

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«БАШКИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
СТЕРЛИТАМАКСКИЙ ФИЛИАЛ

На правах рукописи

Олейник Руфина Рушановна

**Становление и развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР
в 1919 - начале 1950-х гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация

на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:

доктор исторических наук, профессор

Самородов Дмитрий Петрович

Стерлитамак - 2018

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие Советской власти	31
1.1 Исторические условия и особенности формирования дорожного хозяйства в Башкирии.....	31
1.2 Мероприятия по восстановлению дорожного хозяйства в регионе в 1920-е гг.	44
Глава 2. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в годы первых пятилеток.....	62
2.1 Совершенствование системы управления и применение новых форм планирования (1928-1934 гг.)	62
2.2 Деятельность органов госбезопасности: опыт управления дорожным хозяйством (1935 - 1937 гг.).....	86
2.3 Особенности развития дорожного хозяйства в предвоенные годы (1938 – июнь 1941 г.).....	95
Глава 3. Кадровый потенциал и система материально-технического снабжения дорожного хозяйства Башкирской АССР	108
3.1 Трудовое участие населения и подготовка кадров.....	108
3.2 Совершенствование материально-технической базы	143
Глава 4. Функционирование дорожного хозяйства Башкирской АССР в годы Великой Отечественной войны и в период восстановления народного хозяйства (1941- начале 1950-х гг.)	165
4.1 Роль дорожной отрасли Башкирской АССР в стратегическом взаимодействии тыла и фронта в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)	165

4.2. Восстановление и дальнейшее развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР в послевоенный период (1946 - начале 1950-х гг.)	177
Заключение.....	199
Список использованных источников и литературы	205
Приложения.....	229

Введение

Актуальность темы исследования. Дорожное хозяйство – единый производственно-хозяйственный комплекс, включающий в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог. Это важнейшая отрасль общественного производства. От производственного функционирования дорожной отрасли и своевременной модернизации сети автомобильных дорог во многом зависит экономический рост страны, улучшение жизни населения, повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг¹. Во все исторические времена мобильность дорожной сети обеспечивала военную мощь государства и носила стратегический характер. Изучение истории становления и развития дорожного хозяйства в БАССР является важной и актуальной проблемой, исследование которой в различных исторических контекстах и ракурсах позволяет составить наиболее полную картину экономического развития нашего региона. В нашей работе мы представляем ретроспективные и перспективные векторы, которые определяли те или иные доминанты в политике советского государства, влияли на модификацию и поиски более эффективных стратегических планов развития данной отрасли хозяйства. Мы учитывали ретроспективные аспекты: несмотря на то, что от первых пятилеток нас отделяет колоссальный исторический отрезок времени, многие формы и методы индустриализации в области дорожного хозяйства представляют значительный научный интерес. Очевидны исторические факты: благодаря интенсивному внедрению новых экономических планов по модернизации дорожного хозяйства, новым формам планирования народного хозяйства, индустриальным проектам, разработанным и реализованным в

¹ Постановление Правительства РФ от 17 апреля 1999 г. № 438 О Государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. №17, 1999. ст. 2150.

годы сталинских пятилеток было создано единое экономическое пространство в нашей республике и в СССР в целом. Результаты выполнения планов первых пятилеток сказались на историческом процессе: накануне Великой Отечественной войны, в 1941 году, в стране были созданы мощные транспортные артерии, которые соединили промышленные центры с регионами, важные военно-стратегические объекты СССР. В годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) модернизированная система дорожного хозяйства внесла значительный вклад в стратегическое взаимодействие тыла и фронта. В послевоенное время была развернута работа по восстановлению дорожного хозяйства, разрушенного в годы войны, с учетом технологических и производственных инноваций в дорожном строительстве.

Объектом исследования является дорожное хозяйство Башкирской АССР в 1919 - начале 1950-х гг. В диссертационном исследовании изучались его различные аспекты: деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному и текущему ремонту, содержанию автомобильных дорог, созданию дорожной инфраструктуры. Учитывались политические, экономические и законодательные контексты, исследованы исторические материалы (решения и постановления партийных и государственных органов, съездов, конференций, статические данные, касающиеся дорожной деятельности)¹.

Предметом исследования является определение общих и специфических особенностей процесса становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в 1919 - начале 1950-х гг.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1919 г. до начала 1950-х гг. Выбор нижней хронологической границы исследования связан с образованием в 1919 г. Башкирской Автономной Советской Социалистической Республики, с момента создания первых государственных органов управления дорожным хозяйством в крае. Выбор верхней

¹ Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 07.02.2017) Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. №46. 2007, ст. 5553.

хронологической границы исследования (начало 1950-х гг.) обусловлен политическими и экономическими событиями: с одной стороны, после смерти И.В. Сталина сталинский период модернизации дорожного хозяйства сменился новым вектором – переориентацией на новые методы, с другой – были созданы новые государственные органы управления дорожного хозяйства (Управление дорожного и транспортного хозяйства при Совете министров БАССР, Министерство Строительного и дорожного машиностроения).

Территориальные рамки исследования включают в себя территорию Советской Автономной Башкирии (Малая Башкирия), образованной 20 марта 1919 г. и Уфимской губернии. По декрету ВЦИК от 14 июня 1922 г. Уфимская губерния была упразднена, а ее уезды включены в состав БАССР (Большая Башкирия). Административно-территориальной единицей БАССР до 1930 г. является кантон, а с августа 1930 г. – район. Таким образом, с 1922 г. территориальные рамки исследования – это Башкирская АССР в соответствии с ее границами.

Цели и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является комплексное изучение становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в период с 1919 до начала 1950-х гг.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- изучить исторические условия формирования дорожного хозяйства в Башкирии;
- исследовать основные мероприятия по восстановлению дорожного хозяйства в регионе в 1920-е гг.;
- рассмотреть основные этапы становления системы управления дорожным хозяйством Башкирской АССР в годы первых пятилеток;
- изучить особенности развития дорожного хозяйства в предвоенные годы;

- охарактеризовать трудовое участие населения и подготовку кадров в дорожном хозяйстве БАССР;
- проанализировать этапы совершенствования материально-технической базы дорожного хозяйства;
- исследовать роль и значение дорожной отрасли Башкирской АССР в снабжении тыла и фронта в годы Великой Отечественной войны;
- выявить специфику восстановления и дальнейшего развития дорожного хозяйства БАССР в послевоенный период (1945- начало 1950-х гг.).

Степень изученности темы. Вопросы становления и развития дорожного хозяйства освещались, как правило, с позиции рассмотрения истории социалистической индустриализации как неотъемлемой части правительственного курса. В историографии темы исследования следует выделить два основных этапа: советский и современный.

Первая попытка рассмотреть состояние дорожное хозяйство России была предпринята И.Д. Михайловым. В работе «Транспорт: его современное состояние»¹ автор приводит статистические данные, характеризующие общую протяженность шоссейных путей, убытки, причиняемые населению от бездорожья, количество автомобильного транспорта². Продолжая изучать различные виды транспорта, И.Д. Михайлов в 1925 г. опубликовал монографию «Эволюция русского транспорта. 1913-1925»³. В работе автор описывает общее состояние дорог в России к началу 1922 г., характеризует систему управления местным транспортом. Приводит данные о положении дел в автотранспортной отрасли к началу 1925 г. и связывает ее дальнейшее развитие с состоянием дорожного дела⁴. Минусом работ И.Д. Михайлова является отсутствие ссылок на источники.

¹ Михайлов И.Д. Транспорт: его современное состояние. М., 1919. 45 с.

² Там же. С. 45.

³ Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913-1925. М.-Л., 1925. 246 с.

⁴ Там же. С. 238.

Госпланом СССР под редакцией инженера Л.Н. Бернацкого была опубликована работа «Ближайшие задачи строительства»¹. Автор отмечает, что налаженное транспортное сообщение играет ключевую роль для всех отраслей народного хозяйства. По мнению Л.Н. Бернацкого, в ближайшем пятилетии необходимо финансировать в первую очередь строительство железнодорожного транспорта. Остальные виды путей сообщения, а именно: водные пути и гужевые дороги развивать лишь, исправляя существующие, что «во многих случаях является по существу постройкой вновь»². В целом работа отражает наиболее оптимальные варианты развития транспортного строительства СССР накануне реализации задач первой пятилетки.

В конце 1930-х гг. вышла монография бригаинженера Н.Г. Васильева «Транспорт в России в войне 1914-1918 гг.»³, посвященная изучению экономики транспорта в период Первой мировой войны. Помимо изучения деятельности железнодорожного транспорта, автором рассмотрено состояние шоссейных дорог, водного, гужевого и автомобильного транспорта. Общим недостатком работы является использование большого количества фактического материала, зачастую не подкрепленного соответствующими ссылками на источники и архивные фонды.

Первые попытки оценить роль и значение применения дорожных машин в строительстве, а также их эффективность появились в 1930-е годы⁴. Так, в 1939 г. был издан первый в СССР учебник «Дорожные строительные материалы», авторы, преподаватели Саратовского автодорожного института кафедры «Строительные материалы», К.И. Штауб, М.И. Волков, Р.О. Гельмер. В последующем учебник трижды переиздавался⁵.

¹ Бернацкий Л.Н. Ближайшие задачи строительства. М., 1926. 69 с.

² Там же. С. 66.

³ Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. М., 1939. 264 с.

⁴ Анохин А.И. Дорожные машины / А.И. Анохин. Л., 1933. 696 с.; Он же. Дорожное дело / А.И. Анохин, И.К. Шкадов, И.Е. Бугаев, Л.В. Пашков, Сидоренко. М.-Л., 1933. 747 с.; Дубелир Г.Д. Автогужевые дороги: учеб. пособие / Г. Д. Дубелир. Т.1. Л., 1934. 455 с.

⁵ Волков М.И., Штауб К.И., Гельмер В.О. Дорожные строительные материалы. М.-Л., 1939. 584 с.

Среди работ послевоенных лет следует отметить двухтомный учебник Н.Н. Иванова «Строительство автомобильных дорог»¹. Данным исследованием было отмечено возросшее внимание специалистов к изучению развития дорог с усовершенствованным типом дорожных покрытий. основополагающим исследованием по изучению истории дорожного строительства стала вышедшая в 1950-е гг. двухтомная работа А.С. Кудрявцева «Очерки истории дорожного строительства в СССР»². Автор рассматривает обобщенный опыт развития дорожного хозяйства и техники России с древнейших времен до 50-х гг. XX в. В работе детально изучены вопросы, связанные с развитием сухопутных дорог, этапы внедрения новых механизмов в дорожном строительстве. В целом монография А.С. Кудрявцева написана на основе привлечения широкого круга архивных материалов и по сей день не теряет свою актуальность.

В конце 1960-х гг. инженерами Н.А. Алексеевым, П.Ф. Бурлаем, В.А. Станкевичем был издан труд, посвященный основным этапам развития дорожного хозяйства РСФСР за 50 лет (1917-1967 гг.)³.

Вопросы становления транспортных коммуникаций можно проследить в работах, посвященных индустриальному развитию советского государства⁴. В частности, в региональной историографии выходит в свет исторический очерк «Советская Башкирия»⁵ под редакцией Р.Г. Кузеева, А.И. Харисова, Б.Х. Юлдашбаева. Так, по мнению авторов, социалистическая индустриализация, в смысле механизации и механизации производства, охватила все отрасли народного хозяйства. В том числе и транспорт. В транспортной сети Башкирии произошли серьезные изменения, выразившиеся, во-первых, в коренной реконструкции средств сообщения, во-

¹ Строительство автомобильных дорог. М., 1948. 304 с.

² Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.1 Дооктябрьский период. М., 1951. 332 с.; Он же. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.2 Послеоктябрьский период. М., 1957. 367 с.

³ Основные этапы развития дорожного хозяйства РСФСР за 50 лет (1917-1967 гг.) / Н.А. Алексеев, П.Ф. Бурлай, В.А. Станкевич; М-во автомоб. транспорта и шоссейных дорог РСФСР. ЦБТИ. М., 1967. 54 с.

⁴ Петросян К.А. Советский метод индустриализации. М., 1951. 260 с.; Хавин. А.Ф. Краткий очерк истории индустриализации СССР. М., 1962. 438 с.

⁵ Советская Башкирия: исторические очерки / Академия наук СССР, Башкирский филиал, Институт истории, языка и литературы; под ред. Р.Г. Кузеева, А.И. Харисова, Б.Х. Юлдашбаева. Уфа, 1957. 371 с.

вторых, в новом железнодорожном строительстве. Далее авторы описывают железнодорожный, речной транспорт, почтовую связь и ни слова не говорится о дорожном строительстве, лишь небольшая информация о состоянии автопарка БАССР. То же самое касается и положения народного хозяйства Башкирской АССР в послевоенный период.

Особый интерес представляет монография «Развитие промышленности Башкирии (Краткий очерк)», авторы В.И. Улин, А.В. Янгуразов. По мнению исследователей, развитие нефтяной промышленности в Башкирии способствовало строительству крупных электростанций, железных и шоссейных дорог, производству новых видов строительных материалов и другие¹.

Важным событием в научной жизни республики стал выход книги «Очерки по истории Башкирской АССР (советский период)»². В «Очерках...» индустриальное развитие республики нашло сравнительно полное отражение. Так, авторами были представлены сведения о социалистической реконструкции народного хозяйства, однако вопросы развития транспортной системы не затрагивались.

Индустриальное развитие Башкирии представлено в работе Ф.Л. Саяхова «Осуществление ленинского плана построения социализма в Башкирии (1926-1937 гг.)»³. Автор уделяет внимание строительству железной дороги Уфа - Ишимбаево, где решающую роль сыграла массовая помощь колхозного крестьянства республики. Помимо этого, в работе рассматривается история формирования кадров рабочего класса, их производственная активность и материальное благосостояние.

Изучением различных аспектов заявленной темы, в контексте экономико-географической истории края, занимались также публицисты и

¹Улин В.И., Янгуразов А.В. Развитие промышленности Башкирии (Краткий очерк). Уфа, 1958. С. 53.

²Очерки по истории Башкирской АССР: в 2 т.: Т. II. Под ред. Иванкова В.П., Кузеева Р.Г., Сайранова Х.С., Чугаева Д.А. Уфа, 1966. 643 с.

³Саяхова Ф.Л. Осуществление ленинского плана построения социализма в Башкирии (1926-1937 гг.). Уфа, 1972. 240 с.

краеведы. Вопросы развития дорог они затрагивали лишь косвенно¹, в контексте экономической истории края. Так, в очерке научно-популярного характера «Башкирия: Экономико-географическая характеристика»², автор М.Ф. Хисматов приводит сведения о развитии хозяйства дореволюционной Башкирии. По мнению, М.Ф. Хисматова крайне неудовлетворительное состояние железнодорожного транспорта и сети шоссейных дорог стали одним из серьезных препятствий, приведших к отсталости хозяйства.

Следует так же отметить труды видных советских экономистов³. Наибольшую известность среди публикаций подобного рода получила книга «История социалистической экономики СССР»⁴ в 7 томах под редакцией И.А. Гладкова. Работа выполнена в Институте экономики АН СССР, в Отделе изучения экономической мысли и обобщения опыта развития социалистической экономики. Нами была изучена глава, посвященная развитию транспортных коммуникаций. В целом коллектив авторов учебника опирается на материалы статистических сборников и постановления Съездов Совета СССР. На долгие годы данный учебник стал базовым для многих советских исследователей. В частности, известный ученый-историк В.С. Лельчук в своей работе «Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы»⁵, описывая развитие транспортных коммуникаций в годы первой

¹Тахаев Х.Я. Башкирия: экономико-географическая характеристика / Х.Я. Тахаев; отв. ред. П.Г. Воробьев. М., 1950. С.78–186, 193–309; Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии: краткий экономико-географический очерк. Уфа, 1960. С. 9-32, 49-57; Долгополов К.В., Федорова Е.Ф. Поволжье. Экономико-географический очерк. М., 1967. С. 116-125; Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. М., 1976. 87 с.

²Хисматов М.Ф. Башкирия: Экономико-географическая характеристика. Уфа: Башк. кн. изд-во, 1968. 287 с.

³ Построение фундамента социалистической экономики в СССР. 1926-1932 гг. / Под ред. И.А. Гладкова. М., 1960. 574 с.

⁴ История социалистической экономики СССР. Том 1. Советская экономика в 1917-1920 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1976. 448 с.; История социалистической экономики СССР. Том 2. Переход к нэпу. Восстановление народного хозяйства СССР: 1921-1925 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1976. 480 с.; История социалистической экономики СССР. Том 3. Создание фундамента социалистической экономики в СССР: 1926-1932 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1977. 536 с.; История социалистической экономики СССР. Том 4. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР: 1933-1937 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1978. 520 с.; История социалистической экономики СССР. Том 5. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1978. 566 с.; История социалистической экономики СССР. Т. 6. Восстановление народного хозяйства СССР. Создание экономики развитого социализма, 1946 - нач. 1960-х годов / Принимали участие И. А. Гладков, А. Д. Курский, А. И. Коссой и др. М., 1980. 589 с.

⁵ Лельчук В. С. Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. М., 1984. 304 с.

пятилетки, ссылается на третий том «Истории социалистической экономики СССР».

Состояние и развитие дорожной отрасли нашли свое отражение в исследованиях, посвященных истории отдельных городов республики. Так, после 1960-х гг. были изданы книги об истории городов Уфы, Туймазы, Белорецка, Сибая, Бирска, Октябрьского и др. В исследованиях подробно представлено промышленное развитие, динамика количества населения, социально-политические и культурные изменения в развитии общества¹. Развитие путей сообщений освещено фрагментарно и поверхностно, а сведения в отношении города Туймазы и вовсе отсутствуют². Значительный интерес представляет исследование, посвященное истории города Уфы³.

Проблемы восстановления и развития городского дорожного хозяйства в СССР были рассмотрены в монографии А.Е. Страментова⁴. Большой интерес для исследователей представляют разделы учебника, посвященные дорожному строительству на разных этапах истории.

Вопросы дорожного хозяйства нашли свое отражение в изучении развития различных видов транспорта⁵. В монографии И.В. Ковалева «Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945)»⁶ содержит богатый научный и информационный материал о работе советского транспорта в сложных военных условиях. Становление транспортного сообщения и его роль в экономическом развитии региона представлена в исследовании «Пути

¹ Октябрьский и октябрьцы: авт. кол.: А.Г.Ахметшин, Н.С.Бабич, А.И.Бурма и др. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1983. 301 с.; Стерлитамак / под ред. Г. Арсланов, М. Абдуллин, М. Резбаев и др. Уфа, 1984. 104 с.; Бирск / К. Ш. Ахияров и др.; ред. коллегия: П.И. Пеннер и др.; сост. М.И. Иванов. Уфа, 1989. 96 с.

² Салават / авт. кол.: В. Азнагулов, Г. Галиев, Г. Галин и др. Уфа, 1987. 68 с.; Нефть на Каме / М.П. Новиков, М.С. Зеликман, А.Н. Яшина. М., 1988. 221 с.; Уфа – столица Башкирской АССР / Х.Я. Тахаев, И.И. Пархоменко. Уфа, 1961. С. 66-75; Туймазы / Н.Н. Лиференко. Уфа, 1971. С. 3-44; Белорецк / Л. Г. Борозинец. Уфа, 1979. С. 58-59.

³ История Уфы: краткий очерк / Академия наук СССР; Институт истории, языка и литературы; под ред. В.В. Балгушкина, Р.Г. Кузеева, Р.Г. Ганеева. 2-е изд. Уфа, 1981. 608 с.

⁴Страментов А.Е. Курс городских дорог: Допущено Всес. ком-том по делам высшей школы при СНК СССР в качестве учеб. пособия для вузов системы НККХ / А.Е. Страментов, проф. д-р техн. наук. М.; Л., 1944. 374 с.

⁵ Развитие транспорта СССР. 1917-1962: Ист.-экон. очерк / Акад. наук СССР. Ин-т экономики. М., 1963. 403 с.; Транспорт СССР. Итоги за 50 лет перспективы развития. М., 1967. 324 с.; Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; Под ред. И.В. Белова. М., 1987. 311 с.

⁶ Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945). М., 1981. 480 с.

развития инфраструктуры региона» под редакцией Л.В. Митрофановой¹. Автор отмечает, что автодорожная сеть Башкирии складывалась параллельно хозяйственному освоению отдельных районов, поэтому размещение автомобильной сети в основном соответствует сложившемуся размещению хозяйства и населения республики. Вопросам роли транспорта в контексте социологического анализа посвящена монография Е.А. Жукова «Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства: Вопросы теории и практики»². Автором рассмотрены проблемы развития и повышения эффективности функционирования материально-технической базы основных видов транспорта как элементов единого транспортного комплекса СССР.

Подводя итоги первому этапу историографии, нужно отметить, что данный период отмечен появлением значительного круга исследований, посвященных изучению как общих тенденций развития дорожного хозяйства, так и его отдельным аспектам. В региональной историографии дорожный вопрос рассматривался лишь в контексте социалистической индустриализации края, экономико-географической характеристики, а также в рамках истории развития отдельных городов. Очевидна общая тенденция: в советский период наблюдается возросший интерес исследователей к истории развития транспорта в СССР. В то же время, в рамках изучаемой проблематики, авторы работ ограничились лишь кратким описанием автомобильного и гужевого транспорта, изучением динамики протяженности дорог, объемов грузоперевозок промышленного сырья и продукции.

В начале 1990-х гг. в историографии заявленной темы отмечен интерес исследователей к изучению истории дорожного хозяйства³. Большинство работ, опубликованных в этот период, были посвящены вопросам развития дорожной техники, проектированию и строительству дорог⁴.

¹ Пути развития инфраструктуры региона: Сб. ст. АН СССР, Башк. фил., отд. экон. исслед. / отв. ред. Митрофанова Л.В. Уфа, 1984. 119 с.

² Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства: Вопросы теории и практики / Отв. ред. Маркова А.Н. АН СССР, Ин-т экономики. М., 1990. 160 с.

³ Сорокин Ю.К. Первое шоссе России: Москва-Санкт-Петербург. М., 1996. 125 с.

⁴ Бабков В.Ф. Пути сообщения. М., 1993. 221 с.

