

МКОУ «Средняя общеобразовательная школа № 4»

Всероссийский конкурс исследовательских краеведческих работ учащихся

«Отечество - 2016»

Номинация «Летопись родного края»

« Из истории Осеевского моста (период 1919-1930 гг.)»

Подготовила:

Оплетаева Ирина Игоревна

Учащаяся 8 А класса

Основное место учёбы: Муниципальное казённое образовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 4»

Адрес образовательного учреждения: 641882 Курганская область,

г. Шадринск ул. Свердлова д.49

Домашний адрес: 641871 Курганская область, г. Шадринск ул. Архангельского д.52 кв. 21

Контактный телефон: 8-919-594-62-98

e-mail: lama44444444@mail.ru

Руководитель:

Брюховских Людмила Владимировна

Должность и место работы: учитель русского языка и литература

МКОУ «Средняя общеобразовательная школа № 4»

Адрес места работы: Курганская область, г. Шадринск ул. Свердлова д.49

Контактный телефон: 8-922-573-58-12

Шадринск 2016

Аннотация

Мосты — одно из самых древнейших изобретений человечества. Они позволяют преодолевать препятствия в виде водоема, оврага, обвала, поэтому являются и одним из важнейших средств коммуникации. Сегодня в мире существует более миллиона мостов разной длины, высоты и красоты. Но данная работа посвящена некоторым страницам истории Шадринского (Осеевского) моста через реку Исеть. В ней предоставлены исследования о повседневной работе коммунальных служб города по сохранности моста в конце 20-ых годов прошлого века, основанные на сведениях архивных документов и печатных источников.

Работа будет полезной для ознакомления с бытовыми, повседневными заботами жителей города и работой дорожных служб по обеспечению бесперебойной работы моста.

Оглавление

1. Вступление	4
2. Глава 1 Обзор информации печатных изданий	5
<u>Исследования архивных документов.</u>	
3. Глава 2 Первый капитальный ремонт.....	6-7
4. Глава 3 Наем рабочих и оплата труда	8-9
5. Заключение	10
6. Список источников и использованной литературы.....	11
7. Приложение 1.....	12
8. Приложение 2.....	13
9. Приложение 3.....	14

Вступление

Наш город имеет большую и славную историю, она описана во многих краеведческих сборниках. Изучаются разные аспекты городской жизни, в том числе и развитие коммунального хозяйства, так как оно неразрывно связано с повседневной жизнью и бытом каждого гражданина города. Есть и сведения об истории Осеевского моста, но период с 1919 по 1930 гг. в печатных изданиях остался мало освещённым, поэтому тема показалась довольно интересной. Есть и ещё одна причина, которая заставила меня обратиться к этой теме. Изучая историю своего рода, я обратилась к истории Осеевского моста, так как от родных слышала, что мой прадед в довоенные годы участвовал в ремонтных работах на этом мосту, но в какие годы это было точно, никто не мог сказать. Работая с документами первого десятилетия после гражданской войны, я поняла, что мои исследования могут принять более широкий характер, так как в документах отражалась жизнь целого поколения людей, их повседневный нелёгкий труд.

Цель этой работы восполнить исторические сведения о работе Дорожного Отдела по сохранности деревянного моста через р. Исеть, а также рассказать о труде жителей города и окрестных деревень, занятых на ремонтных работах.

Задача – показать в каком состоянии находился мост в период 1919-1927 гг., какие работы осуществлялись коммунальными службами по сохранности и эксплуатации моста, сохраняя бесперебойное сообщение между городом и деревнями Шадринского уезда, лежащими на разных берегах реки.

Исследование основано на изучении печатных литературных источников и архивных документов.

Глава 1

Обзор информации печатных изданий

Про Осеевский мост в печатных литературных изданиях упоминается часто, ведь это важная часть жизни города. Он соединил Шадринск с пригородной деревней Осеево и со всей южной частью Шадринского района.

