

133355

# ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

## Череповецкого Туб. Дорожного Отдела

по вопросу об использовании инициативы местного населения  
в деле исправления волостных и сельских дорог.



г. Череповец, Гублит № 1802. Типо-лит. газ. „Коммунист“. Тир. 500 экз.

## Докладная записка Череповецкого Губ. Дорожного Отдела.

По вопросу об использовании инициативы местного населения в деле исправления волостных и сельских дорог.

В настоящее время в области дорожного хозяйства нашего Союза резко выделяются два следующих положения:

1) Необходимость обратить самое серьезное внимание на восстановление сети наших гужевых дорог, т. к. они являются одним из главных звеньев в цепи мероприятий, направленных к улучшению экономического благосостояния страны.

2) Невозможность исправления всех обыкновенных дорог республики за счет государственных и местных бюджетных ассигнований—в виду того, что потребные на восстановление дорог средства далеко превышают возможный на эту статью расхода проц. отчислений от налоговых поступлений.

В общегосударственном масштабе эти два основные момента были отмечены III-ей сессией ВЦИК, в работе же нашей губернии—их подчеркнул 13-й Губ. Съезд Советов. Выходом из положения, характеризуемого вышеприведенными условиями, является вовлечение местного населения в дело восстановления дорог волостного и сельского значений.

В центральных дорожных комиссиях в настоящее время уже разрабатываются тезисы будущих по данному вопросу законоположений, на местах же необходимо предусмотреть подробности технического проведения кампании по выполнению дорожных работ силами местного населения.

Посмотрим же, как должна быть разрешена эта задача в нашей губернии и что может дать для дорожного хозяйства целесообразное ее разрешение.

Приведем следующие статистические цифры.

У Е З Д Ы.	Число во- лостей.	Площадь в кв. вер.	Число муж. от 19 до 50 лет.	Число ра- боч. лошадей.	Число на- селен. мест.	Число дво- ров.
Череповецкий . . . . .	16	8336	67783	27554	1657	40802
Белозерский . . . . .	16	14511	38563	15846	1670	22620
Кирилловский . . . . .	8	6126	24064	8708	842	14796
Тихвинский . . . . .	14	14149	35208	15374	1385	20850
Устюженский . . . . .	9	11693	41279	17152	1439	26067
Всего . . . . .	63	54815	206887	84644	6993	125185

Максимальная площ. волости 2,673 кв. вер. Минимальная площ. волости 168 кв. вер. Средняя площ. волости 870 кв. вер.

Примечание: В указанные цифры не вошли города и поселки городского типа. Рабочие лошади считаются от 4-х лет. Числа мужского населения в возрасте от 18 до 50 лет приведены согласно данным Губстатбюро по переписи 1929 г.

Задача по вовлечению местного населения в дело самостоятельного улучшения волостных и сельских дорог распадается на две главные части: 1) приписка местных дорог к отдельным обществам и селениям, 2) организация и производство дорожных работ.

### 1. Приписка дорог.

Приписка местных дорог к отдельным обществам и селениям осуществляется административной властью на местах, каковой являются Волисполкомы и Райсельсоветы.

В целях выяснения возможности для данных органов практически подойти к разрешению поставленной задачи — произведен в средних числах расчет количества верст дорог волостного и сельского значения, приходящихся на каждую волость. По наиболее хорошо обработанным данным, имеющимся в распоряжении губдортдела волостных и сельских дорог.

В Череповецком уезде . 1946 вер.  
.. Устюженском . . . . 2850 вер.

Всего . . 4795 вер. на 25 укрупненных вол.

Откуда на каждую волость в среднем приходится 107 на селенных мест, 2000 дворов и 3280 трудоспособных граждан.

В настоящее время по схеме административного аппарата в губернии имеются 63 Волисполкома и 468 Райсельсоветов, что дает в среднем 1 Волисполком и 8 Райсельсоветов на каждую волость.

Задача о приписке дорог, базируясь на приведенных цифрах должна разрешиться в каждой волости следующим образом:

1) Президиум волисполкома, имея в своем распоряжении составленные в настоящее время списки дорог волостного и сельского значения (190 вер.\*), производит теоретическое их распределение между населенными местами (170 пунктов) проводя эту разбивку по возможности пропорционально числу дворов в каждом селении и следя затем, чтобы все местные дороги волости были приписаны к селениям.