В честь 250-летия дорожной отрасли России вышла в свет книга «Дороги России. Исторический аспект»¹ под редакцией почетного дорожника России А.А. Надежко. В этом исследовании было рассмотрено действительное состояние дорог и мостов на различных исторических этапах, проанализирована роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии нашей страны. В книге представлен большой фактический материал, на основании которого автор представил критический анализ последствий строительства дорог и искусственных сооружений в разные периоды. Данным автором также была издана справочная энциклопедия дорожника². В 1996 году вышла в свет еще одна книга – «Дороги России. Страницы истории дорожного дела»³ (авторы-составители: В.Н. Фролов, А.Н. Чистиков, О.А. Яковлев, Н.Ю. Семенов, А.А. Надежко, Л.А. Процай). В рамках изучаемой проблематики наибольший интерес представляют разделы: «Начало автомобильной эры», «Страна Советская», «В царство социализма», «Трудные версты войны», «Золотой век» дорожного строительства».

Роль транспорта в народном хозяйстве России освещена в работах Г.А. Гольца⁴. История транспорта и других средств коммуникаций на широком хронологическом материале – с древнейших времен до наших дней – представлена в монографии И.М. Могилевкина «Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее»⁵. В этом исследовании достаточно полно показана роль транспорта в экономическом, социальном и общецивилизационном прогрессе.

Вопросы трудового участия населения в дорожном хозяйстве рассмотрены в трудах Л.В. Изюмовой⁶, Р.Р. Хисамудиновой¹, С.Н. Уварова².

¹Дороги России. Исторический аспект / под ред. Надежко А.А. М., 1996. 408 с.

²Справочная энциклопедия дорожника. М., Т. 4. 2006.

³Дороги России. Страницы истории дорожного дела: научно-популярная литература. СПб., 1996. 200 с.

⁴Гольц Г.А. Значение транспорта в народном хозяйстве: новые подходы к количественной оценке // Проблемы прогнозирования. 1994. № 6. С. 64–75; Гольц Г.А., Филина В.Н. Пути развития транспорта в России // Проблемы прогнозирования. 1998. №3. С. 74-86; Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России: исторический очерк // Россия и современный мир. 2007. № 1 (54). С. 119-136.

⁵Могилевкина И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М., 2005. 357 с.

⁶Изюмова Л.В. Повинности колхозного крестьянства на Европейском Севере России в конце 1930-х - 1950-е гг.: дисс. ... канд. ист. наук, 2001. 279 с.; Повинности российского крестьянства в 1930-1960-х годах / М.А. Безнин, Т.М. Димони, Л.В. Изюмова; ВНКЦ ЦЭМИ РАН, Вологод. гос. пед. ун-т. Вологда, 2001. 141 с.

В целом авторы дают отрицательную оценку роли трудового участия населения в дорожном хозяйстве. Так, в исследовании Л.В. Изюмовой отмечено, что дорожная повинность негативно отражалась не только на положении сельского населения, но и на дорожном хозяйстве. По мнению автора, бездорожье страны, низкое качество автогужевых трактов можно рассматривать как прямое следствие длительного существования дорожной повинности сельского населения. В свою очередь Р.Р. Хисамутдинова, рассматривая участие колхозников в дорожном хозяйстве, отмечает, что они не отработывали положенное по закону трудовое участие на дорожных работах и за колхозами оставалась огромная задолженность³.

В современной региональной историографии вопросы развития путей сообщений в Башкортостане на уровне комплексного монографического исследования практически не освещены. Некоторые аспекты становления дорожного хозяйства в БАССР раскрыты в юбилейные годы дорожной отрасли. Инициатором написания данных работ стал Башкиравтодор⁴. В целом авторами представлена скудная информация, содержащая лишь справочные сведения об основных этапах развития дорожного хозяйства в Башкирии⁵.

Наиболее значимой по своему информационному содержанию является монография Ш.Х. Аминова «Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом»⁶. В исследовании на основе комплексного анализа и содержательного обобщения исторических материалов освещена история становления и развития

¹ Хисамутдинова Р.Р. Государственные трудовые повинности советского крестьянства в 40-е - начале 50-х гг. XX века (на материалах Урала) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета Электронный научный журнал 2013. № 2. С. 131-144.

² Уваров С.Н. Трудовые повинности крестьян Удмуртии в годы Великой Отечественной войны // Вестник Удмуртского университета. 2015. № 4-1. С. 64-74.

³ Хисамутдинова Р.Р. Государственные трудовые повинности советского крестьянства в 40-е - начале 50-х гг. XX века (на материалах Урала) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета Электронный научный журнал 2013. № 2. С. 140.

⁴ Дорожная отрасль Башкортостана. Уфа, 1999. 47 с.; Дорожная отрасль Республики Башкортостан: Этапы пути / авторы сост. Мазин В.И., Возненко О.Г. Уфа, 2004. 224 с.

⁵ История Уфимского автотранспортного колледжа (1930-2005) / сост. Р.А. Аюпов. Уфа, 2005. 256 с.

⁶ Аминов Ш.Х. Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом. Уфа, 2008. 251 с.

дорожного строительства в России и Республике Башкортостан. Подробно, в исторической перспективе, рассмотрены этапы развития технологии и технических средств, используемых в дорожном строительстве. Представлена история становления ГУП Башкиравтодор. Данная работа носит несколько узкую источниковую базу. Автор использовал преимущественно источники ведомственных архивов.

Изучению истории развития традиционных средств передвижения у башкир посвящена монография Муллагулова М.Г. «Башкирский народный транспорт. XIX – нач. XX в.»¹. В своем труде автор, привлекая этнографический материал, раскрывает дореволюционный период становления дорожной отрасли Башкирии, что позволяет нам рассмотреть предшествующий опыт строительства дорог в регионе. Краткая информация о развитии транспорта в Башкортостане представлена в работах Р.З. Янгузина, И.Г. Акманова².

Примечательно, что в современной историографии исследуемая проблема преимущественно освещается в контексте социально-экономического развития Башкортостана в дореволюционный период. В частности, можно отметить работы М.И. Роднова, который является крупным специалистом по вопросам демографии и истории крестьянства Уфимской губернии начала XX в. Однако в последние годы сфера его интересов охватывает и историю развития транспортных коммуникаций в Башкортостане в начале XX в.³.

¹ Муллагулов М.Г. Башкирский народный транспорт. XIX-нач. XX в. Уфа, 1992. 152 с.

² История Башкортостана (1917-1990 гг.) / Под общ. ред. Р.З. Янгузина. 1997. 276 с.; История Башкортостана с древнейших времен до наших дней: В 2 т. / Под. ред. И.Г. Акманова. Т.2: Уфа, 2004; История Башкортостана. XX в. / Сост. Акманов И.Г., Касимов С.Ф. Уфа, 2006. 600 с.

³ См.: Роднов М.И. Транспортные коммуникации в Башкортостане на рубеже XIX-XX вв. // Организация территории: статика, динамика, управление: Материалы Всероссийской научно-практической конференции / БГПУ, Кафедра экономической географии, кафедра всеобщей истории Башкирского госпедуниверситета. Уфа, 2006. С. 152-157; Роднов М.И. Автомобиль на Южном Урале – к вопросу об уровне модернизации российского общества в начале XX в. // История, университет, историк: Сб. научных статей / Отв. ред. В.Л. Пянкевич, В.В. Морозан / Санкт-Петербургский государственный университет, институт истории. СПб., 2014 (Труды исторического факультета СПбГУ. Том 19). С.79-86 и др.

В современной историографии вопросы транспортного развития приобретают все больший интерес у исследователей¹. В региональной историографии к числу работ, посвященных данной теме, относится кандидатская диссертация А.Р. Батыршина «Транспортная сеть Уфимской губернии во второй половине XIX - начале XX вв.»². В этом научном труде, помимо характеристики железнодорожного и речного транспорта, дана оценка существующим трактам и шоссе, расположенным в пределах губернии, рассмотрен процесс сооружения дорожного полотна. Автор отмечает, что диссертационное исследование – одно из первых исследований, затрагивающих проблему дорожного строительства на территории Южного Урала.

Особенности становления транспортных коммуникаций в отдельных регионах России представлены в диссертационных исследованиях Г.П. Рифицкого, И.Н. Лихорадовой. В докторской диссертации Г.П. Рифицкого изучены вопросы перестройки управления дорожным хозяйством и укрепления его материально-технической базы в предвоенные годы³. В кандидатской диссертации И.Н. Лихорадовой «Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX-XX веках»⁴ впервые предпринята попытка комплексного изучения истории дорожного строительства в одном из крупнейших регионов России и влияние его на состояние всей дорожной отрасли. Проанализированы основные организационные мероприятия по формированию концепции дорожного

¹ Гузенков С.В. История транспортного освоения Лено-Витимского района, 60-е гг. XIX в. - 1917 г.: дисс. ... канд. ист. наук. Иркутск, 1998. 282 с.; Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России, 70-е годы XIX в. - июнь 1941 г.: дисс. ... докт. ист. наук. Иркутск, 1998. 421 с.; Данилов А.В. История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII - первой четверти XX века: дисс. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2002. 172 с. Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.): дисс. ... докт. ист. наук. Тюмень, 2006; Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли республики Коми (1917-1945 гг.): дисс. ... канд. ист. наук. Белгород, 2015. 236 с.; Матвеева В.Р. Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925-1991 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2015.

² Батыршин А.Р. Транспортная сеть Уфимской губернии во второй половине XIX - начале XX вв.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2013. 187 с.

³ Рифицкий Г.П. Развитие автомобильно-дорожного комплекса России накануне и в годы Великой Отечественной войны (исторический аспект): дисс. ... докт. ист. наук. М., 1999. 453 с.

⁴ Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX-XX веках: дисс. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. 184 с.

строительства, созданию системы управления, подготовки кадров, развитию материально-технической базы, подведены экономические итоги реформирования дорожной системы. Роль путей сообщения в становлении торговли рассмотрена в докторской диссертации Д.П. Самородова¹.

Особая роль транспорта в развитии промышленности Башкортостана в годы индустриализации показана в диссертационных исследованиях А.В. Шафиковой, Н.З. Магадиева, С.М. Емелина, Т.Г. Байбуриной². В данных работах отмечается, что транспортная проблема существенно тормозила развитие промышленности республики. Так, по мнению А.В. Шафиковой серьезным препятствием между покупателями и промышленностью в БАССР на всем протяжении 1920-х годов оставалось неудовлетворительное состояние дорожно-транспортной сети³. В связи с чем себестоимость товаров местной промышленности оставалась очень высокой⁴. Рассматривая развитие государственной промышленности Башкортостана в годы первых пятилеток, Н.З. Магадиев приходит к выводу, что в тяжелых транспортных условиях оказались такие предприятия, как Баймакский медеплавильный завод, Красноусольский стекольный завод, трест «Альшеевуголь», трест «Южураллес» и молодая нефтяная промышленность республики. Автор пишет, что снижение выплавки меди в третьей пятилетке во многом объяснялось условиями транспортировки руды, которая осуществлялась автомобильным и гужевым транспортом, вызывая при этом значительные расходы, превышающие себестоимость вырабатываемой продукции в пять и более раз⁵. В свою очередь Р.Р. Басыров, рассматривая создание химической

¹ Самородов Д.П. Капиталистическое развитие торговли в дореволюционной Башкирии (вторая пол. XIX - начало XX вв.): дисс. ... докт. ист. наук. Уфа, 2002. 554 с.

² Шафикова А.В. Государственная промышленность Башкортостана в годы нэпа, 1921-1928: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 1999. 205 с.; Магадиев Н.З. Развитие государственной промышленности Башкортостана в 1928 - 1940 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2001. 291 с.; Емелин С.М. Промышленность Башкирской АССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2002. 198 с.; Байбурина Т.Г. Промышленность города Уфы в годы предвоенных пятилеток и Великой Отечественной войны: 1928-1945 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2004. 255 с.

³ Шафикова А.В. Государственная промышленность Башкортостана в годы нэпа, 1921-1928: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 1999. С. 166.

⁴ Там же. С. 42.

⁵ Магадиев Н.З. Развитие государственной промышленности Башкортостана в 1928 - 1940 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2001. С. 167.

промышленности в Башкирской АССР в 1930 - 1960-е гг. отмечает, что на протяжении всего индустриального рывка 1930-1950-х гг. уровень развития магистральных отраслей экономики предполагал наличие отлаженного механизма согласованности в решении всех совместных вопросов и проблем, особенно в промышленных узлах. Прежде всего, это касалось экономических связей между промышленными предприятиями и строительными организациями, промышленными предприятиями и всеми видами транспорта, транспортными организациями, между промышленными и торговыми организациями и т.д.¹ Продолжая мысль известного ученого-историка М.Б. Ямалова, автор приходит к выводу, что отсутствие такого механизма приводило к тому, что «экономический эффект, полученный в одном звене экономики, легко терялся в других»². Следствием этого явилось образование технологической многоукладности, длительное сосуществование передового и архаичного в рамках одной экономической системы, что в целом было характерно для всех стран второго эшелона модернизации.

Итак, современный этап историографии представлен рядом исследований, посвященных роли транспорта в экономическом, социальном контексте развития. В свою очередь появляются работы, посвященные вопросам внеэкономического принуждения, в которых показана роль трудового участия населения в строительстве дорог.

Таким образом, анализ историографии позволяет сделать вывод о том, что большинство исследований посвящено комплексному анализу дорожного хозяйства в широком хронологическом диапазоне и в общероссийском масштабе, а также рассмотрению отдельных аспектов заявленной темы. Однако на региональном материале изучены лишь некоторые аспекты дорожного хозяйства и работа транспорта республики в исследуемый период. В региональной историографии дорожный вопрос рассматривался только в

¹ Басыров, Р.Р. Создание химической промышленности в Башкирской АССР в 1930 - 60-е годы: дисс. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2006. С.135.

² Ямалов М.Б. Индустриальное развитие Республики Башкортостан в 1965-1985 годы: автореф. дисс. ... докт. ист. наук. Уфа. 1998. С. 44.

контексте социалистической индустриализации края, экономико-географической характеристики, а также в рамках истории развития отдельных городов. Комплексная характеристика дорожного хозяйства БАССР не получила в указанных работах должного освещения, была ограничена лишь свидетельствами иллюстративного и фрагментарного характера.

Источниковая база исследования. Автором были использованы опубликованные и архивные источники, которые можно разделить на следующие группы: документы политических партий и общественных организаций; нормативно-правовые акты и делопроизводственная документация органов государственной власти; делопроизводственная документация предприятий, учреждений и организаций; официальная статистика; источники личного происхождения, периодическая печать.

Опубликованные источники представлены главным образом документами и материалами съездов, конференций, пленумов, заседаний центральных, областных и местных органов КПСС, а также Верховного Совета СССР и Совета министров СССР, отдельных министерств и ведомств, органов государственной власти РСФСР и Башкирской АССР¹. Данные документы позволяют проследить процесс организации и регулирования различных аспектов региональной политики СССР. В них отражены основные принципы социалистической индустриализации страны: размещение производственных сил, строительство транспортной инфраструктуры, порядок использования рабочей силы. Исходя из анализа указанной категории источников, можно выделить распоряжения советского правительства отраслевым и региональным органам власти по процедуре

¹ См.: XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). 30 января – 4 фев. 1932. Стенографический отчёт. М., 1932. 296 с.; Декреты советской власти. В 2 т. Том I. 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. М., 1957. 626 с.; Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Часть II. 1925-1953. Коллектив авторов. Сборник документов цикла «КПСС в стенограммах, документах и материалах». - 7-е изд. М., 1953. 1204 с.; Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. М., 1946. 878 с. и др.

планирования, изучения и контроля мероприятий региональной политики в сфере дорожного строительства.

Особую группу источников составляют политические и экономические программы, выступления, тезисы и доклады видных советских партийных и государственных деятелей – В.И. Ленина, И.В. Сталина, Ф.Э. Дзержинского, Н.И. Бухарина, Л.М. Кагановича¹. В их трудах содержатся основные политические и идеологические установки партийно-государственного руководства по индустриальному развитию страны.

Следующую не менее важную группу документов составляют опубликованные информационно-статистические сборники. Привлечение данного вида источников позволило составить представление об общей протяженности автогужевых дорог, грузообороте, состоянии автопарка БАССР и рассмотреть деятельность дорожного хозяйства в исследуемый хронологический период. Важность статистических источников состоит в том, что они дают возможность сопоставить данные, исследовать динамическую составляющую в модернизации дорожного хозяйства. К числу наиболее значимых можно отнести: экономико-статистический справочник районов Башкирии²; основные показатели плана народнохозяйственного и социально-культурного строительства Башкирской АССР³; общероссийские статистические справочники⁴.

¹ См.: Бухарин Н.И. Избранные труды. История и организация науки и техники. Л., 1988. 507 с.; Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 1. М., 1967. 564 с.; Он же. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 2. М., 1967. 372 с.; Сталин И.В. Сочинения. Т. 13. М., 1951. 424 с.; Каганович Л.М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М., 2003. 669 с.; Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 43. М., 1970. 562 с.

² Районы Башкирской АССР: Стат. справочник. Уфа, 1931. 325 с.; Районы Башкирии: экономико-статистический справочник районов за 1932-1933 гг. / Упр. нар.-хоз. учета Башк. АССР. Уфа, 1934. 65 с.; Башкирская АССР районный экономический справочник. Гос. плановая комис. при СНК БАССР/отв. ред. Г.В. Нигмаджанов. Уфа, 1939. 246 с.

³ См.: Башкирская АССР. Государственная плановая комиссия. Основные показатели плана народнохозяйственного и социально-культурного строительства Башкирской АССР на 1933 год / отв. ред. А.К. Самсонов. Уфа, 1933. 177 с.; Основные показатели народнохозяйственного плана Башкирской АССР на 1934 год: материалы к XVI Башкирской обл. парт. конференции / отв. ред. Ш.М. Даутов. Уфа, 1934. 31 с.; Основные показатели народнохозяйственного плана Башкирской АССР на 1935 год: проект / Гос. плановая комис. Башкирской АССР / отв. ред. Я.Н. Дубенский. Уфа, 1935. 66 с. и др.

⁴ Статистический справочник СССР за 1928 г. Москва: Статистическое издательство ЦСУ СССР, 1929; Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1935. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М. 1935; Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1936. ЦУНХУ.

В числе работ справочного характера, посвященных истории Башкирии, особое место занимают «юбилейные» издания. Эти официальные издания содержат, как правило, большое количество цифровых данных, полученных от Статистического управления Башкирской АССР¹.

Характеристика динамики удельного веса расходования средств на дорожное строительство содержится в статистическом обзоре Главдортранса. В этом обзоре приведены показатели обеспеченности дорогами в отдельных краях (областях АССР) и РСФСР².

В работе привлекались материалы периодических изданий. Были изучены материалы журнала «За рулем» (1928-1940 гг.), «Хозяйство Башкирии» (1927-1933 гг.); газеты «Власть труда» (1922-1924 гг.), «Красная Башкирия» (1925-1944 гг.). В них содержится информация о строительстве и ремонте дорог, деятельности «Автодора», готовности дорог к перевозке семян или уборке урожая и пр.

Неопубликованные документы, извлеченные из центральных и республиканских архивохранилищ, представлены в основном нормативно-правовой и делопроизводственной документацией центральных, областных и местных партийных, профсоюзных и государственных органов, а также различных учреждений, ведомств, предприятий и организаций. В общей сложности было проанализировано 24 архивных фонда в трех архивохранилищах: Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Национального архива Республики Башкортостан (НА РБ).

Большую ценность для исследователя представляют материалы, хранящиеся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ). В

Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М., 1936; Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. М.-Л., 1932; СССР в цифрах 1935 г. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М., 1935.

¹ См.: Десять лет Советской Башкирии 1919-1929 (Материалы к юбилейному Съезду Советов). Уфа, 1929. 425 с.; 15 лет Советской Башкирии. Уфа, 1934. 284 с.; Социалистическое строительство Башкирии за пятнадцать лет экономико-статистический справочник Упр. нар.-хоз. учета БАССР / отв. ред. и авт. предисл. А.Т. Гисматуллин. М., 1934. 144 с.; XX лет Башкирской Автономной Советской Социалистической Республики (1919-1939 гг.): сборник статей / ред. кол: Р.У. Кузыев, Ф.С. Кудряшев, В.П. Крюков и др. Уфа, 1939. 215 с.; Народное хозяйство Башкирской АССР (1917-1967): статистический сборник. Стат. упр. Башк. АССР / ред. В.Н. Комаров и др. Уфа, 1967. 277 с. и др.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 122.

фондах Р-5446 (Совет министров СССР) и А-259 (Совет министров РСФСР) содержится главным образом нормативно-правовая и делопроизводственная документация, регламентирующая партийно-государственную политику в сфере строительства, восстановления и ремонта автомобильных дорог в стране. В фондах Ф. А-399 (Главное дорожное управление при Совете Министров РСФСР), Ф. А-406 (Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции РСФСР), Ф. Р-7511 (Комиссия советского контроля при Совете народных комиссаров СССР), Ф. Р-4041 (Главное управление коммунального хозяйства Наркомата внутренних дел РСФСР), Ф. Р-4426 (Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог СССР), Ф. Р-9419 (Главное управление шоссейных дорог Министерства внутренних дел СССР), Ф. Р-374 (Центральная контрольная комиссия ВКП(б) - Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции СССР) содержатся официально-распорядительные источники и материалы ведомственного делопроизводства. К их числу следует отнести: приказы Народного комиссара автомобильного транспорта РСФСР; приказы и циркуляры Главдорупра при СНК РСФСР; приказы Главдорупра при СМ РСФСР; переписка с Центральным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта СССР; материалы проверок выполнения постановления правительства в области дорожного строительства; материалы по реорганизации дорожных органов. Среди документов делопроизводственного комплекса интерес представляют: ежегодные отчеты Башкирского автономно-республиканского дорожного управления; отчеты по дорожному строительству и положения о дорожном Совете при ЦС общества «Автодор»; отчеты о несчастных случаях, связанных с производством, состоянии техники безопасности и освоении средств по номенклатуре мероприятий по охране; планы дорожного строительства.