В «Шадринской энциклопедии» С.Б. Борисова есть информация, что в 1919 г., когда в Шадринск вошли отряды Красной Армии, белые, отступая, взорвали южный осеевский мост и сожгли его. «Вскоре уездный ревком приступил к восстановлению разрушенного моста. Сроки были жесткими, на строительстве работали плотники со всего уезда, бойцы 10-ой кавалерийской дивизией под руководством начдива Н.Д. Томина и мостовая полурота инженерного батальона 30-ой стрелковой дивизии. Отстроенный к половодью 1920 г. мост, как и прежде, был деревянным, имел 2 пролета, соединённых высокой дамбой. Но конструирован был другим: высоким с верхним расположением бревенчатых ферм. Мощные ледорезы в 2 ряда в шахматном порядке стояли в воде на рёлках и на берегу... новый мост выходил на улицу Трудовую, теперь Комсомольскую, мимо входа в собор».

В книге «Шадринск. Городское хозяйство», авторы Л.П. Осинцев, В.П. Андреев и А.А. Усольцев, читаем: «В последующие годы на мост еще не раз приходили работники и строители... Деревянное сооружение требовало к себе неусыпного внимания...»

На этом информация о довоенном периоде в истории Осеевского моста в печатных изданиях заканчивается.

Глава 2

Первый капитальный ремонт.

В архивных документах первые упоминания о состоянии Осеевского моста появляются в 1923 г. В Деле 5 «Документы о состоянии мостов 1923-24 год». Десятник Перминов составляет для Дорожного Отдела ряд записок о состоянии моста, вот одна из них: «Мост № 1. В настиле 2 пробоины, требуется 1 доска 3 аршина длины 5 вершков шириной 1 ¹/₂ вершка толщины. Мост № 2. Произвести смену настила: на настиле 24 пробоины. Требуется 8 досок 3 аршина длины 5 вершков шириной 1 ¹/₂ вершка толщины». Из всего этого следовало, что мост нуждался в капитальном ремонте.

В деле 51 имеется акт № 8 о состоянии Осеевского моста, составленный зав. Дорожным Отделом Шадринского Окрисполкома Михайловым В. И., и об. Техника Дорожного Отдела Беловым В.И., техником Управления Окружного Инженера Добошинским Л.К. и председателем Осеевского с/совета Висновым К.О. «1928 г. января 25-ый день. Мы ниже подписавшиеся произвели осмотр моста через р. Исеть у деревни Осеево с целью выделения его состояния, полученных повреждений и годности к дальнейшей службе, причем оказалось следующее:

Осеевский мост, будучи построен Военно-Дорожным отрядом в 1919 г. взамен сожженного белыми при отступлении колчаковских банд, т.е. еще при обстановке военного времени, имеет ряд отступлений от нормальных технических норм, так например:

1. Судя по многим признакам, сваи не добивались до должного стандарта
2. Болты и различного рода наковки поставлены или меньших размеров, или в недостаточном количестве, а в частности, нет вовсе железных ножей у ледорезных брусьев
3. Врубки и различного рода соединения сделаны без должной тщательности

При осмотре моста обнаружен целый ряд деформаций, полученных им от ледоходов, и в особенности от ледохода 1927г. ... Комиссия находит, что

намеченные по плану 1927-1928 гг. работы отнюдь не могут дать гарантии того, что в ближайшие годы при сильном ледоходе не пострадает мост или старые ледорезы в части не ремонтируемой».

Далее к акту прилагалась дефектная ведомость, содержащая 25 пунктов (некоторые из них можно увидеть в *приложении 1*) наименования частей и требуемых исправлений, а также была составленная предварительная смета по материалам и рабочей силе. Общая сумма составила 1303р. 28 коп.

Основная работа заключалась в ремонте двойных быков, которые следовало укрепить новыми сваями, а также установить на них верхние подушки и подкосы; постройке новых ледорезов у 1-4 двойных быков.

В ходе ремонта выяснилось, объём проделанной работы не всегда укладывается в сроки и сметы. Об этом свидетельствуют акты, отражающие сложности и непредвиденные затраты, например: акт 232 о работе, не предусмотренной сметой:

1. «Вследствие очень большой толщины льда... потребовалось больше рабочей силы, чем было предусмотрено сметой.
2. Забивка сваи происходила при сильных морозах, требовалась сколка льда на довольно большую глубину, а также его расчистка и уборка.
3. При забивке свай в такие морозы (а сваи бились преимущественно из сырого леса) были случаи раскалывания свай, что требовало выверчивание их обратно и замены другими.
4. При замене негодных и недостающих частей новыми явилась необходимость укорачивания или удлинения имевшихся болтов, т.к. сильно поврежденные быки и ледорезы требовали зачастую постановки разных по размерам болтов для одной склейки или накладного бруса».