2. Каждый райсельсовет имея списки трудоспособных граждан и рабочих лошадей, получив из Волисполкома данные о разбивке дорог (25 в.) корректирует их в пределах своего района и на пленуме Райсельсовета фиксирует приписанные у селения участки дорог (1 $\frac{1}{2}$ —2 вер.) и списки лиц подлежащих работе на них (30 чел., 10 лош.)

3) На расширенном пленуме волисполкома окончательно утверждаются сообщаемые райсельсоветам перечни приписанных к селениям участков дорог.

## 2. Организация дорожных работ.

Наиболее трудно разрешимым организационным вопросом является отсутствие в административно-хозяйственном аппарате волости лиц хотя бы элементарно знакомых с дорожным делом. Если принять во внимание, что для содержания при каждой укрупненной волости по одному дорожному десятнику потребуется сумма в 15.000 руб. в то время как весь

\*) В скобках указаны средние числа.

годовой бюджет волости нашей губернии выражается в 7954 р. к., то вполне понятно, что на создание института волостных дорожных десятников, по крайней мере до наличия в центре субвенционного фонда, надеяться не приходится.

Имеющийся при Уисполкомах технический штат по своей малочисленности, конечно, не в состоянии организовать и наблюдать за развернувшимися по всей губернии дорожными работами. А между тем на практике безусловно необходимо специальное лицо, налаживающее работу и следящее за выполнением ее на каждом отдельном участке дороги.

Данный проект предусматривает наличие такого руководителя в лице председателя Райсельсовета, вооруженного прилагаемой к сему проекту технической инструкцией. В последней ясно и просто изложены простейшие приемы организации и производства дорожных работ. На основании этой инструкции Предрайсельсовета осведомляет уполномоченных от сельсоветов как нужно осмотрев первоначально свои участки дорог выделить первоочередные работы. Имея далее списки граждан и лошадей приписанных к каждому участку, Предрайсовет должен на основании раскладочных данных инструкции предусмотреть целесообразное использование имеющейся рабгужсилы в течении года на заготовку материалов и производства намеченных дорожных работ и в соответствии с этим давать уполномоченным Сельсоветов задания, кои они обязаны выполнить с помощью приписанных к дорогам граждан.

### 3. Популяризация работ.

подавляющее значение в целях массового проведения дорожных работ будет иметь заинтересованность в них со стороны местного населения. Для того, чтобы убедить широкие массы трудящихся в том, что проводимое мероприятие всецело идет им на встречу, удовлетворяя интересам того дела, плоды которого они сами пожнут в первую очередь— необходима заблаговременная и широкая агитация среди населения в пользу организации дорожных работ. Агитация эта осуществляется во-первых через административные органы на местах и во-вторых путем печатания в местной прессе обращений к трудовому элементу.

#### 4. Время производства работ.

Распоряжения о времени начала работ по дорогам волостного и сельского значения отдаются Уисполкомами через Волисполкомы Райсельсоветам. В течение года работы эти проводятся в 3 периода: 1-й период—зимний (ноябрь месяц), используется для заготовки лесоматериалов силами наиболее в это время свободных от других работ землепользователей.

II-й период—весенний, продолжительностью от 1-й до 2-х недель после посева яровых до сенокоса, является наиболее удобным временем для производства дорожных работ.

III-й период—осенний, назначается после окончания полевых работ в том случае, если намеченные во 2-й период работы не удалось закончить.

#### V. Какое население будет участвовать в работах.

В виду того, что проводимое мероприятие имеет целью улучшение дорог волостного и сельского значения, в дорожных работах должно участвовать все трудоспособное мужское население сел и деревень, за исключением 1) членов волисполкомов, 2) учителей школ, 3) красноармейцев.

#### 6. Получение лесного материала.

В настоящее время в Центре намечается узаконение бесплатного отпуска леса на волостные и сельские дороги. После декретирования данного положения—необходимый для работ лес будет по заявкам председателей Райсельсоветов отпускаться бесплатно из дач лесов местного значения. До издания такого декрета—лес может быть взят с придорожных полос, ширина коих в лесистых местах равна 10 саж.

#### 7. Фиксирование исполненных работ.

Выполненные дорожные работы принимаются председателем Райсельсовета и сведения о количестве их представляются в ВИК. Последние сообщают в Уисполкомы данные

о проводимой дорожной кампании. По окончании работ уполномоченные Сельсоветов отмечают непожелавших участвовать граждан и на общих сельских собраниях последним выносятся общественное порицание.