В ходе исследования автором были привлечены источники личного происхождения. Так, нами были изучены материалы личного фонда (ГАРФ. Ф. 10145) заместителя министра внутренних дел СССР (1948-1953 гг.) Н.К.

Богданова. Данный источник носит характер путевых заметок о деятельности Гушосдор НКВД-МВД СССР и о его руководителях.

Особую ценность представляют документы Российского государственного архива экономики (РГАЭ). В фондах Ф. 2277 (Управление шоссейных, грунтовых и узкоколейных железных дорог Комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР), Ф. 8130 (Государственный всесоюзный трест по изготовлению локомотивов и машин дорожного строительства Главного управления среднего машиностроения Наркоммаша СССР. 1930-1937 гг.), Ф. 312 (Учреждения по строительству и эксплуатации автомобильных и шоссейных дорог СССР) сосредоточены документы, скомплектованные по отраслевому признаку. Указанные фонды содержат: программы, протоколы и положения Управления шоссейных, грунтовых и узкоколейных железных дорог Комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР; приказы и постановления Всесоюзного треста по изготовлению локомотивов и машин дорожного строительства; материалы переписок Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта СССР с остальными ведомственными организациями.

Неопубликованные документы республиканского уровня представлены в Национальном архиве Республики Башкортостан (НА РБ). Нами были изучены дела 10 фондов: Ф. Р-786 (Управление строительства и ремонта автомобильных дорог при Совете Министров Башкирской АССР); Ф. П-122 (Башкирский республиканский комитет КП РСФСР); Ф. Р-833 (286-й дорожно-эксплуатационный участок Управления шоссейных и грунтовых дорог автотранспорта при СНК Башкирской АССР); Ф. 7174 (Партийная организация КПСС дорожно-строительного управления треста «Башдорстрой», г. Стерлитамак); Ф. Р-689 (Башкирский республиканский совет Всесоюзного общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог); Ф. Р-788 (290-й Хайбуллинский дорожно-эксплуатационный участок Башдортранспорта); Ф. Р-8911 (Башкирский

областной комитет профсоюза шоферов и авиаработников); Ф. 2787 (Партийная организация КПСС дорожного участка № 287, Стерлитамакский район); Ф. 3547 (Партийная организация КПСС управления «Башавтодор», г. Уфа, Советский район); Ф. 6341 (Партийная организация КПСС дорожной конторы треста «Башнефтедорстрой», г. Ишимбай). В многочисленных приказах, докладах, списках, сведениях, циркулярах, планах и годовых отчетах местных дорожных органов содержатся сведения о протяженности и состоянии местной дорожной сети, списках дорог, технические указания и пр. Особое значение имеют документы парторганизаций ВКП(б) и профсоюзов различных дорожно-строительных управлений, дорожных контор и пр.

Таким образом, источниковая база диссертации представлена разнообразными документами и материалами, комплексное исследование которых позволило показать историческую динамику развития дорожного хозяйства Башкирской АССР (в период с 1919 до начала 1950-х гг.), выявить основные закономерности и тенденции, исторические причины модификации дорожного хозяйства с учетом экономического, политического контекста.

Методологическая основа исследования. Основными методологическими принципами исследования являются: принцип историзма, принцип объективности, принцип системности, которые позволяют, на основе использования широкой источниковой базы, рассмотреть сложный процесс становления дорожного хозяйства Башкирской АССР в 1919 – начале 1950-х гг.

Концептуальной основой исследования является теория модернизации, которая позволяет выявить ключевые процессы, определяющие ход отечественной истории, показать доминирующий вектор развития страны, определить роль различных социальных и политических сил в историческом процессе. В современной отечественной исторической науке модернизационная парадигма стала многомерной фундаментальной методологической базой.

Теория модернизации позволяет констатировать все объективные и субъективные факторы, оказывающие влияние на транспортную систему в контексте ее трансформации в геополитическом масштабе СССР и региональном масштабе – БАССР; зафиксировать основные тенденции развития дорожного хозяйства. В первой половине XX века модернизация экономики и политика государства ставили такие задачи – решить проблемы дефицитных ресурсов, изменить образ жизни населения. Для достижения своих целей политические и государственные органы применяли методы административно-авторитарного руководства экономикой и обществом. Существующая транспортная инфраструктура страны не отвечала потребностям динамично развивающихся отраслей промышленности. Становление и развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР осуществлялось параллельно с индустриальным развитием СССР и носило модернизационный характер.

В работе были использованы компаративный (сравнительно-исторический), статистический и историко-генетический методы исследования. Применение компаративного метода позволило выявить региональную специфику развития дорожного хозяйства Башкирской АССР, определить уровни развития элементов системы дорожного хозяйства. Важную роль в исследовании занимает статистический метод. Определение основных тенденций и закономерностей развития дорожного хозяйства в Башкирской АССР в изучаемый период основано преимущественно на комбинировании и группировке огромной массы цифровых показателей с последующими их сопоставлениями и расчетами. Историко-генетический метод – позволил последовательно проанализировать этапы развития дорожного хозяйства. В ходе исследования нами также применялись математические методы исследования¹. В частности, регрессионный анализ

¹ Fogel R.W. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore, Maryland, The Johns Hopkins Press, 1964, XV p. 296 p.; Миронов Б.Н., Степанов З.В. Историк и математика. (Математические методы в историческом исследовании). Ленинград, 1976. 184 с.; Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования / И.Д. Ковальченко; Отделение историко-филологических наук. 2-е изд., доп. М., 2003. 486 с.

статистических данных грузооборота основных видов транспортных систем (водного, железнодорожного, автогужевого) позволил выявить степень их функциональной зависимости.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые в отечественной историографии была предпринята попытка провести комплексный анализ становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в период с 1919 до начала 1950-х гг. В процессе исследования были разработаны обширные и до настоящего времени слабо исследованные архивные материалы и документальные источники. В научный оборот введена документация об организации процесса строительства и реконструкции дорог в республике, о результатах исполнения директив и распоряжений партийных и советских органов о модернизации дорожного хозяйства. В работе впервые комплексно изучена кадровая политика, материально-техническое оснащение дорожного хозяйства Башкирской АССР. Проанализирован вопрос о степени готовности дорожных ведомств к выполнению мероприятий первых пятилетних планов. Наряду с этим диссертантом проведено изучение изменений в государственной политике в сфере дорожного хозяйства в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период.

Положения, выносимые на защиту

1. Результаты исследования подтверждают общую тенденцию низкого уровня развития дорожного хозяйства в Башкирской АССР. Отсутствие общего координирующего начала в управлении дорожным хозяйством и его рассредоточенность между государством и местными органами власти стали одной из причин, препятствующих развитию дорожного хозяйства в республике.

2. В связи с изменившимися историческими условиями политическим и государственным органам советской власти в системе дорожного хозяйства Башкирской АССР в первое десятилетие потребовалось решить ряд неотложных задач: во-первых, классифицировать дороги по их значению,

определить их грузонапряженность, улучшить материально-техническую базу, повысить кадровый потенциал; во-вторых, создать самостоятельный орган межведомственного характера.

3. Становление системы управления дорожным хозяйством Башкирской АССР зависело от выполнения плана первых пятилеток. Причинами неудовлетворительного выполнения плана дорожного строительства в БАССР стали: недооценка и второстепенность данного вида деятельности; неравномерность расхода средств на дорожное строительство; отсутствие качественного перспективного планирования дорожного строительства на местах.

4. Несмотря на официально утвержденный план, мероприятия по дорожному строительству выполнялись стихийно, без учета взаимосвязи плана строительства дорог с другими основными отраслями хозяйства. В итоге план дорожных работ не выполнялся в полном объеме.

5. В ходе выполнения первых пятилеток дорожное хозяйство Башкирской АССР испытывало целый ряд трудностей: нехватку квалифицированных кадров, недостаточное материально-техническое обеспечение и низкая заработная плата работников дорожного хозяйства.

6. В довоенный период была велика роль трудового участия населения в строительстве и ремонте дорог. Кроме того, в дорожном хозяйстве Башкирской АССР использовались методы социалистического соревнования, которые практиковали государственные органы, они применялись в союзных республиках и областях. В 1940 г. утвердился «ферганский метод» в строительстве дорог.

7. В годы Великой Отечественной войны основное внимание уделялось содержанию и ремонту мостов и переправ. Дорожное хозяйство было адаптировано к военной ситуации, доминирующей линией которой явилась организация стратегического взаимодействия тыла и фронта. Главной задачей дорожного хозяйства БАССР в этих исторических условиях стала мобилизация материальных и людских ресурсов. В послевоенное время

большая часть дорог пришла в негодность, отсутствовало должное финансирование, техника была крайне изношена, не хватало квалифицированных кадров.

Практическая значимость исследования заключается в том, что его результаты могут способствовать более глубокому и тщательному изучению процессов становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР. Материалы и результаты исследования могут быть использованы в ходе подготовки специальных курсов, статей и монографий по изучению процесса становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР.

Апробация результатов. Основные положения и выводы диссертационного исследования были опубликованы в двадцати научных статьях, пять из которых представлены научными журналами, рекомендованными ВАК РФ.

Основные положения и результаты исследования докладывались автором на межвузовских, всероссийских, международных научно-практических и научно-методических конференциях и научных семинарах: XIX Всероссийская научно-практическая конференция «Война и военные конфликты в истории России: к 70-летию Великой Победы» (г. Москва, 2015); Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Священная война»: к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне (г. Стерлитамак, 2015); X-XII Межвузовская научно-практическая конференция молодых ученых «Молодежь. Прогресс. Наука» (г. Стерлитамак, 2015, 2016); Всероссийская студенческая научно-практическая конференция «Студент и наука (гуманитарный цикл) – 2016» (г. Магнитогорск, 2016); Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Россия в историческом процессе глобализации» (г. Стерлитамак, 2016); Третьи международные Усмановские чтения «Региональная история: методология, источники, историография» (г. Стерлитамак, 2016); Всероссийская студенческая научно-практическая конференция «Россия на переломе эпох: к 100-летию российской революции

1917 года» (г. Стерлитамак, 2017); III Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы науки и образования в современном вузе» (г. Стерлитамак, 2017). В журналах, включенных в реестр ВАК Министерства образования и науки РФ: «Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология искусствоведение. Вопросы теории и практики» (г. Тамбов, 2015); «Научный диалог» (г. Екатеринбург, 2017); «История науки и техники» (г. Москва, 2017); «Историческая и социально-образовательная мысль» (г. Краснодар, 2017); «Клио» (г. Санкт-Петербург, 2017).

Глава 1. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие Советской власти

1.1 Исторические условия и особенности формирования дорожного хозяйства в Башкирии

Бездорожье в России в течение многих веков тормозило развитие народно-хозяйственной жизни, внутренней и внешней торговли. Состояние сухопутных дорог оценивалось как крайне неудовлетворительное. Особенно труднопроезжими они становились в периоды осенних и весенних распутиц, когда дороги размывало и железнодорожный транспорт не получал грузы из дальних регионов страны¹. Стоит отметить, что в Российской империи железные дороги строили из стратегических общеимперских соображений и финансовых возможностей. В результате местные тракты должны были приспособливаться к новым дорогам, а не наоборот, как в западноевропейских странах в период промышленного переворота. В итоге новая, современная инфраструктура рынка не надстраивалась, не дополняла старые передвижения, а наоборот приводила к их затуханию. Данный факт вызывал бурю возмущений на местах. Как отмечали в Воронежском комитете, в современных условиях, когда «железные дороги пересоздали карту России», главная потребность состояла в «массе коротких грунтовых дорог для подъезда»². Правительство учитывала удобство железных дорог лишь для обрабатывающей промышленности и городской торговли, оставив в стороне потребности сельского населения. Благодаря такой политике дороги некоторых губерний были непроездными 5-7 месяцев, а в Бирском уезде Уфимской губернии «дороги не проезжи чуть ли не весь год»³.

¹ Пути сообщения в России / под ред. Маневича С.Л. Петроград, 1920. С. 13.

² Рудченко П.И. Гужевые и водные пути. Высочайше утвержденное Особое Совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Свод трудов местных комитетов по 49 губерниям европейской России. СПб., 1904. С. 12.

³ Там же. С. 48.

Общее руководство в области транспортного сообщения осуществляло Министерство путей сообщения Российской империи. Датой образования министерства считается 16 июня 1865 г., но деятельность правительства в области путей сообщения началась еще в 1649 году, когда царь Алексей Михайлович издал Уложение об охране судоходства. С 1820 по 1832 гг. департамент носил название «Главное управление путей сообщения», а с 1833 по 1842 гг. – «Главное управление путей сообщения и публичных зданий». В 1842 году в управлении был создан Департамент железных дорог. Бурное развитие промышленности в 60-е гг. XIX в. потребовало образования надежной транспортной системы. 15 июня 1865 г. император Александр II издал Указ об учреждении Министерства путей сообщения России. Руководство публичными зданиями было передано в ведение Министерства внутренних дел, а телеграф – Главному почтовому департаменту. В министерстве был сохранен Департамент железных дорог и создано Управление Главного инспектора частных железных дорог. Первым министром путей сообщения был назначен П.П. Мельников¹.

Из-за повсеместного бездорожья предпочтение отдавалось водному и железнодорожному транспорту. Железные дороги играли революционизирующую роль в экономике и техническом прогрессе, способствовали стремительному превращению округов в хозяйственные центры, при этом серьезно влияя на жизнь всех слоев населения. При этом гужевого транспорт сохранял важное значение для местных рынков, являясь необходимым средством для подвоза товара к железным дорогам. Стоит отметить, что полноценное использование гужевого транспорта могло осуществляться лишь в зимнее время, когда появлялся накатанный зимний путь².

¹ Чукарев А.Г. Генерал железных дорог империи: к 210-летию со дня рождения первого министра путей сообщения П. П. Мельникова (1804-1880) / А.Г. Чукарев. М., 2014. С. 32.

² Черепанова А.С. Основные проблемы транспортной системы Урала 1900-1917 гг. // Третьи Чупинские краеведческие чтения: материалы конф. (Екатеринбург, 16-17 февраля 2006 г.) / Свердловская областная универсальная научная библиотека им. В.Г. Белинского; сост. Т.А. Колосова. Екатеринбург, 2006. С. 114.

Одним из серьезных недостатков Башкирии являлось крайне плохое состояние железнодорожного полотна и сети шоссейных дорог, где восточная часть региона характеризовалась почти полным бездорожьем. Еще в начале 80-х гг. XIX в. справочной книге Уфимской губернии было указано, что в губернии нет ни железных, ни шоссейных дорог. Содержание дорожных сооружений на почтовых дорогах было возложено на губернский земский собор, но исправление полотна этих дорог, как было сказано выше, оставалось на натуральной повинности обывателей¹.

В Уфимской губернии протяженность шоссейных дорог с твердым покрытием составляло 472 км². В столице Башкирии из-за несовершенства булыжного покрытия в летний период на улицах образовывались бугры и ухабы. В дождливое время экипажи месили грязь³. Главным средством передвижения был конный транспорт.

Вся дорожная сеть Уфимской губернии состояла из шести участков: Бирский, Уфимский, Белебеевский, Мензелинский, Златоустовский, Стерлитамакский. Наиболее значимыми дорогами в почтово-коммерческом значении были четыре тракта:

1. Казанский тракт, соединявший Уфу с городами Бугульма и Казань.
2. Оренбургский тракт, соединявший Уфу с городами Стерлитамак и Оренбург.
3. Симбирский тракт, соединявший Уфу с городами Бирск, Мензелинск и Челябинск.
4. Верхнеуральский тракт, соединявший Уфу с городами Верхнеуральск, Белорецк, Стерлитамак, Раевка, Белебей, Туймазы, Симбирск.

В большинстве уездов губернии, особенно в ее степной и лесостепной частях, дороги и тракты содержались в хорошем состоянии. Самыми обустроенными по тем временам считались Казанский и Оренбургский тракты. Покрытие полотна состояло из песка и гравия. Вдоль трассы были

¹ Справочная книжка Уфимской губернии на 1883 год. С. 115.

² Хисматов М.Ф. Башкирия (экономико-географический очерк) / М.Ф. Хисматов. Уфа, 1968. С. 15.

³ История Уфы: краткий очерк / Ганеев Р.Г., Болтушкин В.В., Кузеев Р.Г. Уфа, 1981. С. 138.

посажены березовые аллеи, а на водотоках построены мосты. Несмотря на это на многих участках тракты оставались непригодными для передвижения¹.

В горной части края, характеризующейся сложными природно-климатическими условиями и редкой населенностью, дорожные линии содержались с большим трудом. Например, в дореволюционное время г. Белорецк был окружен лесной глушью, непроходимыми горами, и только три тракта (Уфимский, Магнитогорский, Верхнеуральский) соединяли затерянный в глубине Южного Урала Белорецк с внешним миром². В путевых записках французского путешественника Поля Лаббе отмечается, что «за исключением горной части путешествовать по губернии [Уфимской] легко, по крайней мере, если двигаться по почтовому тракту, идущему от Уфы до Оренбурга вдоль Уральских гор... однако я предпочел ехать по бездорожью, чтобы побывать в глухих деревнях, проезжать через дремучие леса и прорубать себе дорогу»³.

В результате оторванности и неравномерного размещения промышленных районов Башкирии многие предприятия легкой, пищевой и других отраслей промышленности размещались по берегам рек, которые являлись путями сообщения и источниками энергии⁴. Региональная экономика Башкирии основывалась на речных транспортных потоках и на железнодорожном транспорте. В 1890 г. через города Уфа и Златоуст была построена Самаро-Златоустовская железная дорога, с которой начинался великий путь в Сибирь. В начале XX в. на территории Башкирии был построен ряд новых дорог: Бакал – Бердяуш – Лысьва (1916 г.); ветка от СЗЖД на Катав – Ивановск (1906 г.); узкоколейка Запрудовка – Белорецк (1914 г.). По ним перевозились руда и готовая продукция с заводов фирмы «Вогау». В 1914 г. началось движение от Симбирска до станции Чишмы по

¹ Аминов Ш.Х. Указ. соч. С. 118.

² Белорецк / под ред. В.А. Сурина и др. Уфа, 1979. С. 58-59.

³ Лаббе П. По дорогам России от Волги до Урала: пер. с фр. А.Ш. Губайдуллиной и Л.Ф. Сахибгареевой под ред. И.В. Кучумова; отв. ред. В.А. Тишков / Поль Лаббе; Ин-т этнологии и антропологии им. Н.Н. Миклухо-Маклая РАН. М., 2017. С. 164.

⁴ Хисматов М.Ф. Указ. соч. С. 16.

Волго-Бугульминской железной дороге, открывшей второй выход в центр страны через Волгу. По границе Пермской и Уфимской губерний началось строительство железнодорожного пути из Казани до Екатеринбурга (через Сарапул (1912 г.) – Янаул – Красноуфимск), проектировались дороги Оренбург – Уфа – Кунгур, Белорецк – Магнитная¹.

Благодаря различным историческим факторам дорожная отрасль в Российской империи не была объединена в каком-либо одном ведомстве, а разбросана между государством, земством и городами. Реконструкция полотна почтовых дорог производилась натуральной повинностью, согласно раскладкам, составленным уездным земским собранием². После сдачи дорожной линии в эксплуатацию она разбивалась на участки, каждый из которых прикреплялся к определенной деревне³. В обязанность ее жителей входило содержание дороги в надлежащем порядке. На большинстве дорожных линий население хорошо справлялось со своей задачей⁴. Местное население отвечало за состояние мостов и перевозов на линиях. Основные дороги, к которым относились почтовые и коммерческие тракты, находились под постоянным контролем местных и губернских властей. Непосредственный надзор осуществлялся полицией. Для ремонтных работ на почтовых линиях систематически выделялись значительные средства (см. таблицу №1).

Таблица №1

Расходы на дорожную повинность в Уфимской губернии (1895 г.)⁵

№	Земства	Расходы (руб.)
1.	Уфимский уезд	215700
2.	Белебеевский уезд	129380
3.	Бирский уезд	210205

¹История Башкортостана в XX веке / под. ред. М.Б. Ямалова, Р.З. Алмаева. Уфа, 2007. С. 22.

²Памятная книжка Уфимской губернии за 1889 / под ред. секретаря Губ. стат. ком. Н.А. Гурвич. Уфа, С. 69.

³РГАЭ. Ф. 2277. Оп. 1. Д. 5. Л. 5.

⁴Муллагулов М.Г. Башкирский народный транспорт. XIX – начало XX в. Уфа, 1992. С. 28.

⁵Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. В 3-х томах, с приложением 5 картограмм и карт губерний. Том II. Спб., 1902. С. 747.

4.	Златоустовский уезд	143277
5.	Мензелинский уезд	231036
6.	Стерлитамакский уезд	148357
7.	Губернские земства	361699

Суммы отпускались уездным управам авансом. По израсходованию сумм уездные управы представляли в губернскую управу отчеты с надлежащими оправдательными документами. Улучшение дорог производилось путем уплотнения песком и шоссированием¹. Лопата и тачка были массовыми строительными инструментами на всех крупных строительных автодорогах и магистралях. Первым этапом механизации дорожно-строительных работ стало применение механизмов по выемке и уплотнению грунта, приводимых в действие конной тягой. К таким устройствам следует отнести металлические канавокопатели и утюги, конные металлические лопаты, конные катки². Заводов по производству дорожных машин в Российской империи не было. Лишь Коломенский паровозостроительный завод, заводы Сен-Гали в Петербурге и Гейслер в Варшаве изготавливали в очень малых количествах паровые катки для укатки шоссейных дорог³. Перед Первой мировой войной для приведения в движение дорожно-строительных машин начали применять тракторную тягу. В дорожно-машинном парке Министерства путей сообщения значились шоссейные бороны, треугольные уравниватели и др. Примечательно, что основная масса парка находилась в Варшавском, Виленском, Кавказском и Киевском округах путей сообщения. На дорогах, находящихся в ведении земств, машин было мало⁴.

Дороги по всей территории Российской империи были распределены неравномерно. Вся дорожная сеть состояла из естественных дорог,

¹ Мейен В.Ф. Указ. соч. С. 748.

² Аминов Ш.Х. Указ. соч. С.187.