Как видим, при капитальном ремонте возникали непредвиденные сложности со строительным материалом, а работы велись в тяжелых погодных условиях.

Глава 3

Наем рабочих и оплата труда

Кроме того, интересна и информация о найме рабочих и оплате их труда. До 1928г. строительство и ремонт моста происходили с участием населения, которых нанимали, как правило, на подённую работу. В основном это были чернорабочие, которые при помощи ломов и кирок скалывали примерзший слой грязи к верхнему настилу моста, расчищали лед возле быков и ледорезов; привлекались извозчики для подвоза стройматериалов, вывоза льда, а также для поездок в город для различного рода покупок. Зарплата чернорабочего составляла 1 руб. 12 коп. за день, извозчикам платили 2 руб. 20коп. Для ремонта быков и ледорезов нанимались артели плотников.

В 1928г. в разное время на мосту работали 5 артелей плотников (артель Жеделева, артель Сурикова, артель Распопова, артель Парилова, артель Федорова). Расчет всегда производился за две недели работы, но предварительно составлялся акт о проделанной работе и её стоимости.

В марте 1928 г. в Президиум Окрисполкома было направлено письмо Округного отдела Союза Строителей, о не соблюдении п.6 колдоговора заключенного Дорожным Отделом о найме рабочей силы через Биржу Труда (полный текст письма в *приложении 2*): «Отметить не нормальное отношение приема рабочей силы через Биржу Труда, из крестьян... против такого найма Окротдел протестует и просит предложить Дорожному Отделу выполнить этот пункт. В случае не выполнения дело будет передано в суд». Из этого документа следует, что появились коллективные договоры с профсоюзными организациями, и поэтому нанимаемые рабочие должны были быть членами профсоюза и быть зарегистрированными на Бирже Труда. С этого времени на строительстве и ремонте моста работала только одна артель плотников Субботина.

Какую же работу производили плотники? Акт от 28 марта 1928г. содержит перечень работ произведенных артелью Субботина с 16 по 28 число:

1. Устройство ледорезов (раздел содержит 6 пунктов).

2. Ремонт моста (раздел содержит 7 пунктов).

3. Ремонт старых ледорезов (раздел содержит 1 пункт)

(Весь перечень работ можно увидеть в полном тексте акта находящимся в *приложении 3.*)

Плотники имели разный разряд, поэтому тарифная ставка, которая утверждалась Дорожным Отделом при участии Окрпрофсоюза, была разная. Выписка из ведомости № 5 с 16 по 31 января 1928г. об этом свидетельствует.

Плотник: **9-ого** разряда имел ставку **2 руб. 19 коп.**

7-ого разряда имел ставку **1 руб. 75 коп.**

6-ого разряда имел ставку **1 руб. 56 коп.**

5-ого разряда имел ставку **1 руб. 38 коп.**

Общая сумма заработка по ставке составила **109 руб. 72 коп.** с учетом приработка в **35 руб. 61 коп.**, она составила **145руб. 33 коп.**

За время вынужденного простоя (слишком морозные и ненастные дни), а также за праздничные дни рабочим выплачивалась компенсация из расчета среднего заработка в час, она составляла от 17 до 30 копеек в час. Раздаточная ведомость содержала не только сумму зарплат, но и подробное описание оплачиваемых работ.

Изучив эти документы, приходишь к выводу, что рабочие получали незначительные суммы за такой тяжёлый труд, и условия труда тоже были нелёгкими, так работы производились в основном при наступлении холодов, когда река покрывается льдом, чтобы удобнее было добираться до ремонтируемых объектов и подвозить к ним материалы.