### 8. Что даст дорожному делу использование сил местного населения.

Не предвзято в настоящее время вопроса о том количестве дней в году, в течение которых намечается использовать труд каждого землепользователя мы можем рассчитать объем целесообразно организованных работ из расчета проведения дорожной кампании в течении 3-х дней в году, как это и предполагают в дорожных комиссиях Центра. Тогда, исходя из вышеприведенных цифровых данных, мы будем иметь теоретический источник трудовой энергии 600.000 человеко-дней и 240.000 конедней. На каждую версту волостных и сельских дорог в среднем придется по 50 человеко-дней и 20 конедней. В переводе на денежный эквивалент оценки этой рабгужсилы превосходит цифру 1.000.000 руб., что ясно говорит за огромную величину помощи, которую население может оказать дорожному делу. Насколько близко удастся на практике подойти к этой цифре и использовать лояльность трудящихся на удовлетворение их-же интересов покажет действительность.

Замзавгубдоротделом Инженер *Лунахов.*



# ИНСТРУКЦИЯ

по ремонту и содержанию грунтовых дорог.

## Краткое вступление.

Вырабатывая настоящую инструкцию, составитель ее считаясь с крайней неопытностью лиц, намеченных к пользованию ею, в отношении умения правильно организовать и производить дорожные работы—имел в виду несложно, ясно и коротко изложить методы технически грамотного разрешения задач, связанных с восстановлением сети дорог волостного и сельского значения.

Принимая во внимание, что ремонт этих дорог может осуществляться исключительно путем широкого вовлечения в дело помощи дорожному строительству трудящихся масс, каковое за отсутствием усовершенствованных снарядов и дорого стоящих материалов, исключает возможность применения сложных приемов улучшения дорог—инструкция ограничивается описанием простейших способов приведения в удовлетворительное состояние гужевых путей сообщения и в этом отношении не претендует на полноту в изложении всех применяющихся в данном деле методов.

Инструкция распадается на 2 части, из коих первая отвечает на вопрос о том, какие работы в первую очередь должны быть выполнены на данной дороге, как правильно выполнить их и как в дальнейшем поддерживать дорогу в исправности.

Вторая же часть содержит в себе данные для расчета потребных на производство отдельных работ рабгужсилы и материалов и служит для раскладки уроков между участниками организуемого ремонта.

## I. Ремонт грунтовых дорог.

### I. Как следует начать ремонтировать дорогу.

Прежде чем приступить к ремонту дороги необходимо осмотреть ее на всем протяжении и отметить те работы, которые должны быть исполнены в первую очередь. При этом надо твердо помнить, что прежде всего следует перестроить и отремонтировать разрушенные и неудовлетворительные мосты. Особое внимание необходимо также обратить на устройство надлежащих в'ездов на мосты.

Намечая далее ремонт полотна дороги, надо обязательно знать, что сперва исправляются самые непроезжие участки дороги и потому прежде всего должны включаться под ремонт: а) участки, проходящие по болотам и низменным местам, б) участки с большими выбоинами, в) места сильно расколенные, г) пучинистые места.

Выясняя какие дорожные работы подлежат к исправлению в первую голову—одновременно следует навести справки о том с какого расстояния удобнее всего навозить требующийся для работ материал—песок, лес, фашину и камень.

Потом на основании данных этой инструкции надо рассчитать сколько каких материалов потребуется для наметенных работ и сколько нужно подвод и людей для получения и доставки этих материалов с места добычи к месту работ.

Получив эти сведения необходимо организовать своевременную доставку материалов для ремонта дороги.

2. В какое время года и как заготавливаются материалы для дорожных работ.

## Л Е С.

На сельских дорогах населению придется чинить небольшие мосты, главным образом длиною от 0,50 до 1,00 сажени. Бревна для таких работ заготавливаются самого ходового размера, а именно длиною 3 саж. и 4 саж. и толщиной 5 и 6 вершков.

Для определения количества рабочих и подвод, которые понадобятся для того, чтобы срубить в лесу, окорить и доставить к месту работ с известного расстояния одно такое бревно—приведены данные в табл. № 1.

1. Лес предназначенный на постройку и ремонт мостов должен быть зимней рубки, вполне здоровый, прямой, очищенный от коры, несукватый, прямослойный, недряблый, без табачных сучьев, без синей заболони, без червоточин и глубоких трещин.

Наиболее удобным месяцем для рубки и вывозки бревен по неглубокому снегу является ноябрь.

## П Е С О К.

Употребляемый на ремонт дорог песок должен быть крупным, чистым без землистых примесей и не содержать глины более 15 проц. При заготовке песок измеряется в куб. сажнях. Данные о числе рабочих и подвод, потребных для добывания и перевозки с разных расстояний 1 куба песку находится в табл. № 2.