³ Артамонов А.Е. Спецобъекты Сталина. Экскурсия под грифом «секретно». М., 2013. С. 33.

⁴ Артоблевский И.И., Благонравов А.А. Очерки истории техники в России (1861-1917). М., 1975. С. 35.

практически непроезжих, особенно весной и осенью. Дороги с каменным покрытием составляли незначительную часть (1,3%) от общей протяженности дорог. Большая часть дорог была расположена в европейской части России, а именно в Привисленском крае, Петербургской и Московской губерниях. В остальных округах не было ни одного километра дорог с каменным покрытием. Что касается мостов, то они были самым слабым местом и даже создавали опасность для легких конных повозок. К 1912 г. Министерство путей сообщения разработало проект о создании сети магистральных шоссейных дорог общей протяженностью до 15 тыс. км, соединенных со старыми дорогами в одну систему, обеспечивающую связь между севером и югом, востоком и западом европейской части страны. Причем особо учитывалось стратегическое значение магистральных шоссе. Однако проекты и мероприятия по усовершенствованию дорожной сети не были осуществлены, а лишь побудили произвести ряд уточнений технических правил постройки стратегических шоссе¹.

Протяженность дорог в Уфимской губернии была незначительной. В 1913 г. общая протяженность грунтовых дорог составляла 4000 верст, мощенных дорог – 343,9 верст². По наличию шоссейных дорог губерния занимала одно из самых последних мест среди 50 губерний Европейской части России. Только некоторые из дорог (почтовые и коммерческие тракты, построенные и содержавшиеся земством) признавались удовлетворительными. Наибольшее значение имели два главных тракта: Оренбургский, соединявший города Оренбург – Стерлитамак – Уфа, и Елабужский, соединявший города Уфа – Бирск, Мензелинск – Елабуга. В отличие от других, оба тракта были шоссированы, широки и имели множество технических сооружений. Но данные тракты были ограничены и не обеспечивали должный товарообмен между Уфимской и другими губерниями. Два уезда, Бирский и, особенно, Стерлитамакский, были

¹ Артоболевский И.И., Благоднаров А.А. Указ. соч. С. 40.

² Самородов Д.П. Становление и развитие системы стационарной торговли в дореволюционной Башкирии (эпоха капитализма). М., 2001. С. 360.

фактически оторваны от рынков. Не увенчались успехом и попытки установить между Стерлитамаком и Уфой пароходное сообщение. Не была реализована идея строительства железной дороги Оренбург – Уфа – Пермь (через г. Стерлитамак)¹.

Недостаточное развитие путей сообщения не способствовало интенсификационным процессам в экономике и торговле. В статистическо-документальном справочнике за 1913 г. было подсчитано, что «одно только сельское хозяйство, при наличии благоустроенных грунтовых и шоссейных дорог, могло бы сберегать ежегодно около 60 млн руб., теряемых им ныне вследствие особой дороговизны подвоза хлеба к станциям железных дорог и речным и морским пристаням»². Расходы на шоссейные и грунтовые пути по одной только Европейской части России не превышали 21 млн руб.

Динамичное развитие промышленности в России на рубеже XIX-XX вв., а также появление первых автомобилей способствовали изменению отношения правительства к проблеме состояния дорожной сети. До начала Первой мировой войны почти ежегодно устраивались автопробеги, поэтому местные власти стремились улучшить дороги. В Уфе первые автомобили и мотоциклы появились в начале XX в., грузовых автомашин не было³. К концу лета 1914 г. в Стерлитамакском уезде насчитывалось 3 автомобиля и 7 мотоциклов. Разразившаяся Первая мировая война способствовала прекращению автомобильного движения⁴. Были разрушены и стали непригодны для передвижения 30-60% шоссейных и мощеных дорог.

В 1916 г. при Министерстве путей сообщения было создано самостоятельное Управление шоссейных дорог (Упшосс), на которое возлагалось руководство шоссейными, мощеными и грунтовыми дорогами общего пользования. Для эффективной деятельности Упшосс

¹ Стерлитамак / под ред. Г. Арсланов, М. Абдуллин, М. Резбаев и др. Уфа, 1984. С.7-8.

² Транспорт. Пути сообщения. Грузовые перевозки / Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник. Спб., 1995. С. 74.

³ История Уфы. Краткий очерк / под ред. Р.Г. Ганеева, В.В. Болтушкина, Р.Г. Кузеева. Уфа, 1981. С. 139.

⁴ Роднов М.И. Начало автомобилизации Стерлитамака // Третьи Усмановские чтения: материалы конф. (Стерлитамак, 2 декабря 2016 г.) / Стерлитамакский филиал БашГУ; науч. ред. Д.П. Самородов и др. Стерлитамак, 2016. С. 134.

Министерством путей сообщения издавались разного рода технические правила и инструкции: временная инструкция по ремонтному содержанию шоссе; инструкция по производству промеров толщины щебеночной коры; временные правила производства изысканий шоссейных и мощеных дорог; временные технические условия проектирования шоссейных и мощеных дорог магистрального и местного типов. Эти временные технические условия не только охватывали все основные вопросы проектирования и строительства дорог и дорожных сооружений, но и влияли на распространение автотранспорта и помогали в строительстве дорог в военное время.

После революции первым мероприятием по улучшению деятельности дорожного хозяйства стало проведение эвакуации с фронтов военно-дорожных организаций, созданных еще в годы Первой мировой войны, и сохранение их для последующей работы. Очередные задачи заключались в проведении централизации управления и внедрении плановых начал в деятельность дорожных организаций на местах. Стоит отметить, что военно-дорожные организации, которые входили в Управление военно-дорожных работ фронта, были созданы в каждой армии¹. Несмотря на то, что все эти учреждения исполняли задания военных властей, они долгое время находились в ведении Министерства внутренних дел, и только с конца января 1917 г. военное ведомство взяло их в свои руки. После эвакуации с фронта все эти учреждения были причислены к Министерству путей и сообщения².

25 февраля 1918 г. Всероссийский центральный исполнительный комитет (ВЦИК) издал декрет «Об организации местного дорожного строительства», в соответствии с которым при губернских, уездных и областных советах образовались дорожные секции. Им передавались все права и обязанности по дорожному строительству местных самоуправлений, а также технический персонал, дорожное имущество и финансы. Дорожным

¹ РГАЭ. Ф. 2277. Оп. 11. Д. 14. Л. 92.

² РГАЭ. Ф. 2277. Оп. 8. Д. 23. Л. 31.

секциям предлагалось разработать 5-летние планы строительства важнейших дорог и мостов с учетом максимального использования местных строительных материалов и рабочей силы¹.

Следующий этап совершенствования системы управления в области дорожного хозяйства обозначен в декрете Совета народных комиссаров (СНК) от 9 мая 1918 г., в соответствии с которым при Высшем совете народного хозяйства (ВСНХ) был создан Комитет государственных сооружений. Основными задачами данного комитета стали: объединение всей строительной деятельности государства; разработка плана; установление порядка выполнения и осуществления государственного строительства². В составе этого органа было образовано Управление по сооружению шоссе, грунтовых дорог и узкоколейных железных дорог (Упшос), на которое возлагалось руководство «всеми покрытыми дорожной одеждой, а равно грунтовыми и узкоколейными дорогами страны с относящимися к ним гражданским постройками, мостами и другими искусственными сооружениями»³. Управление разрабатывало операционные планы дорожного строительства, осуществляло эксплуатацию дорог общегосударственного значения. Все проекты и предложения, имеющие отношение к дорожному строительству и поступающие в Народные комиссариаты и отделы ВСНХ, в Комитет государственных сооружений перенаправлялись в Упшос⁴. Управление решало научно-технические, организационные, финансово-экономические, правовые и другие вопросы, связанные с дорожным строительством и хозяйством, содействовало рациональному проектированию и правильной эксплуатации дорог. Основное содержание дорожных работ заключалось в ремонте дорожного полотна и мостов⁵. Во второй половине 1918 г. было построено значительное

¹ Декреты советской власти. В 2 т. Том I. 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. М., 1957. С. 321.

² Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917-1918 гг. М., 1942. С. 490-491.

³ РГАЭ. Ф. 2277, Оп. 7. Д. 33. Л. 1.

⁴ Там же. Д. 33. Л. 1 об.

⁵ РГАЭ. Ф. 2277. Оп. 1. Д. 48. Л. 1.

количество новых шоссейных и узкоколейных железных дорог на общую сумму 156,1 млн руб., хотя по плану отпускался 271 млн руб.¹

Таким образом, в области дорожного строительства четко определялись два направления: 1) проведение военно-дорожных работ для обеспечения наступательных операций Красной армии; 2) создание, укрепление и развитие местных дорожных аппаратов, появившихся в 1918 г. в составе губернских отделов Комитета государственных сооружений и структурно входивших в состав губернских совнархозов².

Несмотря на Гражданскую войну ремонтные работы на дорогах проводились. В Башкирии, в виду большого числа рек, особое внимание уделялось мостам и переправам. В первую очередь перестраивали по новому типу лишь те мосты, которые были не пригодны для эксплуатации. В Национальном архиве РБ сохранился доклад на имя заведующего военно-дорожными работами трактов и переправ, содержащий сведения о состоянии работ на Вавиловской переправе. Данная переправа являлась стратегически значимым объектом, так как она открывала путь на города Бирск, Троицк, Челябинск. В докладе сообщалась информация: «22 ноября 1918 г. поехал на Вавиловскую переправу для ознакомления с работами с целью установить возможность сокращения рабочих ... Работы заключались в следующем: разборка верхнего строения на 24 пар понтонов и вывозка их на защищенное от разлива место, работают 11-16 чернорабочих. Подвод не имелось вовсе. Остается вывозка материала в склад, для чего потребуется 4-6 подвод и 6 поденных [временных рабочих] на 3-4 дня»³.

Особую значимость приобретали мосты военного значения, ведущие к медеплавильным заводам. В сентябре 1919 г. работы велись на двух трактах: Уфа – Архангельский завод, Уфа – Аша – Балашовский завод. Часть мостов на тракте, ведущему к Архангельскому заводу, была отремонтирована, а на

¹ Гладков И.А. Очерки советской экономики. 1917-1920 гг. М., 1956. С. 184.

² Шевченко П.Н. К вопросу о развитии дорожного хозяйства страны в первые годы советской власти // Вестник Московского университета МВД России. 2009. № 12. С. 140.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп.1. Д. 449. Л. 1.

остальных работы были разделены на три участка. Первый мост ремонтировали десятник с 7 рабочими в с. Нагаево. Второй - десятник с 6 рабочими близ реки Карамалка по направлению к д. Асканыш. На третьем работал десятник с 5 рабочими на Архангельском заводе на дороге по направлению к д. Асканыш.

Второй участок от Новотроицкого до Аша – Балашовского завода находился под ведением двух техников и трех десятников¹. Часть мостов на участке Уфа – Иглино, Уфа – Аша – Балашовский тракт начали только ремонтировать, несмотря на то, что мосты по конструкции не отвечали типу мостов военного значения. На первом участке от Уфы до Новотроицкого было 5 десятников и 1 техник, который заведовал трактом Уфа – Архангельский завод. Первый десятник с 5 рабочими находился в д. Карпово и ремонтировал мост к д. Федоровка. Второй десятник с 6 рабочими ремонтировал мост около д. Федоровка. Третий десятник был отправлен в д. Юрмаш с 7 рабочими для перестройки и ремонта моста по направлению к д. Федоровка и д. Караганка. Четвертый десятник с 6 рабочими находился в с. Алаторка, работа велась на перегоне Алаторка – Иглино. Пятый десятник с 15 рабочими находился в с. Иглино: перестраивали мосты по направлению к д. Новотроицкое.

В виду малочисленности технического персонала и большого количества заданных работ постоянных смотрителей и штата ремонтных рабочих на дорогах не было. Ремонт шоссейных дорог производился лишь в необходимом объеме. В Национальном архиве РБ сохранилась справка от 10 августа 1920 г., представленная Комитетом государственных сооружений при Белебеевском уездном совете народного хозяйства (Укомгосоор). Согласно справке, ремонт шоссейных дорог производился на двух участках: «Белебей – Тюпкильды и Шафраново – Уразметово. Для двух дорог был заготовлен камень и щебень около 45 куб. саж. Сделано текущего ремонта 17 верст, с расходом щебня от 3-х до 5-ти куб. саж. на версту. Капитальный и щелочной

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп.1. Д. 449. Лл. 2-3.

ремонт мостов производился на некоторых дорогах»¹. Первоначально планировалось разделить дороги на 6 участков: Бакалинский, Шаранский, Белебеевский. Давлекановский, Киргиз-Миякинский и Бижбулякский, но это было невозможно в виду отсутствия техников и десятников. Для шоссейных дорог подбирались линейные сторожа, старшие рабочие.

Таким образом, вне всякого сомнения очевидна огромная важность развития дорожной отрасли в России. Многие отрасли промышленности не имели развития только вследствие полного отсутствия удобного и дешевого подвоза к железнодорожным и водным магистралям. Природные богатства республики как сейчас, так и тогда были колоссальны, но использовать их в полной мере было невозможно вследствие значительной стоимости их провоза. Для ремонтных работ на почтовых линиях выделялись значительные средства. Реконструкция полотна почтовых дорог проводилась натуральной повинностью. Первая мировая война и революционные события 1917 г. сильно подорвали экономику Башкирии. Восстановление хозяйства республики имело более затяжной характер, чем в центральных регионах страны. Многие металлургические заводы были поставлены на консервацию как нерентабельные и требующие больших затрат на реконструкцию. Посевные площади и поголовье скота сократились наполовину². После революции дорожное хозяйство не являлось самостоятельным ведомством. Так, при губернских, уездных и областных советах существовали только дорожные секции. В последующие годы при Высшем совете народного хозяйства был создан Комитет государственных сооружений. При комитете стало функционировать Управление по сооружению шоссе, грунтовых дорог и узкоколейных железных дорог (Упшос). Первоначально работы на дорогах велись исключительно по ремонту и перестройке мостов. В Башкирии особую значимость приобретали мосты военного значения, ведущие к

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп.1. Д. 451. Л. 8.

² Экономика Башкортостана / под. общей ред. Х.А. Барлыбаева. 3-е изд., перераб. и доп. Уфа, 2007. С. 23.

медеплавильным заводам. Частичный ремонт дороги производился лишь в Белебеевском уезде.

1.2 Мероприятия по восстановлению дорожного хозяйства в регионе в 1920-е гг.

В начале 1920-х гг. социально-экономическая и политическая ситуация в РСФСР оставалась сложной. Население страны по сравнению с осенью 1917 г. сократилось на 10 млн человек, производство в промышленности уменьшилось в разы, в полнейшем упадке был транспорт¹. Весной и летом 1921 г. в Поволжье начался голод. Характеризуя сложившуюся ситуацию лидер ВКП(б) В.И. Ленин писал: «Гражданская война 1918-1920 годов чрезвычайно усилила разорение страны, задержала восстановление производительных сил ее, обескровила больше всего именно пролетариат. К этому прибавился неурожай 1920 г., бескормица, падеж скота, что еще сильнее задержало восстановление транспорта и промышленности, отразившись, например, на подвозе крестьянскими лошадьми дров, нашего главного топлива... Посмотрите на карту РСФСР. К северу от Вологды, к юго-востоку от Ростова-на-Дону и от Саратова, к югу от Оренбурга и от Омска, к северу от Томска идут необъятнейшие пространства... на всех этих пространствах царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость... десятки верст бездорожья отделяют деревню от железных дорог, то есть от материальной связи с культурой, с капитализмом, с крупной промышленностью, с большим городом. У нас другой экономический корень бюрократизма: раздробленность, распыленность мелкого производителя, его нищета, некультурность, бездорожье, неграмотность, отсутствие оборота между земледелием и промышленностью, отсутствие связи и взаимодействия между ними»². Для восстановления народного хозяйства необходимо было принять срочные меры. В целях решения первостепенных задач широко

¹ Демографическая модернизация России, 1900-2000 / под ред. А.Г. Вишневого. М., 2006. С. 153.

² Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 43. М., 1970. С. 218, 228, 230.

применялся метод трудовой и гужевой повинности (трудгужповинность), которая 22 ноября 1921 г. была заменена на трудгужналог¹. Согласно декрету сельское население, в пределах установленной законом нормы, выполняло различные работы как для государственных (топливных, сельскохозяйственных организаций и предприятий), так и для крестьянских хозяйств (строительных, дорожных, продовольственных, снеговых, гужевых). По мере восстановления хозяйства трудгужналог постепенно заменялся денежным обложением и в 1923 г. был включен в общую систему обложения в виде единого сельхозналога для сельчан и подоходно-имущественного налога для горожан.

В системе управления дорожным хозяйством наметились определенные экономические и технические проблемы. Негативным фактором, на наш взгляд, стала многократная смена ведомственной принадлежности и неопределенность источников финансирования. В начале 1922 г. Упшосс и Центральную автомобильную секцию ВСНХ объединили и включили в Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ) в составе Наркомата путей сообщения (НКПС)². С целью развития интереса местного населения и учреждений к дорожному делу ЦУМТ обратилось к Дорожным отделам Округных управлений местного транспорта (ОМТ) и Губернским управлениям местного транспорта (ГУМТ) с предложением использовать СМИ (областную и местную печать). Для технических общественных клубов и собраний печатались агитационные доклады, статьи и дискуссии по насущным вопросам дорожного хозяйства. ЦУМТ привлекало не только специалистов Дорожных отделов ОМТов и ГУМТов, но и сторонних авторитетных лиц, общественных деятелей и пр. После исполнения данного распоряжения ЦУМТ просило «донести и представить вырезки газет со статьями, отзывами, рецензиями по дорожным вопросам, помещенным в

¹ Трудгужповинность и трудгужналог // Власть народа. 1922. № 191. С. 1.

² Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. М., 1944. С. 582-583.

газетах за время с 1 марта [1922 г.] и в будущем представлять их в Упшосс ЦУМТа»¹.

В современных социально-политических условиях перехода к НЭПу, при слабом развитии промышленности и торговли основное внимание советской политической элиты страны было обращено восстановлению железнодорожного транспорта². Весной 1921 г. Народный комиссариат путей сообщения возглавил Ф.Э. Дзержинский. В своем докладе о состоянии транспорта, озвученном на заседании Петроградского Совета в декабре 1921 г., Нарком путей сообщения Феликс Эдмундович отмечал: «Восстанавливая народное хозяйство, мы перешли на путь новой экономической политики, привлекая частную инициативу. При восстановлении железнодорожных и водных путей мы этого сделать не можем, так как транспорт для обеспечения безопасности республики безусловно должен оставаться в руках ... государства»³. Ф.Э. Дзержинский, прежде всего, поставил цель дать возможность работать в свободных условиях специалистам транспорта, а сам взялся за разрешение главной задачи: связать транспорт с промышленностью и сельским хозяйством. По постановлению ВЦИКа транспортная система страны была реорганизована. Для эффективного управления на местах, в системе Наркомата путей сообщения были созданы Округа путей сообщения, тесно связанные с местными экономическими органами. В своем письме комиссару Омской дороги Д.Ф. Сверчкову Ф.Э. Дзержинский пишет: «С организацией правлений на дорогах и представлением дорогам больших прав и самостоятельности роль и значение округов, конечно, видоизмениться должны. По этому вопросу у нас с Госпланом и многим нашим спецам разногласия. Госплан – за упразднение округов. Я – за сохранение в тех областях, где имеется областное ЭКОСО или правительство»⁴. По замыслу Ф.Э. Дзержинского, управление транспорта

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 455. Л. 8.

² См.: Антошкин А.В. Развитие торговли в Башкирии в период новой экономической политики: 1921-1928 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2013. С. 168.

³ Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. В 2 т. Т. 2. М., 1967. С. 310.

⁴ Там же. С. 320.

необходимо было связать с органами управления хозяйственной жизнью страны. Безусловно, такая политика на деле дала совершенно иные результаты.

В ходе реализации заданного курса по реорганизации транспортной системы в августе 1922 г. в совместном постановлении ВЦИК и СНК РСФСР было принято решение: дорожное хозяйство страны разделить между двумя ведомствами – ЦУМТ НКПС и Главным управлением коммунального хозяйства (ГУКХ) НКВД¹. Согласно этому постановлению грунтовые и шоссейные дороги РСФСР по источникам их дальнейшего финансирования подразделялись на дороги: а) общегосударственные, с отпуском для их содержания и сооружения денежных средств из общего государственного бюджета в виде прямых кредитов; б) местные, с содержанием и сооружением на местные средства. Управление и содержание дорог местного значения передавалось в ведение коммунальных хозяйств местных исполкомов, а дороги общегосударственного стратегического значения, а также подъездные пути к железнодорожному и водному транспорту передавались в ведение Народного комиссариата путей сообщения. НКПС стал главным координирующим органом, так как разрабатывал общее законодательство по управлению путей сообщения, осуществлял высшее техническое и общеплановое руководство всех дорог. Погубернская система управления грунтовых и шоссейных дорог была заменена окружно-участковой, которая была организована по признаку наличия в тех или иных районах дорог общегосударственного значения².

В Башкирской АССР дороги государственного (общесоюзного и республиканского) значения находились в ведении Башкирского центрального управления местным транспортом (БашЦУМТ). В ведении ГУКХ НКВД БАССР находились дороги местного значения. В 1922 г. республика была разделена на кантоны. Кантонные дороги находились в

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Лл. 24-26.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 455. Л. 12.

ведении Кантонного управления местного транспорта (Канттрансе) или Управления коммунального хозяйства (КОМХОЗ). В г. Белебее кантонные дороги находились в ведении Кантонного экономического совета (КантЭКОСО)¹! Такое положение дел ни в смысле производства, ни в смысле руководства и надзора положительных результатов дорожному делу дать не могло. В процессе организации дорожных работ квалификация дорог не учитывалась. Выделяемые средства и материалы расходовались не по назначению.

