отношения к технике, оборудованию и другим материальным ценностям. Не уделялось должное внимание вопросу вывозки строительных материалов на объекты капитального строительства. На 23 марта вывезено гравия всего 35,0% от общей потребности. Изготовлением звеньев железобетонных труб не занимаются. Строительство деревянных мостов и линейных зданий проводится медленными темпами.

Из-за технически безграмотных распоряжений руководства ДСУ и стройучастка выведены из строя два новых автогрейдера, которыми производилась зарезка корыта в мерзлом грунте, канавокопатель, работавший на прицепе четырех тракторов, бульдозер - на вскрыше промерзшего грунта в карьере, экскаватор - при разработке смерзшегося гравийного материала. Кроме того, в результате низкой производственной и трудовой дисциплины имелось большое количество аварийных поломок механизмов и автомашин” (Ф.р-1040. Оп.1 Д.38. Лл.4-8).

С 60-х годов в практику работы вошло проведение месячников по строительству и ремонту автомобильных дорог в Пермской области. ”Бюро обкома КПСС и облисполком отмечают, что в 1960 году на строительстве автомобильной дороги Пермь-Соликамск методом народной стройки проделана значительная работа. По состоянию на 1 сентября с.г. на строительстве дороги выполнено 1200 тыс. куб. земляных работ, введено в эксплуатацию 57 км. дороги, уложено 49 ж/б труб и вывезено 184 тыс. куб. щебня и гравия “ (Там же. Д.48. Л.42).

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 23 марта 1960 года, исполнительный комитет Пермского областного Совета депутатов трудящихся решил: “Преобразовать областное управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог в управление строительства и ре-

монта автомобильных и шоссейных дорог, отделы автомобильного транспорта и шоссейных дорог райгорисполкомов и окрисполкома, в отделы строительства и ремонта автомобильных дорог” (Там же. Л.137).

В 1961 году было разработано положение об управлении строительства и ремонта автомобильных дорог исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся (Ф.р-1040. Оп.1. Д.60. Лл.73-75).

В соответствии с приказом Министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР N 167 от 24 декабря 1972 года создано Пермское областное производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог “Пермавтодор”.

В связи с этим были упразднены управление строительства и ремонта автомобильных дорог при Пермском облисполкоме и областной дорожно-строительный трест.

В подчинении управления находилось 5 дорожно-строительных управлений, мостостроительное управление, 8 дорожных ремонтно-строительных управлений, 25 производственных дорожных участков, дирекция строящихся дорог, проектная контора, управление технологической комплектации (УПТК), расположенные на всей территории Пермской области и в г.Перми.

Основными функциями “Пермавтодора” было строительство, эксплуатация, текущий, средний и капитальный ремонт дорог и искусственных сооружений в пределах Пермской области.

На балансе управления находилось и содержалось:

а) дорог республиканского значения	- 891 км
в том числе:	
с асфальтобетонным покрытием	- 365 км
щебеночных, брусчатых мостовых и гравийных	- 521 км
грунтовых дорог	- 5 км
б) дорог областного значения	- 1241 км
в том числе:	
с асфальтобетонным и цементнобетонным покрытием	- 71 км
щебеночных и гравийных	- 1170 км
в) дорог местного значения	- 7593 км
в том числе:	
с асфальтобетонным и цементнобетонным покрытием	- 81 км
щебеночных, брусчатых мостовых и гравийных дорог	- 4756 км
грунтовых дорог	- 2756 км

На дорогах “Пермавтодора” имелось и содержалось большое количество искусственных сооружений:

а) мостов железобетонных, бетонных и металлических	- 195 штук
длинной по настилу	- 5089 м
деревянных мостов	- 1607 штук
длинной по настилу	- 14004 м
б) водопропускных труб капитального типа	- 4577 штук

деревянных

- 1400 штук

За 1976-77 год было построено:

1) 342 км дорог с твердым покрытием, в том числе 144 км с асфальтобетонным. Для сравнения: за весь период 1971-1975 гг. было построено дорог с асфальтобетонным покрытием 234 км.

2) Построено мостов 30 шт.

1142 пог.м

3) Построено железобетонных труб

695 шт.

В 1978 году было завершено строительство республиканской дороги Юкеево-Коса, а до конца 1980 г. планировалось построить асфальтобетонное покрытие на дорогах Лысьва-Кунгур, Очер-Краснокамск, Менделеево-Кудымкар, Нытва-Менделеево и создать сквозной постоянный и круглосуточный проезд до областного центра.

Шереметьева С.Н., директор государственного архива Пермской области (ГАПО)

Хомякова Н.В., главный хранитель фондов ГАПО

**ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ
строительством и ремонтом
дорог Пермской области**

- 13 мая 1921 г. - создан строительно-дорожный подотдел Пермского губисполкома
- 14 февраля 1924 г. - организовано дорожное управление Пермского окрисполкома
- 1924 г. - Пермским отделом местного хозяйства организуются дорожно-мостовые дружины
- 1926 г. - образован дорожный подотдел отдела местного хозяйства Пермского окрисполкома
- 1930 г. - дорожный подотдел выделен в самостоятельный дорожный отдел Пермского окрисполкома
- Октябрь 1938 г. - образован дорожный отдел исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся
- 16 сентября 1939 г. - образовано управление автомобильного транспорта исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся
- 3 марта 1940 г. - при управлении автомобильного транспорта организована проектно-изыскательская контора
- 23 марта 1960 г. - управление автомобильного транспорта переименовано в управление строительства и ремонта автомобильных и шоссейных дорог исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся.

- 24 декабря 1972 г. - создано Пермское областное производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог “Пермавтодор” исполнительного комитета Пермского областного Совета депутатов трудящихся.

ДИНАМИКА изменения денежного счета в СССР

1. Декрет СНК от 03.11.21. - выпущен особый знак - рубль 1922 года, приравненный к 10.000 руб. старого образца
2. Декрет СНК от 24.10.22. - выпущен новый дензнак 1923 года, приравненный к 100 руб. 1922 года или к 1 млн. старых рублей
3. Декрет СНК от 11.10.22. - Государственному банку предоставлено право выпуска банковских билетов - червонцев, которые получили строго определенное содержание, установленное в 1 золотник 78,34 доли (10,774234 г) чистого золота. Червонцы выпускались 10-рублевого достоинства
4. Декреты СНК от 15.02.24., 07.03.24. - один рубль казначейскими билетами был приравнен к 50 тыс. руб. дензнаками 1923 г. или к 50 млрд. руб. старыми знаками
5. 1936 г. - понижение содержания золота в рубле (0,167674 г)
6. 1937 г. (до 1950 г.) - 1 доллар приравнивался к 5 руб.30 коп.
7. Декабрь 1947 г. - 10 руб. денежных знаков старого образца (1924 г.) меняются на 1 руб. новыми деньгами. Ставки заработной

платы остались на прежнем номинальном уровне

8. 1947 г. - золотое содержание рубля - 0,167155 г.
9. 1950 г. - золотое содержание рубля - 0,222168 г.; 1 доллар США приравнивался к 4 руб.
10. С 1 января 1961 г. - замена старых денег новыми из расчета 10 руб. старых = 1 руб. новых денег.