На месте работ заготавливаемый песок складывается по обочинам дороги правильными кучами (конусами): при приемке песка каждый конус измеряется веревкой или лентой „в перекидку“, т. е. от подошвы через вершину до подошвы; если при этом длина веревки выйдет равной 4 арш. 1 вер.—значит конус содержит  $\frac{1}{8}$  куба песку, если длина получается 5 арш. 2 верш. конус имеет  $\frac{1}{4}$  куба песку.

Песок заготавливается летом и считаясь с интересами землепользователей заготовку его нужно приурочивать ко времени между окончанием посевов и началом сенокоса.

## К А М Е Н Ь.

Употребление камня при ремонте дороги: 1) на кладку стенок к мостам вместо свай, 2) на замощение в'ездов на мосты и 3) на устройство отдельных участков в мостовой) выгодно только тогда—когда дорога идет по богатой камнем местности, добыча камня легка и доставка его благодаря близости возки не затруднительна.

Заготавливаемый камень должен быть крепкой породы, не выветривающийся на морозе. Камень собирается с полей или выламывается из карьеров летом и складывается в штабель высотой  $1\frac{1}{2}$  сажени. Доставка его к месту работ производится санным путем в то время когда подвозят и бревна. В таблице № 3 даны сведения сколько рабочей силы и повод нужно для собирания и перевозки 1 куб. саж. камня.

## Ф А Ш И Н А (хворост).

Хворост для фашинных работ рубится из ветвей и молодых отводков ивы и тополя. Березовый и ольховый хворост прочен если находится все время под водой. Хвойный хворост применяется лишь за неимением другого. Хворостины берутся длиною  $1\frac{1}{2}$  саж., диаметром примерно в 1 дюм.

При ремонте дороги хворост заготавливается перед самым началом работ и укладывается в штабеля вблизи ремонтируемых участков. Сведения потребной для заготовки фашинной рабсилы даны в табл. № 4.

### 3) Как правильно чинить мосты и трубы.

Опыт прошлого показал, что население перестраивая малые мостики, в целях ускорения работы, нередко прибегает к совершенно недопустимым приемам: например, устраивает новый мост путем заброски накатником отверстия моста с накидкой сверху земли, или же наскоро набрасывает настил на две положенные на грунт лаги. Подобные „мости“—очень недолговечны, неудобны для проезда и конечно не допускают прохода по ним не только тракторов и локобилей, но и тяжело нагруженных телег.

Те небольшие свайные мостики, которые на трактах волостного и сельского значения местному населению придется чинить, главным образом, устраиваются на 10 сваях, забиваемых в грунт деревянной бабой на глубину не менее 2-х аршин. Сваи располагаются в 2 ряда, по 5 свай в каждом. На забитых сваях делаются шипы и на них укладываются две насадки, поперек коих, вдоль полотна, кладутся 5 прогонов моста. На прогоны настилают пластинчатый настил, который прихватывается 2-мя прижимами, концы коих входят в проушины 4-х забитых в землю тумб. Сваи в каждом ряду отстоят друг от друга на 2 аршина. Промежутки между ними со стороны насыпи забиваются пластинами, концы которых обрезаются заподлицо с откосами насыпи. Ширина моста между прижимами должна быть равной  $2\frac{1}{2}$  саж. Закапывание свай в землю вместо забивки их отнюдь не допускается. Вместо свай возможно устанавливать стулья. Особое внимание следует обращать на то, чтобы мост был правильно посажен, т. е. не возвышался бы сильно над полотном дороги, препятствуя езде, что часто приходится наблюдать на наших дорогах.

Данные о количестве лесоматериала и рабочих дней потребных для постройки таких малых мостов находятся в приложении, где приведены эскизы малых мостов разной длины.

В тех местностях, где высота насыпи значительна, в целях экономии лесоматериала при небольших водотоках можно устраивать деревянные трубы.

Как видно из чертежей в приложении—при малых размерах (отверстие 0,33 саж.) труба устраивается в виде деревянного, закрытого сверху, лотка из пластин, соединяемых шпонками. При отверстии же в 1 саж. труба делается на подобие малого моста. В приложении даны сведения о потребных количествах леса и рабочих для постройки таких труб.

При ремонте мостов более значительных размеров следует помнить, что при пролетах более 2-х саженой прогоны моста обязательно должны быть двойными. Несколько чертежей таких мостов показано в приложении, там же вычислены количества леса и рабочих, потребные для частичной замены отдельных частей такого моста новыми.