Но следует отметить и позитивные сдвиги в дорожном хозяйстве этого исторического времени. Так, например, в еженедельной газете «Власть труда» в статье П.Е. Пикулина сообщались интересные сведения о реорганизации местного транспорта, где были подведены итоги работы БашЦУМТа за январь-август 1922 г. П.Е. Пикулин писал, что «несмотря на короткий период своего существования местный транспорт на практике текущего года дал вполне реальные результаты... БашЦУМТ выполняло задания по вывозке, доставке и погрузке грузов государственного значения. За январь-июль 1922 г. вывезено по бывшей Уфимской губернии собственными обозами 856296 пудов, автомашинами 52363 пуда разного груза. Кроме того, перевезено 1311 пассажиров и выпущено 1066 подвод под перевозку людей. Златоустовским Кантрансом вывезено 187699 пудов, Белебеевским - 68573 пуда и Бирским 41062 пуда... Одновременно выступая на вольном рынке в качестве одного из конкурентов частного транспорта, способствовало также понижению стоимости провоза. Следующая одна из более важных работ местного транспорта – погрузочно-разгрузочная. За период с января по июль 1922 г. погрузочно-разгрузочным аппаратом срочно, в крайне тяжелых условиях, при ограниченном количестве пайков с минимальным штатом квалифицированных грузчиков были произведены работы по переброске семзерна Башнаркомпрода в г. Стерлитамак, выгрузка пребывающего семзерна с железной дороги и отправка в местности,

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 97.

охваченные неурожаем, а также выгрузка прочих грузов и продуктов питания, всего в количестве 6539443 пуда... Кроме вышеуказанных работ БашЦИУМТом производились дорожная работа и снабжение как своих обозов, так и обозов госучреждений фуражом, пайком, различным инвентарем и материалами... Оборот по Уфимскому Губтрансу с 1 января по 1 августа 1922 г. исчислялся в сумме 85113680000 руб.»¹. Вследствие полного отсутствия железнодорожных и водных путей на территории БАССР местный транспорт являлся единственным средством транспортировки всех видов грузов. В связи с чем, по мнению П.Е. Пикулина, БСНК и ВЦИК, которым предстояло реорганизовать работу местного транспорта, необходимо было учесть несколько факторов. Во-первых, местный транспорт и дорожное дело БАССР могли эффективно развиваться только при условии, если законодательство, техническое руководство, планировка, система государственного финансирования и снабжение, в установленных пределах, контроль над эксплуатацией реализовались единым управленческим органом. Во-вторых, реорганизацию местного транспорта следовало проводить осторожно, чтобы не разрушить действующий вид транспорта в БАССР.

О техническом состоянии дорог в Башкирии можно судить по отчету Зилаирского кантона, составленному в декабре 1923 г. Так, «настоящих» дорог, т.е. окопанных канавами, подсыпанных песком, с мостами какого-либо определенного типа, за исключением трактов от д. Троицкой, д. Городки и Оренбург-Уфа, в Зилаирском кантоне не было совсем². Местные дороги нельзя было назвать даже проселочными. Они представляли с собой «две-три глубокие колеи, поросшие травой высотой до 1 арш. с мостами в большинстве из жердей, накиданных кое-как и увязанных ... болота, называемые здесь мочежинами, объезжают иногда по 2-3 версты по лесу и лугам и там заметны следы провала лошадей и валяющиеся разломанные колеса. Проехав таких 2-3 болота, лошадь совсем обессиливается и ездок

¹ Пикулин П.Е. К вопросу о реорганизации местного транспорта // Власть труда. 1922. № 157. С. 1.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 457. Л. 67.

зачастую возвращается домой с полпути. Это бывает в мокрое время года, то есть весной и осенью, когда крестьянин имеет нужду поехать за семенами и с продажей своих продуктов, летом, когда сухо, он работает в поле»¹.

Такое состояние дорог негативно сказывалось на жизни населения, в особенности, если кантон находился на дальнем расстоянии от промышленных центров, например, как Зилаирский. Автор пишет, что «здесь много разного сырья, хлеба, выработка кож, золотые прииски, богатая медная и железная руда, охра и проч., здесь разводят лошадей, скот и овец, отсюда сало, мясо, шерсть; громадные площади нетронутой, но плодородной земли. И только с отсутствием путей сообщения промышленность не только не развивается, но быстро падает.... Отсутствие местных средств и неполучение до сих пор извне никаких ассигнований, можно с абсолютностью сказать, что в будущем году пути сообщения кантона придут в окончательный упадок. Ввиду того, что население после прошлых голодных лет и настоящего неурожайного года не вполне окрепло и не в состоянии прийти на помощь; устройства путей сообщения, ассигнование средств из центра является крайней необходимостью, чтобы теперь же можно было приступить к заготовке материалов»². Итак, очевидны исторические факты: Гражданская война и голод 1921-1922 гг. нанесли колоссальный урон дорожному хозяйству. Необходимы были значительные финансовые средства для ее развития.

Между тем в правящих кругах шла полемика по улучшению экономического положения в стране. Так, новоизбранный председатель ВСНХ СССР Феликс Дзержинский, выступая с приветственной речью на пленуме Совета Съездов государственной промышленности и торговли в феврале 1924 г., отмечал, что между государственной промышленностью и транспортом нет должного единства. Хозяйственные органы не ищут путей для преодоления противоречий между собой. По мнению Ф. Дзержинского,

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 457. Л. 67.

² Там же. Д. 457. Л. 67.

«нельзя восстановить транспорт и железные дороги, не разрешая проблем металла, топлива, не разрешая вопросов товарообмена между городом и деревней»¹. Становится очевидным тот факт, что трудности в одних отраслях хозяйства через некоторое время сказывались на остальных. Несомненная зависимость всех отраслей народного хозяйства требовала друг от друга согласованности по вопросам заработной платы, темпов восстановительных работ и т.д. В итоге в стране прошла еще одна череда управленческих реформ в дорожном хозяйстве. В результате многочисленных реорганизаций Постановлением СНК БАССР от 24 июня 1924 г. и Постановлением БашЦИК от 11 августа 1924 г. «О реорганизации дорожного дела»² был создан самостоятельный орган местного транспорта при СНК БАССР – Башмес, руководителем которого, по согласованию с Киргизским отделом местного транспорта (КирОМЕС), был назначен инженер Александр Петрович Булыгин. Штат Башмеса состоял из 15 человек, где 9 человек находились на госбюджете и 6 человек – на областном бюджете. Содержание руководящего аппарата по дорожному делу БАССР обходилось очень дешево³. Башмес являлся комбинированным аппаратом, то есть и государственным, и местным⁴. На дорогах государственного значения он производил работы по заданиям Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), а на дорогах областного значения – аппарат Башмеса подчинялся заданиям Башкирского совета народных комиссаров (БСНК). Свою деятельность (на дорогах первых двух значений) Башмес осуществлял с помощью своих уполномоченных, соответствующего кантонного исполнительного комитета (Кантисполком, или КИК), который, в свою очередь, являлся таким же комбинированным аппаратом, как и Башмес. Кантисполком обслуживал дороги кантонного значения и руководил волостным исполнительным комитетом (ВИК), в ведении которого находились дороги волостного и сельского значения⁵. В

¹ Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. В 2 т. Т. 1. М., 1967. С. 6.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

³ Аминов Ш.Х. Указ. соч. С. 120.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 21 об.

⁵ Там же. Д. 35. Л. 22.

июле 1925 г., согласно постановлению ЦИК и СНК СССР, дороги государственного значения на территории РСФСР были переданы из ведения НКПС во временное заведывание ЦИКом автономных республик, краевых, областных и губернских исполкомов¹.

Начальник Башмеса инженер А.П. Булыгин дал указание изучить состояние дорожных путей в Уфимском, Стерлитамакском, Зилаирском, Бирском, Месягутовском, Аргаяшском, Тамьян-Катайском и Белебеевском кантонах². Всего на лошадях было пройдено 1645 верст, по железной дороге 1315 верст, пароходе 200 верст и осмотрено дорог областного и государственного значения 842 версты (считая в один конец), или 35% их общей протяженности³. За это время было частично выявлено состояние и протяженность дорог, проведена их классификация по значению: I разряд - государственные, II разряд - областные, III разряд - кантонные, IV разряд - волостные и сельские. Полотно государственных и областных дорог было испорчено выбоинами, ухабами, промывами, колеями, заросло травой и бурьяном, боковые канавы заплыли, а местами не было их признаков. Часть этого полотна, по возвышенности, сохранилась приблизительно на 25%, но осталась взбугренность. Общую расстроенность этой части полотна можно считать в 33,13%. Испорченность мостов и труб выражалась в 78,3% от их общей протяженности. Требовали перестройки 29%, или 2003,13 погонных метров⁴.

На основании «Урочного положения», составленного графом Н.И. де Рошфор в 1916 г.⁵, А.П. Булыгин рассчитал убытки, причиняемые бездорожьем. Потери, с явным преуменьшением от расстроенности дорог, не принимая во внимание дорог кантонального значения, как в большинстве не устроенных в бывших Земством, выражаются суммой 2809409 руб. 05 коп.⁶

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Лл. 90-91.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 9.

³ Там же. Д. 4. Л. 9.

⁴ Там же. Д. 4. Л. 142 об.

⁵ См.: Де-Рошефорь Н.И. Иллюстрированное Урочное положение. Петроград, 1916. 359 с.

⁶ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 143 об.

Можно констатировать, что в 1922-1923 гг. плохое состояние дорог стало одной из главных причин снижения грузооборота железнодорожных станций в БАССР. Сумма ущерба в данной отрасли исчислялась в 1935140 руб.: этой суммы хватило бы на капитальное восстановление 1538 верст дорог в республике. К 1924 г. экономические убытки составляли уже 4250000 руб.¹

В начале 1923 г. в крестьянских хозяйствах Башкирии насчитывали 540623 лошади. Кроме полевых работ, 135155 лошадей было занято на местных дорогах: потери измерялись суммой 19462320 руб. в год². Из выше перечисленных расчетов видно, что финансовый ущерб, наносимый населению и госорганам плохим состоянием дорожного полотна, составлял почти 24 млн руб. в год. За счет этой годовой потери можно было бы отремонтировать 4800 верст дорог³. Дорожное хозяйство республики нуждалось в принятии срочных и кардинальных мер в решении вопроса восстановления дорог. Прежде всего это касалось дорог государственного, областного и кантонального значения.

Таблица 2

Стоимость по капитальному ремонту дорожного полотна в 1924 г.⁴

№	Наименование дорог	Всего верст	Стоимость работ
	Государственного значения	328	343948 руб. 00 коп.
	Областного значения	1966 1/2	2062225 руб. 93 коп.
	Кантонального значения	1280	1610688 руб. 00 коп.
	Итого	3574 1/2	4016861 руб. 93 коп.

Итак, статистические данные таблицы 2 показывают, что на капитальный ремонт полотна в БАССР требовалось 4016861 руб. 93 коп.⁵ Такие финансовые расходы были довольно значительными для того времени. Следует учесть и временной фактор в дорожном строительстве: чтобы отремонтировать дороги нужны были целые десятилетия. В связи с

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 150.

² Там же. Д. 4. Л. 150.

³ Там же. Д. 4. Л. 150 об.

⁴ Там же. Д. 4. Лл. 129, 150.

⁵ Там же. Д. 4. Л. 150 об.

социально-экономической стратегией, интенсификацией развития сельского хозяйства и промышленности нужно было в кратчайшие сроки восстанавливать народное хозяйство. В 1924 г. в БАССР насчитывалось 456429 крестьянских хозяйств. А.П. Булыгин предлагал такое решение восстановления дорог: личное участие в дорожных работах местного населения, то есть натуральной повинностью. Он подсчитал, если послать на работы в течение 100 дней ежедневно 1 рабочего от 33 хозяйств и 1 подводу с проводником от 12 хозяйств, то эта мера не будет обременительной для населения и дороги восстановят в кратчайшие сроки¹. Необходимое количество рабочей силы для строительства дорог в БАССР в середине 1920-х гг. показано в таблице 3.

Таблица 3

Показатели численности рабочей силы, требуемой на капитальный ремонт полотна в 1924 г.²

Наименование дорог и рабсилы	Всего	На 1 рабочий день/считая 100 рабочих дней	Стоим. техн. надзор. 100 дней	
			Одному	всем
			рублях	
А. На государственные дороги				
Рабочих	59860	598,60	–	–
Однок. подвод	163385	1633,85	–	–
Старших рабочих	599	6	75	450
Десятников	150	2	120	240
Б. На дороги областного значения				
Рабочих	358905	3589,05	–	–
Однок. подвод	979603	9796,03	–	–
Старших рабочих	3589	36	75	2700
Десятников	897	9	120	1080
В. На дороги кантонального значения				
Рабочих	280320	2803,20	–	–
Однок. подвод	765120	7651,20	–	–
Старших рабочих	2803	28	75	2100
Десятников	700	7	120	840

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 150.

² Там же. Д. 4. Лл. 151-152 об.

Итого:	Рабочих	699085	6990,85	–	–
	Однок. подвод.	1908108	19081,08	–	–
	Старших рабочих	6991	70	75	5250
	Десятников	1747	18	120	2160

Следует отметить, что 17 августа 1925 г., в целях содействия дорожному строительству, для местного населения официально была введена дорожная повинность (более подробнее см. п. 3.1, главы 3. Трудовое участие населения и подготовка кадров)¹. Строительные материалы (камень, гравий, песок, глина) для дорожных работ отпускали по льготным тарифам. ГУКХа НКВД в октябре 1926 г. составил анкету, чтобы выяснить, как реализуется Постановление ВЦИК и СНК от 17 августа 1925 г. Очевидным оказался факт, что данный закон в полной мере не реализовался в силу того, что инструкции к данному постановлению БашЦИК были внесены 29 января 1926 г., а разосланы ВИК только в июле 1926 г. Ввиду позднего издания закона ВИК план работ на 1925-1926 гг. не составляли. Ассигнования на дорожное строительство были сделаны стихийно и по мере необходимости².

Для более четкого составления годового плана дорожных работ в начале сентября 1924 г. вышел декрет ВЦИК, СНК РСФСР «О подразделении шоссейных и грунтовых дорог Р.С.Ф.С.Р. и о нормах полосы отвода при них». Все дороги, пролегающие по территории РСФСР, подразделялись на пять разрядов: 1) государственные, 2) губернские (областные), 3) уездные (районные, кантонные), 4) волостные (участковые) и сельские, 5) полевые и дороги специального назначения (заводские, курортные, лесные и проч.).

Дорожное хозяйство Башкирии имело дороги всех пяти разрядов: государственные, областные, кантональные, волостные, специальные заводские. Полотно государственных и областных дорог состояло из гравия и песка и насчитывало 2447 км, полотно кантональных дорог составляло 1366 км³. К дорогам государственного значения относились: Уфимско-

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 29. Л. 5.

² Там же. Д. 29. Л. 44.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 142 об.

Оренбургский тракт (539,47 км), Уфа-Н. Березовский (407,18 км), Елабужско-Сибирский (578,75 км), Верхне-Уральский тракт (442,95 км), Белорецк-Оренбургский тракт (429,80 км)¹. Протяженность сети гужевых дорог БАССР составляла 29011 км, то есть на 100 кв. км территории республики (158122 кв. км) в среднем указанных дорог приходилось 18,4 км, или 1000 жителей на 120 км, то есть средняя густота сети дорог была удовлетворительной, но их расстроенность была велика, следовательно, неизбежны были переплаты, потраченные на перевозку сырья и продукции². Во время распутицы переброска грузов на рынки потребления и на железнодорожные станции на расстояние 150-200 км была либо не возможна, либо измерялась многомиллионными убытками населения и государства (при ценах с пуда 45 коп.). Бездорожье и весеннее половодье послужили причиной того, что были отрезаны целые районы (на 1-2 месяца) от рынка сбыта и потребления и оставались не вовлеченными в хозяйственный оборот.

В связи с изданием закона о подразделении шоссейных и грунтовых дорог РСФСР и о нормах полосы отвода при них летом 1925 г. Башмес издал постановление по вопросу о разделе всех дорог на 5 разрядов: 1-й разряд - государственные, 2-й - областные, 3-й - кантональные, 4-й - волостные и сельские и 5-й - полевые и операциального назначения (лесные, заводские и проч.)³. В результате вопрос о разделе дорог КИКаами не был исполнен: не была определена протяженность дорог; не указана ширина дороги; не даны краткие характеристики, почему дороги отнесены к тому или другому разряду; не определена примерная их грузонапряженность. Некоторые дороги были показаны через пункты, составляющие треугольник или кривую. При перечислении пунктов одно и то же направление повторялось два раза. В итоге получалось, что это не одна дорога, а несколько. Так, дороги специального назначения Баймакского горно-заводского района были отнесены к государственным и кантональным разрядам. Такой материал был

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 3. Л. 8.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 70.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 27. Л. 112.

не только недостаточен для доклада Башгосплану, но и не давал четких выводов о реальном решении вопроса эффективного разделения дорог. Башмес требовал немедленно пригласить компетентное лицо и командировать его по всем волостям, совместно с ВИКаи заполнять указанные формы необходимыми сведениями и по возможности составить сводную карту этих дорог¹.

Башсовнарком на вторую половину 1924-1925 гг. требовал дополнительные средства на областные и кантональные дороги, сверх утвержденным жесткого лимита в плане. Так, на областные дороги требовалось 322 730 руб. 94 коп., кантональные 112 395 руб. 70 коп. В итоге запланировано было 435126 руб. 64 коп. Данные средства необходимо было потратить исключительно на восстановление искусственных дорожных сооружений (мостов и труб), они не могли быть потрачены на ремонт полотна дорог, а на эти ремонтные работы требовалось 3672913 руб. 93 коп. Установить суммы на плановые траты по волостным дорогам на тот момент было невозможно за неимением обоснованных данных с мест². Если же принять во внимание финансовые траты, требующиеся на ремонт волостных дорог, то следует заметить, что на восстановление и постройку 12636 погонных сажень мостов требовалось 1263600 руб., а на устройство 20 тыс. верст полотна необходима была сумма в 10000000 руб. (по 500 руб. за версту). Волостных дорог по сравнению с государственными, областными и кантональными, находящихся в ведении Бамшеса, исчислялось в три раза больше. За неимением средств они не обслуживались специальным аппаратом на местах. Башсовнарком неоднократно подчеркивал: «крестьянство с бездорожьем на своих дорогах без помощи не справится, Башсовнарком находит необходимым отпуск средств на эти дороги совершить и без предварительного предоставления плана работ, имея в виду, что в последующем будет представлен отчет с исполнительными отчетами»³.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 27. Л. 112 об.

² Там же. Д. 27. Л. 242.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 10. Л. 240.

Башсовнарком ходатайствовал: «принять во внимание особые условия жизни Башреспублики и ассигновать областные и кантональные дороги указанные суммы и возможные средства в пособия на волостные дороги, а также по пунктно обосновал причины своих требований: 1) Башреспублика по статистико-экономическим данным не только настоящего, но и довоенного времени есть часть РСФСР - самая отсталая и обездоленная как в хозяйственном, так и в культурном отношении; 2) территория Башреспублики обладает богатыми недрами в сельско-хозяйственном и заводско-промышленном отношении, но эти богатства ... без помощи РСФСР не дают и не могут дать реальных результатов. Территория бедна развитием железнодорожной сети, а в трех кантонах железных дорог совсем нет: гужевые дороги расстроены и благодаря полному бездорожью (в минувшем году цены на хлеб пали до 30 коп. за пуд, что легло большой тяжестью на население); 3) расстроенность дорог государственного и местного значения приносит населению ежегодно, по самым скромным подсчетам, не менее 18 млн руб. убытка; 4) при всех этих условиях Башреспублике угрожает дальнейший более тяжелый упадок, однако на местах все же напрягаются все силы и отпускаются непосильно большие средства на изжитие бездорожья»¹. Несмотря на эти негативные экономические и социальные последствия неразвитости дорожного хозяйства в БАССР в этот исторический период размер отпускаемых средств на строительство и ремонт дорог в годовом плане 1925-1926 гг. от протяженности дорожной сети практически не зависел.

Наиболее показательным фактом исследуемого исторического периода является то, что, помимо обычного пятилетнего плана, Башмесом был составлен пятнадцатилетний перспективный план дорожного строительства (1926-1941 гг.). Данный план включался в исторический контекст: он вписывался в рамки стратегического плана развития территорий плана ГОЭЛРО. В экономической модернизации страны по плану ГОЭЛРО

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 10. Л. 243.

предполагалось опережающим образом строить предприятия, обеспечивающие развитие электроэнергетики. Предусматривалось в течение 10-15 лет параллельное развитие и энергетики, и модернизации всей экономики страны. Очевидно, что всякое планирование подразумевает предварительное проведение оценки состояния объекта планирования, которым в данном случае являлось дорожное хозяйство Башкирии. Представленная сводка пятнадцатилетнего перспективного плана дорожного строительства Башкирской АССР базировалась, с одной стороны, на разработанном и утвержденном пятилетнем перспективном плане дорстроительства в республике (1926-1931 гг.)¹, с другой - было запланировано, что по данному пятнадцатилетнему плану шоссейные и грунтовые дороги «займут подобающее им место в системе республиканского хозяйства и в основном будут изжиты многомиллионные убытки государства от непроездности дорог»². Стоимость планируемых работ составляло около 3% от бюджета, с учетом его ежегодного роста в первое пятилетие на 25%, во второе - 15%, третье - 10%³.

В 1925 г. требовалось перестроить дорог волостного и сельского значения - 20000 верст; мостовых сооружений – 12000 пог. саж. В 1926 г. Башнаркомфин выделил на дорожное строительство по дорогам областного значения – 250000 руб. и по дорогам кантонного значения – 50000 руб. Конечно, этих средств было недостаточно, поэтому необходимо было применить труд сельского населения и приобрести материалы для строительства по льготным тарифам⁴.

Всего за первое десятилетие советской власти в Башкирии было «построено шоссейных и грунтовых дорог в среднем на 100 кв. км пространства около 19 км гужевых дорог, было восстановлено более 8 км мостовых сооружений по их длине и в среднем за один год около 2080

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Л. 25.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 52.

³ НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 6. Л. 32.

⁴ 300000 рублей на дороги. Состояние наших дорог и что надо сделать для их улучшения // Красная Башкирия. 1925. №223 (1845). С. 2.