Заключение

В работе изложено исследование архивных материалов периода 1923-1928 гг. содержащих информацию о кропотливой и порой незаметной для окружающих работе, обеспечивающей бесперебойное сообщение между городом и деревнями Шадринского уезда, лежащими на разных берегах реки.

К сожалению, сведений о моём прадеде не обнаружилось, но работа по истории Осеевского моста будет продолжена, т.к. не все архивные документы достаточно исследованы и обработаны.

Перспективы этой работы заключаются в том, чтобы восполнить пробелы в истории жизни нашего города и его жителей, а также моей семьи. Хотя в этот период не происходило никаких знаменательных исторических событий, но жизнь наших прадедов, так же, как и наша, складывалась из повседневного труда, обеспечивающего активную, хозяйственную жизнь города. А история складывается не только из великих событий, но и из повседневной жизни людей.

Список источников и использованной литературы:

1. С.Б. Борисов «Шадринская энциклопедия». В двух томах. Том I. А-П. / Ответственные редакторы В.Н.Иовлева, А.В.Плотникова. - Шадринск: Изд-во Шадринского пединститута, 2010. – 575 с.(с.445-446)
2. Л.П. Осинцев, В.П. Андреев и А.А. Усольцев «Шадринск. Городское хозяйство» - Шадринск: Издательство ПО «Исеть», 2004. – 320 с. (с.98-107)
3. Архивные документы фонда Р-218, опись-1:
 - А) Дело 5 «Документы о состоянии мостов 1923-24 год»
(с. 28,38,39)
 - Б) Дело 47 «Ведомости на выдачу зарплаты» с.146 (с.6-18, 121, 123).
 - В) Дело 51 «Документы о постройке Осеевского моста» с.155 (с.2-6, 38, 30, 36).
 - Г) Дело 52 «Сметы на ремонт городского моста через р. Исеть 1928-1929 гг.» с.64,
 - Д) Дело 59 «Ведомости на зарплату и табели учета рабочего времени при ремонте Осеевского моста 1928г.» с.142 (с. 2-3).

Дефектная ведомость

№	Наименование частей	Наименование исправлений	Количество	Примечание
1	Заборная стенка	разобрать		
2	Перила	Разобрать и вновь поставить	72 п.м	Старые пер.
		Вновь поставить	17 п.м	Новые пер.
3	Пролёты строения	Разобрать	50 п.м	Верхнее строение
4	1-й двойной бык	Укосную верхнюю сваю,	1 шт	Поставить вновь
		Диагональную схватку	1 шт.	
		Подкос сверху	1 шт	
5	2-й двойной бык	Заменить новым		
6	3-й двойной бык	Усилить 2-м рядом свай		
7	4-й двойной бык	Забить вновь 2 коренных сваи с верховой стороны и 2 укосных сваи,	2 шт.	Построить вновь
		Верхних подушек	2 шт.	
		Подкосов	2 шт.	
		Горизонтальных верхних схваток	2 шт.	
		Болтов	3 шт.	

Всего 25 пунктов.

Приложение 2

Облпрофстрой, Президиум Окрпрофбюро, Инспектору охраны труда, Дорожный Отдел и Профком Союза строителей.

Правление Окротдела Союза строителей настоящим доводит до сведения Президиум Окрисполком в нижеследующем по работе восстановления мостов Осеевского и городского.

1. Работа принимает занятный характер, и может восстановление мостов застать весенний разлив реки, а также подъём воды во время подтайки.

Вследствие чего:

А) на введённую вторую смену обратить внимание на подбор чернорабочей силы через Биржу Труда, а также произвести усиление рабочих плотников.

Б) отметить ненормальное отношение приёма рабочей силы не через Биржу труда из крестьян, чем нарушается колдоговор п. 6, заключённый Дорожным Отделом. Против такого найма Окротдел протестует и просит предложить Дорожному Отделу выполнить этот пункт. В случае не выполнения дело будет передано в суд.

В) отметить нерациональное использование рабочей силы в случае недостатка отдельных частей на постройке, как-то: болтов, центровок и др. и так же отметить нерациональное использование технического надзора на постройке, нагружая последних не свойственными функциями.