#### 4. Как надо исправлять в'езды на мосты.

Необходимо особенно следить за тем, чтобы в'езды на мосты были всегда в исправности и обеспечивали бы спокойный и плавный переход экипажа с полотна дороги на мост. Для этого в'езды нужно устраивать во всю ширину дороги и укреплять их накатом или фашиною с засыпкой сверху чуристым песком; при обилии камня их можно делать даже мощеными. Исправление в'ездов путем поверхностной подсыпки растительного грунта—совершенно не допускается.

Количество потребных для устройства в'ездов материала и рабсилы зависит от величины потребной работы при этом и в каждом отдельном случае определяется расчетом. В среднем, для устройства в'ездов к малому мосту нужно  $\frac{1}{4}$  куба чуры и  $\frac{1}{8}$  куба хвороста.

#### 5. Как исправлять полотно дороги.

Ремонт грунтовой дороги состоит: 1) в отводе воды и 2) в укреплении грунта полотна.

Способы того и другого зависят от значения дороги; чем больше грузооборот, т. е. чем гуще движение по дороге, тем лучше надо отвести от нее воду и сильнее укрепить грунт. От густоты-же движения зависит ширина полотна дороги и ширина полосы отчуждения, отводимые для нея. Так, для дорог уездного значения ширина полосы отчуждения в лесистых местах равна 20 саж.—в открытых—15 саж., дорог же волостных и сельских, полоса отчуждения в лесной местности составляет 10 саж., а в открытой— всего только 3 саж.

В соответствии с этим ширина дороги уездного значения принимается от 4 до 5 сажен., полотно ограничивается с обеих сторон канавами, по краям же проезжей части устраиваются обочины. Полотно волостных и сельских дорог далеко не имеет законченного вида, канавы отсутствуют и ширина этих дорог не превосходит 3-х саж.

На черт. в приложении показаны типы дорог уездного и волостного значения с указанием полосы отчуждения, отводимой для этих дорог.

## 6. Как делается на дорогах отвод воды.

Для осушения полотна дороги употребляются:

1) Рытье боковых канав, 2) под'ем середины полотна над краями, 3) рубка растущего по обочинам и канавам кустарника.

Нужно твердо помнить, что приступая к ремонту полотна, необходимо прежде всего отвести с него воду. Существующие при дорогах боковые канавы заплывают и засоряются, поэтому надо в первую очередь организовать их прочистку. Канавы эти существуют не везде. Так, на дорогах волостного и сельского значения они отсутствуют за недостатком места, отводимого под дорогу. Кроме того боковые канавы не нужны при насыпях высотой более  $\frac{1}{4}$  саж. и на местах с благоприятным водопроницаемым грунтом. Вообще, вновь канавы устраиваются лишь в случаях безусловной необходимости осушения дороги с большой грузонапряженностью. При этом, если по условиям местности окажется достаточно продольных канав с одной стороны, то необходимо сделать только одну канаву с нагорной стороны. Рыть новые канавы с 2-х сторон пути при ширине полотна меньше 3-х сажень, а также лишь для простого соблюдения типового профиля дороги—вооsprещается.

Ширина вновь устанавливаемых канав по дну делается в 0,15—0,20 саж., а глубина от 0,20 до 0,4,0 саж., в зависимости от количества протекающей воды. На всем своем протяжении канавы должны иметь продольный уклон; застой воды в канавах отнюдь не допускается.

Для стока воды с дороги—середицу полотна поднимают над краями так, что полотно становится выпуклым; выпуклость берется 1 вершок на сажень ширины.

Для осушения же дороги под действием солнечных лучей—вырубают сплошь заросшие кустарником участки дороги.

В табл. № 5 приведены данные о количестве рабочих, потребных для прочистки и прокопки 1 пог. саж. канав и для вырубки 1 десятины кустарника.

## 7. Как укреплять ездовую часть дороги.

Грунтовая дорога обыкновенно устраивается таким образом, что полотно ее подымается и делается выпуклым выброшенной из канав земель, а работы по устройству ездовой части заключаются в равнении дороги, т. е. в засыпании рытвин, промоин и выбоин. Эту засыпку надо делать хорошим грунтом, отнюдь не допуская навоза, дерна, камней или деревянных обрубков, потому что все это только вредит дороге, выступая после первого же дождя наружу и образуя выбоины. Выравненную дорогу укатывают 4 раза катком. При более неблагоприятных грунтах, каковыми для нашей губернии является глина, необходимы следующие меры к укреплению проезжей части:

При тощей глине, т. е. при суглинке и супесках полотно надо поднять на  $1\frac{1}{2}$ —2 фута, придать ему выпуклость и покрыть дорогу слоем в 4—5 дюймов чуристого песку, с хорошей утрамбовкой или укаткой до 10 раз.