погонных метров»¹ (см. приложение №1, 2). В целом в СССР дорог общегосударственного значения насчитывалось 28212 км, из которых грунтовых, без твердого покрытия, – 21203 км и только 7009 км имели «каменную одежду». Из всех дорог с каменным покрытием в удовлетворительном состоянии находилось 27%, в плохом – около 73%. Что же касается грунтовых дорог, то они требовали немедленного ремонта. В аналогичном состоянии находились и мосты. На содержание грунтовых дорог общегосударственного значения в 1926-1927 гг. было выделено 120 руб. на километр (1923-1924 гг. - 20 руб., 1924-1925 гг.- 40 руб., 1925-1926 гг. - 80 руб.). На содержание волостных и сельских дорог денежные ассигнования со стороны правительства, за немногими исключениями, не выделялись. Так, например, в 1926-1927 гг. на содержание волостных и сельских дорог СССР было отпущено всего лишь 4 млн руб.² В тоже самое время в целом по стране дорожное хозяйство испытывало ряд серьезных трудностей. Во-первых, не проводилась эффективная кадровая политика центрального аппарата и его окружных управлений к подбору командного состава. Подбор специалистов и руководства осуществлялся формально, профессионалы-специалисты в числе руководителей составляли меньшинство. Во-вторых, не уделялось внимание механизации дорожных работ или не учитывалась местная специфика решения. Так, дорожные машины на места отправлялись без учета местных особенностей, потребностей, без запасных частей, инструкции и т.д. В-третьих, была характерна массовая бесконтрольность, вызванная формальными отчетами, открытой фальсификацией данных. Следующая проблема касалась финансирования на сооружения, которое производилось до утверждения проектов и всех необходимых подготовительных работ. Так, например, расходы на перегон тракта Оренбург-Каргала увеличивались с геометрической прогрессией. Эти работы были начаты в 1923 г. и все еще

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Л. 25.

² Лавров Ф. Нужно привлечь население к дорожному строительству // За рулем. 1928. № 4. С. 3-4.

продолжались в 1928 г. Кроме того, когда работы были почти доведены до конца, дорога оказалась непроезжей из-за неукатки, неисправности мостов, а часть дороги требовала ремонта. Обследование грузонапряженности дорожной сети проводилось косвенным методом либо с использованием устаревших данных (7-8-летней давности)¹ (см. приложение №3).

Таким образом, переход к НЭПу потребовал соответствующей перестройки работы дорожного хозяйства. Необходимо было в кратчайшие сроки восстановить транспортное сообщение между городом и деревней. В условиях недостатка материальных и денежных ресурсов успешно решать эти задачи было трудно. Революционные события 1917 года и Гражданская война нанесли серьезный урон дорожному хозяйству. Только путем образования дорожного фонда, долгосрочных займов и неизменного участия самого населения можно было в максимально короткие сроки решить вопрос восстановления дорог. Темп их восстановления сравнительно был равен тем ресурсам, какие имела БАССР и какие давала ЦУМТ НКПС, но только по отношению к искусственным дорожным сооружениям (мостам и трубам), что же касается восстановления полотна и его последующего содержания, то эта задача темпами работ того времени не могла быть разрешена. Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти потребовалось решить ряд неотложных задач: во-первых, классифицировать дороги по их значению, определить их грузонапряженность, улучшить материально-техническую базу, кадровый потенциал; во-вторых, создать самостоятельный орган межведомственного характера. Безусловно, в исторических условиях того времени решить данные задачи полностью было невозможно, поэтому они были решены частично.

¹ Пересветов С. Больные места в работе дорожных органов // За рулем. 1929. № 29. С.3-4.

Глава 2. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в годы первых пятилеток

2.1 Совершенствование системы управления и применение новых форм планирования (1928-1934 гг.)

В декабре 1927 г. на XV съезде ВКП(б) были приняты «Директивы по составлению первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР». Первая пятилетка началась 1 октября 1928 г. Она явилась продолжением и развитием идей долгосрочного плана ГОЭРЛО. Главная задача первой пятилетки состояла в превращении аграрно-индустриального СССР в индустриальную страну. В соответствии с политикой индустриализации страны в первую очередь необходимо было обеспечить интенсивное развитие тяжелой и легкой индустрии, транспорта и сельского хозяйства, причем максимально высокими темпами. На начальном этапе это сводилось к перераспределению ресурсов на нужды индустриализации. Программа «социалистической индустриализации» дополнялась планом реконструкции народного хозяйства, в который были внесены конкретные целевые установки: изменение техники производства, развитие энергетики, перенесение в экономику страны передовой американской и европейской технологии, рационализация, научная организация труда, перемещение производства к источникам сырья и энергии, специализация районов в соответствии с их природными и социальными потребностями. За счет общегосударственного планирования предполагалось реализовать преимущество социалистической экономики, свободной от анархии и конкуренции, свойственных капитализму¹.

Разработанный на основе директив проект первого пятилетнего плана (1 октября 1928 г. - 1 октября 1933 г.) был одобрен на XVI конференции ВКП(б) (апрель 1929 г.) как комплекс тщательно продуманных и реальных задач.

¹ Политическая экономия / под ред. К. В. Островитянов, Д. Т. Шепилов, Л. А. Леонтьев, И. Д. Лаптев, И. И. Кузьминов, Л. М. Гатовский. М., 1954. С. 304.

Этот план требовал большей ответственности и интенсивной работы, чем прежние проекты. Помимо строительства новых отраслей промышленности и увеличения производства всех видов продукции, необходимо было решить и транспортную проблему. Программа выполнения пятилетнего плана транспортного строительства была возложена на местные органы Советской власти и общественные организации, которые должны были сосредоточить свои усилия на борьбе с бездорожьем, тормозящим хозяйственное развитие страны¹. Важнейшей задачей программы транспортного строительства стала реконструкция железнодорожного транспорта². Запланировано было расширить железнодорожные линии с 76 тыс. км в начале до 92 тыс. км в конце пятилетия. Решительно преодолеть бездорожье путем широкого строительства шоссейных и грунтовых дорог, а также значительно развить новые виды транспорта (автомобильный и воздушный). Улучшить и расширить систему существующих водных путей с соответствующим развитием судостроения. Следует отметить, в исследуемый исторический период в США уже существовала развитая транспортная инфраструктура, этому способствовала массовая автомобилизация страны. Законодательные акты 1916, 1921 и 1925 гг. создали целую сеть пронумерованных шоссе. К 1929 году было построено 250 тыс. миль современных автомагистралей – в 1,5 раза больше, чем существовало 20 лет назад. В годы «Великой депрессии» социальная политика США и ряда зарубежных государств была направлена на ликвидацию безработицы путем отправки людей на общественные работы, в том числе и на строительство дорог.

Итак, в мае 1929 г. на V съезде Советов СССР официально был утвержден первый пятилетний план, который дал основания для проведения государством целого ряда мер экономического, политического, организационного и идеологического характера, что возвысило индустриализацию в статус концепции, эпоху «великого перелома». СССР

¹ Индустриализация СССР 1926 - 1928 гг. Документы и материалы. М., 1969. С. 360.

² Каганович Л.М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М., 2003. С. 435.

предстояло развернуть строительство новых отраслей промышленности, увеличить производство всех видов продукции и приступить к выпуску новой техники. На развитие улучшенных шоссейных и грунтовых дорог в 1929 г. Советский союз вложил 81 млн долларов (в то время как Италия – 18789 тыс., Франция – 89900 тыс., Англия – 96279 тыс. и Германия – 168980 тыс. долларов). В последующие годы затраты Советского союза на развитие дорожного хозяйства выросли и были сопоставимы с размерами вложений передовых в техническом отношении капиталистических стран. Улучшалась и совершенствовалась сеть дорог союзного значения. В первую пятилетку в СССР было построено 90 тыс. км дорог, из которых 12,5 тыс. км – с твердым покрытием¹.

Необходимость внедрения принципов и процедур планового управления в дорожном хозяйстве послужили импульсом к совершенствованию ее структуры управления. 15 мая 1928 г. вышло Постановление ЦИК и СНК СССР «О мероприятиях в области дорожного безрельсового хозяйства и автомобильного дела», которое стало первым мероприятием по устранению параллелизма дорожных аппаратов и создания единства в управлении дорожным хозяйством и автомобильным делом. Согласно постановлению при Совнаркомах автономных республик были организованы Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта². 18 декабря 1928 г., на очередном заседании Башсовнаркома, данный документ был принят к исполнению³. В целях эффективного руководства дорожным и автомобильным делом было образовано Управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК БАССР. Руководил дорожно-строительной организацией с 1928 по 1946 г. А.Н Кузнецов.

4 мая 1929 г. было утверждено положение данного подразделения. Органами, подведомственными управлению, являлись кантонные отделения шоссейных и грунтовых дорог и волостные дорожные органы, действующие

¹ Серебряков Л. Автодорожный транспорт за 15 лет // За рулем. 1932. №21. С. 8.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 69. Лл. 33-42.

³ Там же. Д. 69. Л. 44.

на основании особых положений¹.

Структура управления состояла из четырех отделов:

- а) общий отдел с группами: сметно-материальной и канцелярской;
- б) дорожный отдел с группами: госдорог, местных дорог и исследовательско-технической и экономико-статистической;
- в) автомобильный отдел;
- г) инспекторский отдел.

В июне 1928 г. было издано руководство по плановому регулированию местного дорожного строительства. Процесс планового регулирования дорожного строительства заключался: а) в изучении дорожного хозяйства в целях получения данных о его состоянии, значении и нуждах; б) в установлении объема необходимых дорожных работ и потребности средств по их выполнению; в) в выявлении финансовых и прочих затрат на выполнение дорожных работ; г) составлении плана выполнения намеченных дорожных работ.

В основу изучения дорожного хозяйства были положены данные о техническом и экономическом обследовании дорог. Изучение дорожного хозяйства производилось отдельно, по разрядам дорог, а в пределах последних – по категориям².

Для установления объема необходимых работ требовалось ответить на ряд вопросов: а) какое протяжение дорог и сооружений нуждается только в нормальном ремонте; б) какое протяжение дорог и сооружений нуждается в восстановительных работах; в) какая потребность в переустройстве дорог и сооружений, и постройки новых мостов на существующих дорогах; г) какая необходимость постройки дорог по новой трассе.

Определялась возможность осуществления намеченных работ по критериям: получение денежных и материальных средств, обеспеченность работ материалами и рабочей силой.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 69. Лл. 106-110.

² Там же. Д. 69. Л. 106.

В рамках нашего исследования особый научный интерес представлял процесс реализации основных задач первого пятилетнего плана на региональном уровне. В данной главе мы стремились рассмотреть неизученные вопросы, связанные с развитием дорожного хозяйства в БАССР в первые годы реализации плана первых пятилеток.

Интересны количественные показатели о протяженности дорожной сети. В конце 1920-х годов общая длина дорог в БАССР насчитывала 46215 км, из них государственного, областного, кантонного значения – 6215 км, негодного полотна из этих дорог – 93%. Волостных и сельских – около 40000 км, из них 25650 км 100% негодны (см. приложение №4, 5). На большей части сельских дорог не было мостов. Дороги республики находились в плохом техническом состоянии, и на развитие транспортной инфраструктуры требовались десятки и сотни миллионов рублей. Бюджет БАССР не располагал финансами, необходимыми для полного решения всех вопросов по содержанию дорог и всего дорожного хозяйства в республике. Из-за некачественных дорог народное хозяйство БАССР ежегодно несло убытки в размере 13250000 руб.¹

Перед началом реализации первой пятилетки перед Башмесом и уполномоченным Башмеса при Уфимском канисполкоме, был поставлен ряд задач (см. таблицу 4).

Таблица 4

План-схема обследования дорожного хозяйства БАССР в 1926 г.²

№	Предмет исследования	Мероприятия
1	Дорожная сеть	Размеры, рост, распределение по кантонам, полотно и мостовые сооружения.
2	Аппарат управления	Источники его содержания, аппарат центральный, кантонный и линейный, связь внутри аппарата и с казакомесом, колдоговор и их взаимоотношения с союзом.
3	Заготовки и снабжение	Цемент и металл, лесоматериалы, потребность в лесоматериалах, получение и отвод лесосек, лесозаготовки и их стоимость.

¹ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 8. Д. 117. Л. 130.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 20.

4	Финансирование	Масштабные цифры стоимости, восстановления и устройства дорожной сети, перспективный пятилетний план Башмеса, отпуск и получение средств на дорожное дело, распределение средств на кантонах и по статьям. Смета. Средства для исправления разрушений, произведенных половодьем.
5	Производство работ	Работы 1924-1925 г., проекты, рабсила и нагрузка техперсонала.
	Вспомогательные работы	Определение грузонапряженности, отвод семян под дорожную полосу, нивелировка, километраж, укрепление оврагов и придорожных древесных насаждений. Участие населения в содержании волостных и сельских дорог.

В итоге летом 1926 г. инженер-дорожник кантонного исполкома г. Стерлитамака С.П. Зорин представил доклад о дорожном строительстве в Башкирии за 1926-1927 гг. В нем содержалось описание дорожного аппарата, источники его содержания (центральный, кантонный и линейный), взаимоотношение с союзом, заготовки и снабжение, финансирование, производство работ, участие населения и проч. В свою очередь инженер С.П. Зорин заметил, что «ремонтируемые дороги делаются узкими, в итоге получаются две параллельные канавы по одной стороне»¹. Для усовершенствования технического состояния дорог в волостях не хватало леса для строительства дорожного полотна. Лесничества отпускали на мосты лесоматериал делянками. С.П. Зорин писал: «поэтому годного для постройки лесу бывает очень мало, в связи с этим приходится брать несколько делянок. Всего по волости 74 моста, стоимость одного чертежа моста обходится в 148 руб., а на дорожное строительство отпускается всего 7 руб. 50 коп. В конечном итоге выходит, что «красивые чертежи имеем, а строить нечем»². На основе проведенных исследований была составлена карта грузонапряженности дорог по разрядам (см. приложение №6). Средняя

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 68.

² Там же. Д. 35. Л. 69.

грузонапряженность государственных дорог составляло 5956268 тыс. тонн, областных дорог 22152862 тыс. тонн, кантонных дорог 11011484 тыс. тонн.¹

Первый пятилетний план по дорожному хозяйству БАССР составлялся в двух вариантах. Первый был подготовлен в 1929 году, в крайне минимальных размерах, без учета материальных возможностей, представленных общим подъемом темпа народного хозяйства СССР и в частности Башкирии. С точки зрения общих затрат финансирование было запланировано в размере 10,5 млн руб., основная часть которых шла на новое строительство дорог – 75%, на капитальный – 12,5% и на текущий ремонт – 12,5%². Данная схема финансирования противоречила первоочередным задачам развития дорожного хозяйства (см. приложение №7). Прежде всего необходимо было провести капитальный и текущий ремонт, перекрыть заново искусственные сооружениями (мосты, трубы, переправы и т.п.). В итоге первый вариант пятилетнего плана оказался неудовлетворительным.

Второй вариант плана, составленный Башдортрансом в 1930 г. по предложению Главдортранса, реализовывался до конца пятилетки и являлся перспективной линией развития дорожного хозяйства БАССР. Отметим важные моменты исполнения второго варианта плана: финансирование было увеличено в 5 раз по сравнению с первым вариантом и предусматривало финансовые затраты на 50 миллионов рублей. Основная часть денежного финансирования направлялась на новое строительство, реконструкцию и капитальный ремонт дорог, что составляло удельный вес в общей сумме капиталовложений – 77%, на текущий ремонт (эксплуатационные расходы дорог) вместе с фондом начислений к зарплате и на административно-хозяйственные расходы было определено – 11,8%, на механизацию производства – 4,8%, на технико-экономические изыскания и инвентаризацию – 2,1%, на гражданское и жилищное строительство – 1,8%, на подобные предприятия – 0,7%, на кадры – 0,8%, на научно-

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 77. Л. 47 об.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 2 об.

исследовательскую работу – 0,2%, на отчисления в оборотный капитал – 0,8%¹. Финансирование на дорожное строительство выделялось в разы меньше намеченного плана. Так, в 1933 г. по госбюджету вместо утвержденных по плану 634 тыс. руб. в действительности было получено 485,1 тыс. руб., а по областному бюджету вместо 1405 тыс. руб. было получено лишь 879,8 тыс. руб. Общее сокращение средств достигло 673,8 тыс. руб. План финансирования по бюджетам был выполнен лишь на 66,9%². Безусловно, такое распределение средств на деле оказалось совершенно неэффективным. Денежные средства на новое строительство не выделялись, вследствие этого в дорожной отрасли вынуждены были проводить только работы эксплуатационного характера.

В государственной политике развития народного хозяйства в первую пятилетку отводилась особая роль овладению техникой. Данная стратегия активно пропагандировалась государством на различных конференциях и съездах. Например, 4 февраля 1931 г. состоялась Первая Всесоюзная конференция работников социалистической промышленности. Выражение «Техника в период реконструкции решает все» стало призывать к модернизации³. Еще в конце января 1931 г. в Постановлении IX-го съезда комсомола и обращении ЦК ВЛКСМ был выдвинут аналогичный лозунг «За овладение техникой». При активном участии комсомола на крупных промышленных предприятиях значительная часть рабочих была охвачена кружками «Техмасс». Главной целью данных кружков стало повышение квалификации рабочих, ускоренное освоение иностранной техники (блюминги, экскаваторы и т.д.), внедрение новых методов производства, изучение технологических процессов и контроля за нормами расхода материалов, изыскание новых стройматериалов широкого потребления, обмен опытом. Подобных кружков в дорожном хозяйстве не было.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 3.

² Башкирская АССР. Государственная плановая комиссия. Основные показатели плана народнохозяйственного и социально-культурного строительства Башкирской АССР на 1933 год / отв. ред. А.К. Самсонов. Уфа, 1933. С. 84.

³ Сталин И.В. Сочинения. Т. 13. М., 1951. С. 41.

В этот период партийные, комсомольские органы отмечали негативные моменты в дорожном хозяйстве: применение механизированного труда в дорожных работах осложнялось полным отсутствием тракторов¹.

В связи с этим партийные и советские органы власти в БАССР организовали «Штабы по борьбе с бездорожьем», в которые входили руководящие работники партийных и советских органов, дорожно-строительных организаций, общественных организаций, образовательных учреждений. Тема борьбы с бездорожьем активно обсуждалась и на страницах местной периодической печати (в районных, заводских и национальных газетах).² Например, в газете «Башкурдстан» были опубликованы не только материалы по организации борьбы с бездорожьем, но и систематически освещалось строительство дорог в Башкирской АССР³.

Признавая необходимым усилить руководство и планирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, ЦИК и СНК СССР постановили выделить Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс) из состава Народного комиссариата путей сообщения и преобразовать его в самостоятельное Всесоюзное Центральное управление при СНК СССР⁴. Согласно Постановлению ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. основными задачами Цудортранса стали планирование и регулирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, а также транспортно-эксплуатационного и складского дела (Союзтранс)⁵. В августе 1930 г. вместо волостно-кантонной системы была введена районная система административно-территориального характера. В свою очередь в районно-исполнительных комитетах (РИК), согласно Постановлению ЦИК и СНК от 26 сентября 1931 г., предлагалось создать дорожные отделы⁶. В Башкирии данные отделы были образованы в

¹ НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 15. Л. 21.

² См.: В.А.И. Транспортные условия Башкирии // Хозяйство Башкирии. 1930. №4. С. 67-87.

³ Яминев Г. Печать Башкирии помогает дорожному делу // За рулем. 1931. № 23. С. 28.

⁴ Политбюро и крестьянство: высылка, спецпоселение 1930-1940 гг. В 2-х кн. Кн. 1. М., 2005. С. 50-51.

⁵ НА РБ. Ф. Р-8911. Оп. 1. Д. 4. Л. 7.

⁶ Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 год. М., 1931. С. 11.

тридцати пяти РИКах, а тринадцать РИКах были выделены дорожные инспекторы¹.

Районно-дорожные отделы (РДО) обслуживали дороги областного, районного и сельского значения. Были организованы следующие дорожные участки: Уфимский №286; Стерлитамакский №287; Бирский №288; Белебеевский №289; Хайбуллинский №290; Белорецкий №291; Аргаяшский №292; Месягутовский №293. На районных дорогах главным образом велась работа по строительству деревянных и частично каменных мостов. Производственный технический персонал ДЭУ (Уфимский №286; Стерлитамакский №287; Бирский №288; Белебеевский №289) состоял из 7 дормастеров, к ним были прикомандированы 2 дормастера и 4 десятника. Во время проведения дорожных работ высший и средний состав техперсонала состоял из одного техрука. Была составлена новая классификация дорог. Согласно классификации, протяженность дорог высших разрядов сократилось вдвое, а грузооборот увеличился (приложение №8).

В помощь ДЭУ в 1931 г. при Башдортрансе была организована Дорожно-строительная компания (Дорстрой), которая по договорам со строительными организациями строила дороги².

Эксплуатационные работы по содержанию и текущему ремонту дорог проводились в малом объеме. В основном выполнялись земляные работы и профилирование земляного полотна. Профилирование дорог – это технологическая операция ремонта дорожного покрытия переходного и низшего типов (грунтового, грунтового улучшенного, гравийного, щебеночного), производимая путем выравнивания грейдерами его поверхности с подсыпкой нового материала и уплотнением.

Данная операция проводилась на следующих участках: Уфимском, Стерлитамакском, Бирском, Кувандыкском, Белорецком. Кувандыкским дорожным участком вполне удовлетворительно было сделано

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 136. Л. 21.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 127. Л. 9.

профилирование земляного полотна на подъезде к станции Дубиновка, были выдержаны кривые и профили. Стоимость профилирования составляло около 700 руб. за км. Уфимским дорожным участком на дорогах Уфа – Бирск, Красная Горка – Иглино было сделано более 25 км профилирования дорог, причем отделка профилей в конце 1932 г. не была полностью закончена¹.

В связи с географическими условиями возникали проблемы в дорожном хозяйстве. В республике протекали крупные и малые реки, необходимо было строить большое количество мостов.