2. Предложить построечному комитету Союза строителей провести ряд производственных совещаний по постройке для устранения производственных недостатков, а также улучшения трудовой дисциплины среди рабочих. Во избежание могущих быть о недоразумений со своевременным восстановлением мостов Окротдел просит Президиум Окрисполкома обратить на вышеуказанное должное внимание и дать соответственные указания Дорожному отделу.

Акт

1928 марта 28 дня мы ниже подписавшиеся врио техника по ремонту Осеевского моста Белов В.И, счетовод Заустинский Е.И. и представитель группы рабочих Субботин Андрей производили учет работ, выполненных группой Субботина за время с 16 по 28 марта включительно, причем оказалось следующие:

А. Устройство ледорезов

1. Сделана сборка всех частей ледореза №4 со сделанием всех врубок и постановкою болтов из расчета 56 руб. 29 коп.
2. Уложено на место нижних подушек к подводным подкосом у 3-его и 4-ого ледорезов всего 6 шт. по 1,7 м каждый. Погонный метр равен 20 руб. 10 коп при толщине их в 22 см по 33 коп. Всего на сумму 3 руб. 37 коп.
3. Сделано в выправление свай у 1-ого и 4-ого ледореза всего 32 шт. по 50 коп. за каждую. Всего на 16 руб.
4. Сделаны подмости для ледореза № 4, считая 3% с общей суммы стоимости ледореза 56 руб. 29 коп плюс обделка бревен 10 руб. 08 коп, а всего 67 руб. 37 коп. Итого 1 руб. 99 коп.
5. Сделано надевание 5 шт. железных башмаков к сваям ледореза №4 по 12 руб. 07 коп.
6. Опущено в воду и поставлено на место 6 шт. подводных подкосов у того же ледореза:
 - А) Собственно за спуск в воду с устройством подмостей по 4 руб. за каждый всего на сумму 24 руб.
 - Б) За установку на место с зарубанием гнезд в сваях с нарубанием шипов у подкосов при длине каждого в 7м всего погонных метров 42 по 42 коп. и того на сумму 17 руб. 64коп.

Б. Ремонт моста

7. Уложено подбалок длиной 4,25 м 20 шт. и длиной 2,20 м 10шт. Всего 107 погонных метров.
8. Уложено прогонов в 2 ряда с соединением концов зубом и постановкой болтов, 41 погонных метров $x/o=410$
9. Уложено 2 насадки длиной 6,3 м каждая, всего 12,6 погонных метров, а всего уложено частей в верхнем строении 529,6 погонным метром, из расчета по 42 коп на сумму 222 руб. 43 коп.
10. Уложен по прогоном поперченный настил из старого накатника с вычерчивание под рейку и частично прибивкою шпильями. $41,00 \times 6,6 = 270,6$ м кв. по 29 руб. 05 коп всего на 79 руб. 83 коп.
11. Уложено по перечному настилу продольный настил частично из старых частично из новых досок с притёскам крошек и прибивкою шпильями. $41,00 \times 5,6 = 229,6$ кв. м по 57 коп всего 130 руб. 87 коп.
12. Сделано выпрямление 15 шт. свай у 2-ого и 3-его двойных быков, по 50 коп. Всего на 7 руб. 50 коп.
13. Сделаны подмости при положении на место верхних схваток, насадок, подбалок и прогонов, стоимость укладки которых выражается:
 - А) Верхние горизонтальные схватки штук $16 \times 6,8$ погонных метров = $108,8 \times 33$ коп. = 35 руб. 50 коп.
 - Б) Насадок, подбалок и прогонов 529,6 погонных метров, на сумму 222 руб. 43 коп.
 - В) Верхних подушек штук $19 \times 1,4$ м $26,6 \times 34$ коп. 3% общей суммы 267 руб. 67 коп.
 - В. Ремонт старых ледорезов

Сделаны подмости при укладке наклонных брусьев взамен пришедших в негодность (См. раздаточную ведомость № 6, №12) на сумму 65 руб. 48 коп. + 3 руб. 70 коп. = 69 руб. 19 коп. 3 % отчего составляет 2 руб. 08 коп.

А всего произведено работ на сумму 570 руб. 66 коп.

Изложенное комиссия своими подписями удостоверяет.