При ширине проезжей части в 3 саж. на 1 версту требуется для этой работы около 70—80 кубов песку.

При жирной глине, на дорогу укладывают хворост, толщиной 6 дюймов, на него насыпают слой глины в 5—4 дм. с плотной утрамбовкой, или укаткой до 15 раз, сверх же всего рассыпают крупный песок, толщиной в 3—4 дм.

При этом на 1 вер. дороги требуется хвороста—100 куб., песку—60 кубов и глины—60 куб.

На черт. в приложении показаны типы укреплений полотна в разных грунтах.

## 8. Ремонт непроезжих участков.

### а) Дороги на болотах и в низинах.

На участках, проходящих в болотистых и тонких местах необходимо, отведя воду и поднимая полотно обязательно укреплять его фашиной. Как видно из чертежа, хворост связывается вицами в отдельные пучки (фашины) и эти фашины, длиной не меньше ширины дороги укладывают в насыпи рядами: первый ряд вдоль полотна, второй поперек и т. д., плотно уминая их и прибывая коль-



ями. Фашины поднимают выше уровня заливающих вод. Остальную часть насыпи делают из земли, а сверху насыпают слой крупного песку. Если по близости есть камень, верхнюю часть насыпи хорошо укрепить мощением.

#### б) Участки с большими выбоинами.

Выбоины, затрудняющие проезд, заделываются фашиной, которая укладывается в разработанную сначала выбоину поперек полотна. Безусловно воспрещается класть фашину в выбоины, не сделав из них стока воды и не удалив грязи, засыпать выбоины грунтом вместо фашины и оставлять после работы фашину не прикрытой.

#### в) Участки с большими колеями.

Сильно расколеенные участки планируются путем срезки бугров и заравнивания колеи.

#### г) Пучинистые места.

На глинистых участках грунт, лежащий ниже линии промерзания, увеличивается зимой в объеме и выпучиваясь, расстраивает полотно дороги. Весной же, глинистые грунты, оттаивая на всю их глубину пучатся под действием накапливающейся в них воды. Для избежания пучин принимают следующие меры: 1) делают правильный отвод воды, 2) поднимают полотно и трамбуют его на всю глубину промерзания, 3) Верхний слой насыпи устраивают из увеличенного слоя песка. 4) Устраивают под канавами деревянные лотки как видно на чертеже, в которые проводят из полотна осушающие воронки.

### 9. Содержание грунтовых дорог.

После окончания ремонта дороги за исправленными участками нужно непрерывно следить и сразу же исправлять замеченные повреждения, не допуская дальнейшего их ухудшения.

Летом главное внимание обращается на содержание в исправности мостов, в'ездов на них и плохих участков; зимой дороги обставляются вехами, расчищаются от снежных заносов. Кроме того, перед весенним ледоходом, вокруг свай больших мостов, необходимо околоть лед, а во время ледохода принять меры к постепенному пропуску льда через отверстия моста.

## Выписка из протокола № 52

ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ЧЕРЕПОВЕЦКОГО  
ГУБПЛАНА ОТ 8 V—1925 г.

С Л У Ш А Л И:

§ 6. О вовлечении населения в дело дорожного строительства (докладчик тов. Лупанов).

П О С Т А Н О В И Л И:

1. Привлечение населения к делу дорожного строительства признать желательной, для чего поручить ВИК'ам в каждой волости выделить уполномоченных которым через надлежащие организации и повести подготовительную работу по организации в селениях рабочих дружин.

2. Прикрепление за селениями местных дорог, произвести не по губернской средней величине, а предложить губдоротделу совместно с губстабтюре продеференцировать поурядно и по выявлении средней величины закрепить, за селениями все местные и сельские дороги.

3. Предложенную Губдоротделом инструкцию, как материал для руководства по ремонту полотна утвердить признавая особенно необходимым издать ее брошюрой и средства для рассылки на месте.

Подлинный за надлежащими подписями.

Утверждено президиумом Череповецкого Губисполкома  
13 мая 1925 г. Протокол № 107

Верно: Завтехчастью *Жолесов.*