В 1932 г. был осуществлен мониторинг части мостов на дорогах высших разрядов (Уфимский, Стерлитамакский, Бирский, Месягутовский, Аргаяшский, Белорецкий и Кувандыкский), обследованы районные дороги (Киргиз-Миякинский, Учалинский, Белебеевский, Чекмагушевский, Буздякский, Аургазинский и др.)². В большинстве районов технический персонал Башдортранса был недостаточно квалифицирован, поэтому при строительстве мостов допускались существенные ошибки и дефекты.

Проектами и сметами были обеспечены практически все работы. Одновременное выполнение капитального и текущего ремонта исключало должное техническое руководство³. Разбросанность дорожных работ оказывало влияние на ее качественные показатели. Особенно остро это ощущалось в конце июля 1932 г., когда Янаульский РИК объявил о массовом декаднике на дороге республиканского значения Уфа – Бирск – Янаул. В декадник были привлечены 30 советов. В итоге пришлось свернуть работы на Баженовской дамбе, снять техперсонал с других мест и всех перебросить на указанную работу⁴.

Выполнение различных видов работ состояния дорожного хозяйства в этот период составляло:

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 127. Л. 9 об.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 227. Л. 144.

³ НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 21. Л. 2.

⁴ Там же. Д. 21. Л. 2 об.

Физический объем выполнения первой пятилетки по видам работ¹

Вид работ	ед. измер.	план на 5 лет	выполнение в 4 года	процент выполнения
Устройство профилированных и улучшенных дорог	км	2020,7	1127,8	55,3
устройство гравийных дорог	км	621,6	82,6	43,3
Мощение и шоссеиные дороги	км	587,1	40,8	6,8
Постройка мостов и труб	п.м.	33189,4	15375,9	46,3
Ремонт дорог	км	учета не было		

Итак, в начале 1930-х гг. дорожные работы были выполнены удовлетворительно. Упор на новое строительство на практике оказался несостоятельным. Для серьезных сооружений по дорожному полотну требовались опытный технический персонал и квалифицированные рабочие, которых было недостаточно. План по капиталовложению был выполнен на 69,8%, то есть задача не была решена полностью. По отдельным разрядам капиталовложения план был выполнен на 90,1% (в основном, новый план), но следует отметить, что с точки зрения намеченных объектов строительства капитальный и текущий ремонт также были не исполнены. Удельный вес затрат, по отношению к общей сумме на эксплуатацию дорог (текущий ремонт), увеличился и стал 24,7%, а при выполнении пятилетнего плана - 35,1%. Очевиден тот факт, что эксплуатационная сторона была повышена, это обуславливалось требованиями директивных органов и конкретными условиями. Важно то, что сохранился исторический комментарий со стороны местного населения в адрес дорожных органов: «там, где дорожники строили дорогу – ехать невозможно, делай объездную»². Явные недочеты были обнаружены в работах Уфимского и Белебеевского участков и Дорстроя.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 227. Л. 189.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 3 об.

Вовремя не было произведено укрепление боковых обочин. Так, по Топорнинскому тракту не была закончена отделка обочин и боковых канав, профилировано и загравирировано лишь 1,9 км дорог вместо 3,5 км¹. Работы по профилированию земляного полотна были незакончены, грубо сделаны полотна и канавы, не выдержаны технические требования к закруглениям, продольным профилям, водоотводам. Боковые канавы делались сплошными, несмотря на наличие насыпей более 0,5 м, это в свою очередь приводило к уменьшению глубины канав². Ширина трассы делалась произвольно и не согласовывалась с дорожными участками или Башдортрансом. Например, в Калтасинском районе подобным образом было испорчено 10 км дорог. Нарушались технологии каменной кладки и земельных работ. Вместо того, чтобы класть крупные камни по краям, а более мелкие посередине, все делалось наоборот. Башдортранс по поводу деятельности РИКов рапортовал следующее: «Имеются случаи, когда дорожные работники РИКов самостоятельно намечают ширину дороги между канавами, при проведении работ по профилированию. Не имея перспективных данных по грузонапряжению – возможны грубые ошибки. Башдортранс предлагает изжить эти ненормальные явления, взять действительное руководство на себя и предупредить техников – инструкторов и районных техников... На Башдортранс возложены обязанности по планированию и надзору за проведением всех дорожных работ в Башреспублике, включая работы других хозяйственных и строительных организаций на дорогах общественного пользования»³.

Таким образом, в начале 1930-х гг. в дорожном хозяйстве БАССР существовал целый ряд нерешенных задач. Во-первых, необходимо было пополнить кадровый состав: научно-технических работников на 85%, квалифицированных рабочих на 70%⁴. Во-вторых, остановить массовую

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 5.

² Там же. Д. 194. Л. 5 об.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 227. Л. 115.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 5.

текучесть чернорабочей силы и прикрепить их к производству. В-третьих, рационализировать работы, на 100% используя механическое оборудование. Стоит отметить, что трудоемкие работы были обеспечены механическим оборудованием всего лишь на 5%¹. При этом в рабочем состоянии находилось только 50% всех существующих дормеханизмов. В-четвертых, внедрить новые методы работы и технологический процесс производства.

С 30 января по 4 февраля 1932 г. в Москве прошла XVII конференция ВКП(б), на которой были даны политические и хозяйственные установки для построения социализма в СССР, подчеркнута необходимость немедленного развертывания работы партийных, советских, хозяйственных, кооперативных, профессиональных и комсомольских организаций для скорейшей разработки второго пятилетнего плана². В течение нескольких месяцев, прошедших после XVII партконференции, Госплан СССР и Цудортранс составили план второй автодорожной пятилетки³.

В апреле 1932 г. Цудортрансом была организована Всесоюзная конференция Центрального автодорожного научно-исследовательского института, которая проходила в Ленинграде. Согласно резолюции конференции планировалось «по дорожному и шоссейному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта»⁴.

В начале июня 1932 г. состоялся Пленум Центральной комиссии по второй пятилетке и реконструкции автодорожного транспорта, который подвел итоги работы Цудортранса и вынес дальнейшие директивы по составлению плана второй автодорожной пятилетки⁵. Отмечалось, что в дальнейшем успех дорожного хозяйства будет зависеть от участия в нем широких масс автодорожников. В этом деле большую помощь дорожным

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 5.

² Исторические материалы: Индустриализация СССР 1933-1937 гг. Документы и материалы. М., 1971. С. 15.

³ Мобилизуем массы на составление плана второй пятилетки // За рулем. 1932. № 13. С. 1-2.

⁴ XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). 30 января – 4 февраля 1932. Стенографический отчет. М., 1932. С. 184.

⁵ Дорожное строительство СССР во втором пятилетии // За рулем. 1932. № 13. С. 3-4.

органам должна была оказать общественность «Автодора». Так, согласно резолюции Всесоюзной дорожной производственной конференции, созванной по инициативе ЦС «Автодора», Цудортранса и Главдортранса РСФСР, планировалось мобилизовать рабочих и специалистов автодорожного транспорта, колхозников и единоличников, принимающих активное участие в дорожном строительстве¹.

Во второй пятилетке основной упор планировалось делать на строительство дорог облегченного типа, чтобы в кратчайший срок и с наименьшими капиталовложениями увеличить количество дорог, повысить грузооборот и постепенно перевести их в более высокие типы.² Наряду с этим ставился вопрос о максимальном использовании для дорожного строительства местных материалов, изучении свойств этих материалов и каменных ресурсов, открытии новых месторождений³. Проектируемые работы и темпы их выполнения были таковы, что их нельзя было успешно освоить без определенного уровня механизации. Механизация дорожного строительства снизила бы величину потребности в рабочей силе примерно до 8 тыс. человек, но при условии, что эта рабочая сила представляла бы собой высококвалифицированный персонал по обслуживанию машин⁴.

В итоге по плану второй пятилетки Цудортрансом планировалось построить 500 тыс. км дорог: из них (по техническим типам) улучшенных грунтовых – 320 тыс. км, граверных и сходных с ними типов – 90 тыс. км, дорог с твердым каменным покрытием – 54 тыс. км, усовершенствованных – 28 тыс. км, высшего типа дорог – 8 тыс. км⁵.

Таким образом, перед дорожниками во второй пятилетке стояла трудная задача: необходимо было в кратчайшие сроки и с наименьшими капиталовложениями дать стране больше дорог. Но при этом решить ряд

¹ I Всесоюзный съезд Автодора // За рулем. 1932. № 2. С. 6-19.

² ГАРФ. Ф. А-406. Оп. 7. Д. 1539. Л. 39.

³ Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1971) / Ин-т марк.-ленин. при ЦК КПСС. - 8-е изд., доп. и испр. М., Т.5. 1931-1941 / под общ. ред. П.Н. Федосеева, К.У. Черненко. 1971. С. 132.

⁴ Там же. С. 132.

⁵ Планы Победы над вековым бездорожьем // За рулем. 1932. № 13. С. 9-10.

проблем, а именно: обеспечить дорожное строительство сырьевой базой, материалами, новыми дорожными механизмами, квалифицированной рабочей силой. В дорожном хозяйстве в этот исторический период многих компонентов катастрофически не хватало.

Согласно пятилетнему плану Башкирской АССР дорожное строительство во второй пятилетке должно осуществляться по следующим направлениям: 1) по линии реконструкции, конфигурации дорожной сети в условиях социалистической структуры народного хозяйства и с учетом нового промышленного и сельско-хозяйственного строительства и строительства других видов транспорта; 2) по линии реконструкции технической структуры дорожной сети, в соответствии с огромным ростом грузооборота и переходом в основном на массовый механизированный транспорт; 3) по линии реконструкции методов работы, согласованных с общим темпом социалистического строительства и в условиях высокой вооруженности и социалистической организации труда. В ходе реализации пятилетнего плана общая протяженность дорог должна была возрасти до 40000 км (вместо существующей на тот момент 31874 км). С учетом грузонапряженности дорог объем дорожного строительства был намечен следующим образом: 468 км – шоссе высшего типа, 1068 км – белого шоссе и мостовых, 2642 км – гравийных дорог и 10100 км улучшенных грунтовых¹. Особое внимание уделялось строительству мостов. Следуя директивам СНК, следовало использовать при строительстве местное сырье, предполагалось в дорожном деле применять оптимальные смеси, торфование, известкование, в районах металлургической промышленности планировалось использовать шлаки доменных печей. Огромные запасы ангидритового гипса, естественного гудрона, доломита и диабазы должны были массово применяться в дорожном и мостовом строительстве Башкирии².

¹ Материалы пятилетнего плана Башкирской части УКК на 1933-37 гг. / Гос. плановая комис. БАССР; отв. ред. Самсонов. Уфа, 1932. С. 57.

² Там же. С. 57.

С 25 по 27 декабря 1932 г. в г. Уфе состоялся I Съезд дорожных работников БАССР. Начальник Башдортранса в своем докладе на этом съезде отмечал: «если мы в прошлом времени делали упор на эффективные отдельные крупные объекты строительства, затрачивая туда громадные средства и не могли благодаря этому дать эффект на всех дорогах по проезжаемости, то в настоящее время мы должны перестроиться таким образом, чтобы от производства текущего ремонта полотна дороги, независимо от ее характера, т.е. поддерживая ее непрерывно в проезжем состоянии с прохождением автомашины со скоростью 35-40 км в час, постепенным образом переходить к выведению профиля дороги до технически нормальных условий, в соответствии чего и строить процесс производства дорожных работ»¹. Проанализировав этот доклад мы отмечаем, что главной преградой невыполнения пятилетнего плана по дорожному строительству стало строительство крупных объектов. В 1933 г. было предложено увеличить объем финансирования на содержание и текущий ремонт дорог². В итоге на 1 км дорог предполагалось израсходовать в три раза больше средств, чем в предыдущие годы (см. таблицу 6).

Таблица 6

**Расход средств на содержание и текущий ремонт на 1 км дороги
(1929-1933 гг.)³**

№	Значение дорог	1929 г. в руб.	1930 г. в руб.	1931 г. в руб.	1932 г. в руб.	Предположено на 1933 г. в рублях
1	Общесоюзные	-	9,4	125,2	166,6	739,4
2	Республиканские	-	-	72,0	147,6	374,1
3	Областные	15,0	38,2	41,0	119,5	205,0
	Итого	15	47,6	238,2	433,7	1318,5

В 1932 году, при росте всех затрат на дорожное хозяйство на 35,9%, план дорожного строительства и капитального ремонта был выполнен на 77%. В 1934 году общее протяжение дорог, охваченных капитальным

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 53.

² НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 27. Л. 121.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 65.

ремонт, составляло: по республиканскому тракту – 25 км, по областному – 5 км. Суммарное протяжение строящихся титульных мостов - 107,5 п.м. Стоимость работ, законченных и переданных в эксплуатацию по республиканскому тракту мостов, составила 167335 руб., по областному тракту – 81223 руб.¹

Вся работа дорожного хозяйства была построена на основах договора социалистического соревнования с Чувашской АССР². По условиям договора БАССР принимала на себя выполнение следующих обязательств:

«1. В течение двух ближайших лет устроить на всем протяжении следующие автогужевые дороги: Уфа – Стерлитамак – Оренбург, Стерлитамак – Раевка, Стерлитамак – Белорецк, Уфа – Бирск – Янаул, Сулея – Красноуфимск, Сара – Баймак, Уфа – Топорнино, Аксаково – Белебей – Туймазы – Бакалы и Буздяк – Чекмагуш – Дюртюли, на всех трактах построить улучшенное грунтовое, а на наиболее грузонапряженных участках мощное полотно с полным обеспечением данных дорог искусственными сооружениями.

2. Из общего числа указанных работ устроить в 1934 г. на дорогах трех высших классов: профилированного грунтового – 275 км, гравийного – 10 км, мощного и щебеночного 4 км и искусственных сооружений на дорогах всех классов – 6150 п.м.

3. Провести в зимний период 75% всей заготовки и вывозки к месту работ камня, гравия и песка, 35% намеченного мостового строительства.

4. Коренным образом улучшить эксплуатационное содержание дорожной сети путем полного устранения обезличенности дорог, завершения работы по прикреплению их к определенным селениям и колхозам и создания в последних ремонтных бригад с обеспечением их инструментами и простейшими механизмами для систематического ремонта профилированных и улучшенных грунтовых дорог.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 227. Л. 143.

² ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Л. 1.

5. В качестве одной из мер борьбы со снежными заносами произвести в 1934 г. озеленение 50 км важнейших участков государственных и областных дорог, на которых введено регулярное автомобильное движение.

6. В максимальной степени усилить механизацию дорожных работ, используя с этой целью тракторный парк и механическое оборудование совхозов и МТС в пределах полных норм, установленных Постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г.

7. Взять под особое наблюдение подъездные пути к важнейшим предприятиям: Ишимбаевским нефтепромыслам, Моторному заводу, Баймакскому золото-медному комбинату, Белорецкому металлургическому заводу, Красноусольскому стекольному заводу, Нижне-Троицкой суконной фабрике, бумажной фабрике «Красный Ключ», спиртозаводам и ко всем совхозам Зернотреста с прикреплением данных подъездных путей к соответствующим предприятиям для капитального устройства и содержания за счет последних, с систематическим техническим контролем за этим со стороны дорожных органов.

8. Провести массово-разъяснительную и организационную работы в области трудового участия, реализовать последнее в следующих размерах: в 1 квартале на сумму 1500 тыс. руб., во 2 квартале на сумму 1750 тыс. руб., в 3 квартале на 750 тыс. руб. и в 4 квартале на 1000 тыс. руб.

9. Усилить борьбу за снижение стоимости дорожных работ, доведя ее в 1934 г. в соответствии с установленными директивами как минимум на 15%.

10. В борьбе за снижение себестоимости дорожного строительства и повышение его качества развернуть широко научно-исследовательскую работу, направив ее в строго прагматическое русло, используя особенности и опыт строительства полотна из местного известняка с обработкой его местными нефтяными продуктами и постройки мелких искусственных сооружений из ангидритового цемента.

11. Всесторонне внедрять в практику дорожного строительства рационализаторские мероприятия и стандартизацию, применяя ее, в

частности, к строительству мелких мостов с использованием стройдворов, на которых в 1934 г. должно быть построено не менее 500 п.м. искусственных сооружений.

12. Устранить беспроектное строительство дорог и мостов и обеспечить все капитальные работы проектными материалами и техническими изысканиями, их количество в 1934 году должно быть достигнуто 1100 км.

13. Поднять авторитет дорожных органов в районах путем подбора технического персонала и хороших организаторов, подготовки для районов надлежащих кадров, укрепления материально-бытового положения Райдоротделов, обеспечения их помещениями, транспортными средствами и продовольственными базами.

14. Улучшить и оздоровить финансовое хозяйство Райдоротделов, проводя энергичную борьбу за правильное использование ими бюджетных и прочих поступлений, и систематически наблюдать за расходованием дорожных фондов по их прямому назначению.

15. Широко развернуть массово-разъяснительную работу в области дорожного строительства, в связи с чем в 1934 г. организовать постоянную агитационную автобригаду, в доручастках – агитповозки, издать специальные брошюры с учетом местных особенностей дорожного хозяйства и провести ряд совещаний в центре и на местах для разрешения неотложных вопросов и выработки мер к выполнению плана дорожного строительства.

16. Широко использовать методы объявления конкурсов на количественные и качественные показатели дорожного строительства и социалистического соревнования при проведении самих работ с распространением его на все звенья дорожных органов, договорам которых придавать характер борьбы за выполнение вполне определенных заданий с последующей проверкой.

17. Вовлечь в дорожное строительство всю общественность в лице партийных организаций, ВЛКСМ, профсоюзов и, в особенности, ячеек «Автодора», на которых возложить задачу проведения организационно-

массовой работы в дорожном строительстве, совместно с Райдоротделом мобилизовать население для трудового участия и оказания помощи всем дорожным органам в их повседневной работе»¹.

Во второй пятилетке сменились главные ориентиры государственной политики: на смену лозунгу первой пятилетки «Техника решает все», во второй пятилетке утвердился лозунг «Кадры, овладевшие техникой, решают все». С подготовкой кадров дело обстояло не лучшим образом, поэтому особую значимость приобрела общественная организация «Автодор»². Данный орган возник в сентябре 1927 г. как организация по содействию автомобильному транспорту и дорожному строительству. 1934 год стал переломным и в значительной степени содействовал дальнейшей модернизации деятельности «Автодора» в дорожном хозяйстве более усиленными и убыстренными темпами. Во многие области и районы были командированы инструкторы и почти весь состав ответственных работников дорожного аппарата. В дальнейшем проводилась процедура отбора и инструктажа работников, на места было командировано 72 уполномоченных, в состав которых входили дорожные техники и студенты высших курсов. Перед уполномоченными были поставлены две основные задачи: первая – практическая помощь местным автодорожным организациям, укрепление, создание новых базовых советов, составление планов работ и пр.; вторая – непосредственная помощь дорожным органам в строительстве дорог низовой сети путем доведения планов дорожного строительства до колхозного двора и до каждого колхозника, организация агитационной пропаганды, личное участие в проведении дорожных работ, а также техническое руководство в строительстве последних. Обзор сводных отчетов, в районах где работали уполномоченные, показывает, что районы выполняли и перевыполняли годовые планы дорожных работ. Еще в августе-сентябре 1934 г. они вышли в ряды передовых районов СССР. Приезжая в район, уполномоченные видели

¹ ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Лл. 1-5.

² Буценко А.И. С подготовкой дорожных кадров неблагополучно // За рулем. 1935. №14. С. 2.

отрицательные факты в работе. В большинстве случаев уполномоченные принимали на себя руководство дорожным хозяйством: постройку мостов, дорог, переездов и т.д. Например, в Красноуфимском районе Свердловской области уполномоченный т. Гостинщиков контролировал постройку 8 км гравийного шоссе (подъезд к элеватору), моста через реку Бисер (отверстие 108 п.м.), переезд через линию железной дороги¹. В Воронцово-Александровском районе Северо-Кавказского края уполномоченный т. Мясников контролировал строительство 15 км грунтовой дороги, улучшенной – 5 км; 3-х мостов². Товарищ Михайлов в Чембарском районе Средней Волги с помощью 30 комсомольцев добился выполнения дорожного плана на 100% и прикрепил 648 км дорог к сельсоветам и колхозам. В период уборочной организовал работу красных обозов им. «Автодора» – 250 подвод. Создал в этом районе базовый совет «Автодоров». Организовал ряд дорожных субботников с участием по 300-400 человек и 20 подвод. Товарищ Рабинович провел в Лопатинском районе Саратовского края большую организованную работу и оказал значительную техническую помощь. Под его руководством в районе было построено 5 мостов и построено 17 км профилированной дороги³.

В целом уполномоченными было проведено большое количество субботников с привлечением свыше 8000 человеко-дней; под их руководством построено более 4000 км дорог и около 3500 п.м. мостов; организовано 52 доркружка и кратковременных дорожных курсов; вовлечено во вновь организованные ячейки «Автодора» до 10000 человек, и, наконец, проведена большая организационная работа⁴.

Несмотря на комплекс мер по улучшению деятельности «Автодора», в некоторых ее филиалах наблюдались заметные простои и этому факту способствовал целый ряд причин. Во-первых, это было связано с

¹ ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Л. 1 об.

² Там же. Д. 37. Л. 1 об.

³ Там же. Д. 37. Л. 1 об.

⁴ Там же. Д. 37. Л. 2.

объективными причинами: с отсутствием ячеек «Автодора», неорганизованностью – работа шла самотеком, инициатива масс не подхватывалась и не возглавлялась. Во-вторых, отсутствием поддержки со стороны исполкомов и край-, обл- и райдортрансов. В-третьих, сказывалось несовершенство самой организации, которое выражалось отсутствием дисциплины в вопросах учета и отчетности, недостаточной гибкостью аппарата, отсутствием дорожных работников в край-, обл- и райсоветах «Автодора» и популярной дорожной литературы¹.

Для технического вооружения дорожными знаниями всего актива «Автодора» и для внедрения наиболее правильных и эффективных методов его работы Центральный Совет распорядился выполнить следующие мероприятия:

1. разработка и выпуск стандартного дорожного уголка при избах-читальнях, клубах и т.д.;
2. издание уже составленного стандартного учебника для подготовки низовых дорожных работников из автодорского актива;
3. созыв Всесоюзной дорожной конференции или расширенного Пленума Дорожного совета ЦС;
4. издание дорожных брошюр 9 наименований как для популяризации дорожных знаний, так и для широкого обмена опытом;
5. разработка и выпуск ряда наглядных пособий по обучению дорожному делу и т.д.²

При колоссальных затратах на дорожное строительство по существу в СССР не было ни одной магистральной дороги³. Так, в 1934 г. из общей суммы капиталовложений по союзному бюджету в 540 млн. руб. на строительство магистральных дорог (исключительно оборонные) было выделено 117300000 руб. Но и эта сумма была расплелена по 39 стройкам, в среднем по 3 млн. руб. на каждую. В 1935 г. из общей суммы вложений в 490

¹ ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Л. 4.

² Там же. Д. 37. Л. 5.

³ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 18а. Д. 656. Л. 23.

млн. руб. на строительство магистральных дорог было выделено 108300000 руб. Поделена на 38 строек, в среднем по 2850000 руб. на каждую, что составляло лишь около 17% от средней стоимости одной стройки¹. В результате каждая дорога строилась по несколько лет. Значительная доля финансовых средств шла на содержание строительного аппарата. Дорожно-строительные машины простаивали без дела. Расход на новое строительство увеличивался в цене, а эффект от капиталовложений снижался. Пока строились новые участки дорог, ранее построенные разрушались и к моменту окончания строительства дорога в целом оказывалась в непроезжем состоянии. Полотно 80% дорог покрывалось легким гравием. Несмотря на автомобилизацию страны, такие дороги «старого типа» были приспособлены к гужевому транспорту, а не автомобильному, и фактически для машин были непригодны и даже опасны².

Таким образом, несмотря на ряд приказов и распоряжений, план дорожного строительства не выполнялся во многих регионах страны. Многочисленные факты свидетельствовали о том, что дорожные организации не изменили методы своей работы, не сумели добиться четкости и оперативности. Так, в результате проверки центральных и местных органов системы Цудортранса комиссией Советского контроля было установлено, что реализация ряда постановлений СНК СССР по улучшению дорожного дела не была выполнена. Управления и отделы большинства Главдортрансов и Дортрансов «не поставили в центре своего внимания выполнение этих важнейших указаний, не мобилизовали всех автодорожных работников на борьбу за решительное улучшение своей работы и проведение в жизнь всех мероприятий, предусмотренных в постановлении правительства»³.

Итак, основными причинами неудовлетворительного выполнения плана дорожного строительства в БАССР стали: недооценка и второстепенность данного вида деятельности; пассивность организованных по борьбе с

¹ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 18а. Д. 656. Л. 21.

² Там же. Д. 656. Л. 22

³ РГАЭ. Ф. 312. Оп. 1. Д. 21. Л. 15.

бездорожьем штабов, невыполнение плана в ряде районов¹. Планы дорожного строительства Башдортранса, направленные в районы, не были надлежащим образом проработаны, в них не были указаны конкретные задания по каждому участку работы, не уделялось внимание ремонту и поддержанию в порядке мостового хозяйства, а средства, предназначенные на дорожное строительство, расходовались на другие цели. Общественные организации («Автодор» и др.) бездействовали².

2.2 Деятельность органов госбезопасности: опыт управления дорожным хозяйством (1935 - 1937 гг.)

В середине 1930-х гг. государственная политика действовала согласно принятым директивам второй пятилетки, а именно шло усиление обороноспособности страны. Новая политика в управлении дорожным хозяйством была обозначена 28 октября 1935 года, когда Постановлением ЦИК и СНК СССР Цудортранс был передан в состав Наркомата внутренних дел³. Постановлением СНК БАССР №1400 от 29 ноября 1935 года Управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совнаркоме БАССР (Башдортранс) было передано Управлению НКВД по БАССР (Ушосдор НКВД БАССР). В дорожном хозяйстве ставка была сделана на строительство крупных объектов (стратегически важных дорог), где руководящая роль отводилась органам по обеспечению государственной безопасности – НКВД СССР. Решались задачи по развитию местного дорожного строительства и уменьшению государственных потерь по эксплуатации автотранспорта. Так, в ноябре 1935 г. была подготовлена обширная докладная записка наркома внутренних дел Г.Г. Ягоды и начальника Цудортранса Г.И. Благодрава Генеральному секретарю ЦК

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 205. Л. 40.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 204. Л. 48.

³ О передаче Центрального Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта в Народный Комиссариат Внутренних Дел Союза ССР / Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. М., 1946. С. 121.

ВКП(б) И.В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и реорганизации Цудортранса. В записке отмечалось, что в результате распыления средств каждая дорога сооружалась по несколько лет, огромная часть денег расходовалась на содержание управленческого аппарата, дорожно-строительные машины не использовались на полную мощность. В процессе строительства новых участков дорог разрушались ранее построенные. К моменту окончания работ дороги оказывались непроезжими. В записке предлагалось коренным образом изменить порядок капиталовложений в дорожном хозяйстве в 1936 г.: 1. Отказ от «распыления» средств и дорожных механизмов по всему союзу и концентрация всех средств на решающих магистралях; 2. Отказ от строительства узких «дорожек» (шириной в 5 метров), к тому же строящихся по типу облегченных дорог¹. К выполнению большого объема дорожных работ в 1936 г. аппарат Цудортранса был не готов: изыскательские работы трасс магистралей и карьеров не были закончены, не были подготовлены проекты и сметы. Вследствие чего в 1936 г. предлагалось построить только три шоссе: Москва – Ленинград, Москва – Горький и Москва – Минск.

Кроме автомагистралей и стратегических дорог в плане предусматривалась достройка дорог, ранее утвержденных постановлениями СНК и СТО, и постройка новых дорог союзного значения с вложением в них 113 млн. руб.² Согласно постановлению начальника Гушосдора НКВД СССР по Башкирскому Ошосдору в 1936 г. стройфинплан выделил 25529,08 тыс. руб. дорожному хозяйству республики. План предусматривал приобретение механических снарядов и автотранспорта на 315 тыс. руб. и на подготовку кадров 200 тыс. руб.³

3 марта 1936 г. вышло Постановление СНК СССР «О реорганизации

¹ Докладная записка наркома внутренних дел СССР Г.Г. Ягоды и Цудортранса НКВД СССР Г.И. Благодрава И.В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и реорганизации Цудортранса. 25 ноября 1935 г. / История сталинского Гулага. Т. 3. Экономика Гулага / Отв. ред. и сост. О.В. Хлевнюк. М., 2004. С. 137.

² РГАЭ. Ф. 312. Оп. 1. Д. 23. Л. 4.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4. Л. 1.

Цудортранса»¹, которое состояло из нескольких пунктов:

«1. Предложить совнаркомам союзных республик для руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского, областного и местного значения в десятидневный срок образовать главные дорожные управления при СНК союзных республик, дорожные управления при СНК АССР и дорожные отделы при областных (краевых) исполнительных комитетах.

2. Передать из НКВД союзных и автономных республик и УНКВД краев и областей в ведение соответствующих дорожных управлений и дорожных отделов строительство, ремонт и содержание шоссейных и грунтовых дорог, не имеющих общественное значение, а также руководство всем делом, организацию работ по строительству и ремонту дорог с трудовым участием сельского населения.

3. Оставить в ведении Гушоссдора НКВД СССР строительство и управление дорогами общесоюзного значения.

4. Возложить содержание и ремонт дорог общесоюзного значения на управление и отделы шоссейных дорог НКВД, союзных и автономных республик, УНКВД краев и областей и управления отдельных дорог.

5. Обязать Гушоссдор НКВД СССР в месячный срок передать дорожным управлениям и дорожным отделам СНК Союзных и автономных республик и край- и облисполкомов все лимиты по капиталовложениям и бюджетные ассигнования текущего года, материально-имущественные ценности и материально-технические фонды по передаваемым дорогам, а также 67 машинно-дорожных станций отрядов.

Для приема и передачи дорог, имущества и средств образовать комиссии в союзных и автономных республиках, краях и областях в составе представителей Гушоссдора НКВД и СНК союзной республики или СНК АССР, край-, и облисполкомов.

¹ О передаче Центрального Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта в Народный Комиссариат Внутренних Дел Союза ССР / Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. М., 1946. С. 121.

6. Подготовку инженерно-технических кадров оставить за Гушоссдором НКВД СССР, возложив на него обязанность при определении контингента учащихся и при распределении оканчивающих вузы удовлетворять и потребность дорожных управлений при СНК союзных и автономных республик и дорожных отделов краевых и областных исполнительных комитетов.

7. Обязать Гушоссдор НКВД СССР передать в ведение дорожных управлений при СНК Союзных и автономных республик 15 дорожных техникумов.

8. Поручить НКВД СССР, по согласованию с НКЮ СССР, в декадный срок ввести предложение об изменениях действующего постановления, вытекающих из настоящего постановления»¹.

Наряду с центральным аппаратом в составе МВД СССР были сформированы территориальные органы. На строительство важнейших направлений (Украина, Белоруссия, Закавказье, Дальний Восток, а также Московская и Ленинградская области) были организованы более мощные Управления шоссейных дорог (Ушосдоры), а в оставшихся республиках, краях и областях, вне зависимости от их размеров территорий, создавали Отделы шоссейных дорог (Ошосдоры).

Предоставив все автодорожные системы общесоюзного, республиканского, краевого и областного значения в подчинение Наркомату внутренних дел, автоматически решался вопрос трудоустройства заключенных. Так, уже в начале 1936 года поступил приказ снять со всех строек вольнонаемных, а для проведения работ привлекать специально организуемые для каждого объекта колонии в системе отделов мест заключения (ОМЗ) Главного управления лагерей (ГУЛага). Безусловно, в первую очередь строились военно-стратегические участки автодорог (Западное шоссе: Москва - Минск и Москва - Киев), для возведения которых были организованы Вяземский и Калужский исправительно-трудовые лагеря

¹ ГАРФ Ф. Р-5446. Оп. 18а. Д. 656. Лл.61-62; НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 30.

(ИТЛ)¹.

В 1935 г. в системе Башкирского Дортранса находилось 7 дорожно-эксплуатационных участков, управление Дортранса, проектно-изыскательская контора, Дорснаб, строительство общежития дорожного техникума, МДС №2, школа дормастеров². В течение 1936 г. в отделе шоссейных дорог УНКВД СССР по БАССР произошли существенные изменения. Было ликвидировано два дорожных участка: Белебеевский №289 и Хайбуллинский №290. Областные дороги, находившиеся в их ведении, были переданы со всем заготовленным материалом и инвентарем соответствующим РДО. 1 апреля 1936 г. передана местному Башпрогору проектно-изыскательная контора. В итоге постройка мостов производилась без рабочих чертежей и технических указаний. По причине того, что финансовые средства сокращались или не выделялись из местного и государственного бюджета, 1 мая 1936 г. была ликвидирована дорожно-исследовательская станция, хотя это было единственное учреждение, в функции которого входило осуществление лабораторных работ по испытанию стройматериалов. Серьезным ударом для дорожного хозяйства Башкирии стала ликвидация 1 июня 1936 г. Дорснаба и гвоздильной мастерской³. В ведение милиции был передан Автоотдел, Автоинспекция и квалификационная комиссия шоферов. В итоге в составе Ошосдора осталось 5 дорожно-эксплуатационных участков, 1 машинно-дорожная станция и курсы по подготовке линейного персонала⁴.

В конечном счете, план дорожного хозяйства в 1936 г. был не выполнен. Текущий ремонт улучшенного полотна и щебеночного покрытия должного эффекта не дали, дороги необходимо было заново перестраивать. Текущий ремонт естественных, улучшенных и щебеночных дорог надлежащего эффекта не дал и не изменил их вида. Все земляные работы были выполнены

¹ Система исправительно-трудовых лагерей в СССР (1923–1960). Справочник / О-во «Мемориал», Гос. архив Рос. Федерации; Сост. М. Б. Смирнов. М., 1998. С. 40.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 2. Л. 125.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 25.

⁴ Там же. Д. 4а. Л. 25.

в соответствии с потребностью. Неровности на дорогах ликвидировались имеющимися двумя кирковщиками, после чего проводилась утюжка и грейдеровка полотна. Заросшие до начала работ обочины были очищены и обработаны машинным способом. 32 км естественного земляного полотна на линии Раевка – Стерлитамак (перегон Кипчак – Аскарново – Уразметово) было спрофилировано грейдером шириной 10,5 м, вследствие чего проезд был значительно улучшен. В равнинной местности скорость легковой автомашины можно было развить до 60 км/час¹. Капитальный ремонт гравийных дорог по тракту Уфа – Бирск – Янаул (перегон Красные Холмы – Янаул) дал вполне удовлетворительные результаты. Но с остальными дорогами было не все так гладко. Отпускаемых денежных средств на текущий ремонт явно не хватало. Многие мосты оставались не отремонтированными.

Знаменательным событием в жизни страны стало проведение в 1936 г. первого женского автопробега, маршрут которого проходил и через нашу республику. О состоянии дорог в России 1930-х годов участницы автопробега писали следующее: «Я хочу отметить Чувашию. Профилированные дороги там в отличном состоянии. Неплохие дороги в Башкирии. Но самые лучшие, культурные дороги в Белоруссии. Создается впечатление, что едешь по аллее большого парка – вдоль дороги разбиты цветники, устроены беседки, скамейки, витрины с газетами. ... На перегоне Миасс – Челябинск мы не встретили ни одного исправного моста... и ни одного предупредительного сигнала. ... Хочу отметить дисциплину уличного движения Киеве...»². В свою очередь Башдортранс в своем годовом отчете рапортовал, что «последовавшая по дорогам Башкирии, исключительно по государственным дорогам, женская автоколонна дала состоянию автодорог

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 27.

² В голове колонны // За рулем. 1936. № 21. С. 6.

хорошую оценку»¹. Стоит отметить, что в 1937 г. целом по Башкирии числилось 6040 автомашин (в 1932 г. – 720 шт.), в том числе 5182 грузовых².

Ключевой проблемой дорожного строительства был недостаток на строящихся объектах необходимого количества рабочих рук, этот негативный факт усугублялся отсутствием на строительстве элементарных бытовых условий и производственной инфраструктуры³. К середине 1930-х годов руководство страны выбрало способ разрешения этой проблемы – использование принудительного труда. 3 марта 1936 г. было издано Постановление ЦИК и СНК СССР «О трудовом участии сельского населения в дорожных работах». Согласно этому постановлению Гушосдору разрешалось привлекать сельское население «на условиях непосредственного бесплатного личного труда в течение шести дней в году в два срока – весной и осенью (в свободное от сельхозработ время)»⁴.

Несмотря на принятые меры по принудительному привлечению сельского населения, план по дорожному строительству на 1 сентября 1937 г. в ряде районов республики (Куюргазинский, Стерлитамакский, Уфимский, Благовещенский, Бирский, Кушнаренковский) не был выполнен. Так, согласно докладу начальника Ошосдора НКВД А.Н. Кузнецова, показатели выполнения плана строительства и ремонта дорог государственного значения были следующие: а) по реконструкции дорог Оренбург – Уфа и Уфа – Бирск - 56%; б) по капитальному ремонту - 43,1%; в) по текущему ремонту и содержанию госдорог - 70,3%⁵. Общий план работ по строительству районных дорог на 1 сентября 1937 г. был выполнен лишь на 63,7% (см. таблицу 7).

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 27 об.

² Башкирия социалистическая // Красная Башкирия. 1929. №244 (5548). С. 2.

³ НА РБ. Ф. Р-2787. Оп. 1. Д. 8. Л. 5.

⁴ О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1936. № 11. Ст. 88.

⁵ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 92.

Выполнения плана дорожных работ на 1 сентября 1937 г.¹

№	Наименование районов	Процент выполнения
1	Благоварский	91
2	Ермекеевский	97,1
3	Дюртюлинский	73,7
4	Туймазинский	84,8
5	Шаранский	89,4
6	Кармаскалинский	87,8
7	Архангельский	21,9
8	Аскинский	25,1
9	Балтачевский	32,1
10	Бурзянский	38,6
11	Кугарчинский	37,3
12	Малоязовский	34,2
13	Нуримановский	34,3
14	Кушнаренковский	31,5

План дорожных работ не был выполнен по целому ряду причин. Во-первых, в районах БАССР отсутствовал необходимый контроль со стороны дорожных отделов. Во-вторых, колхозы не смогли предоставить необходимое количество рабгужилы и организовать постоянные бригады по дорожному строительству (Абзелиловский, Аскинский, Архангельский, Бакалинский, Бураевский, Бурзянский и др. районы). В-третьих, заключенные договоры между колхозами и райдоротделами на выделение рабгужилы не были исполнены.

Учитывая названные выше причины, Совет народных комиссаров БАССР постановил:

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 92.

«1. Обязать Ошосдор НКВД, райисполкомы и райдоротделы обеспечить безусловное выполнение плана на 1937 год по всем видам дорожного строительства не позднее 1 ноября 1937 г., для чего:

а) по каждому колхозу, с которым заключен договор, немедленно обеспечить выделение соответствующего количества рабгужсилы, организовать постоянные бригады по дорожному строительству, закрепить их до конца выполнения годового плана;

б) организовать срочную проверку трудучастия населения на строительстве дорог по каждому сельсовету (согласно Постановлению ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г.), полностью использовать трудучастие населения и колхозов, применять законные меры воздействия по отношению уклоняющихся от трудучастия, а особо злостных привлекать к уголовной ответственности.

2. Для полного завершения плана дорожного строительства 1937 года к 1 ноября 1937 года обязать райисполкомы обеспечить немедленное выделение на это из колхозов рабгужсилы»¹.

Советское государство всеми силами, вплоть до применения уголовных мер, пыталось насильно привлечь бесплатную неквалифицированную рабочую силу для реконструкции дорог. В условиях того времени данная мера была вынужденной. Для быстрой (форсированной) индустриализации страны необходимы были хорошие дороги. В условиях недостаточного финансирования, отсутствия квалифицированных кадров, плохого технического оснащения, нехватки материалов для строительства было принято решение использовать бесплатный труд – привлекать крестьянские массы с их примитивными орудиями труда.

В 1937 г. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР на постройку и реконструкцию дорог Оренбург – Уфа и Уфа – Бирск Ошосдору НКВД был выделен лимит в сумме 7,4 млн руб. Ошосдор освоил лишь 4,9 млн руб. Отметим, что ряд работ остался так и не законченным. В итоге в 1938 году

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Лл. 92-93.

постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР на достройку дороги было отпущено 2,5 млн руб.¹

Таким образом, к концу второй пятилетки план дорожных работ был выполнен частично. Передача дорожного хозяйства в состав НКВД не улучшила положение дорожного дела. В виду того, что основная доля финансирования шла на постройку стратегически важных дорожных объектов, постепенно сокращалось финансирование на остальные, менее важные с точки зрения НКВД, участки дорог. НКВД использовал труд заключенных в массовых масштабах, но не добился качественного строительства дорог, так как применял репрессивные методы по отношению к подневольным, неквалифицированным работникам.

2.3 Особенности развития дорожного хозяйства в предвоенные годы (1938 – июнь 1941 г.)

Передача дорожного хозяйства в ведение НКВД не решила всех проблем дорожного хозяйства, политические и государственные органы констатировали необходимость новых стратегических управленческих решений. Необходимо было применить решительные меры в дорожном хозяйстве. В связи с этим 22 апреля 1938 г. вышло Постановление СНК СССР «О реорганизации Главного Управления шоссейных дорог НКВД СССР и его местных органов»². Теперь в ведении Гушоссдора НКВД СССР осталось только строительство и управление дорогами общесоюзного значения. Хозяйственные структуры Гушоссдора НКВД стали заказчиками, или в ряде случаев подрядчиками, выполнявшими работы по заданиям НКВД и других ведомств, а заключенные в качестве рабочей силы использовались

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 13.

² Положение о Главном управлении шоссейных дорог Народного комиссариата внутренних дел Союза ССР / Справочник районного прокурора / под ред. Бочкова В.М. М., 1942. С. 37.

на основе локальных подрядных договоров, которые подписывались Управлениями исправительно-трудовых лагерей и колоний (УИТЛК)¹.

Обновленная структура была модернизирована Гушосдором НКВД СССР и включала: а) отдел нового строительства; б) отдел эксплуатации; в) финансовый отдел; г) отдел учебных заведений; д) отдел кадров; е) мобилизационный отдел; ж) административно-хозяйственный отдел; з) технический отдел; и) плановый отдел; к) секретариат и секретную часть; л) инспекцию при начальнике Гушосдора. В системе Гушосдора были организованы территориальные дорожно-строительные тресты для осуществления строительства дорог и дорожных сооружений подрядным способом: а) Украинский, с местонахождением в г. Киеве; б) Белорусский, с местонахождением в г. Минске; в) Восточно-Сибирский, с местонахождением в г. Улан-Уде; г) Ленинградский, с местонахождением в г. Ленинграде; д) Московский, с местонахождением в г. Москве².

В структуре Гушосдора были сохранены ранее утвержденные СНК СССР Мостотрест и конторы по техническому снабжению. Для обеспечения строительства дорог дорожно-строительными материалами, ремонтно-механической базой и упорядочения проектно-сметного дела в системе Гушосдора были организованы соответствующие тресты: а) дорожно-строительных материалов в составе 11-ти каменных карьеров и 5-ти кликерных заводов; б) ремонтно-механических заводов и мастерских, в составе 7-ми заводов, 4-х мастерских и 4-х ремонтных поездов; в) изыскания и проектирования дорог и дорожных сооружений, в составе 6-ти проектно-изыскательских контор и 1-ой горно-проектно-разведочной конторы.

В целях эффективного руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского, областного и местного значения были образованы Главные дорожные управления при СНК союзных республик, дорожные

¹ Положение о Главном управлении шоссейных дорог Народного комиссариата внутренних дел Союза ССР / Справочник районного прокурора / под ред. Бочкова В.М. М., 1942. С. 37

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Лл. 31-31 об.

управления при СНК АССР и дорожные отделы при областных (краевых) исполнительных комитетах.

30 апреля 1938 г. согласно Постановлению СНК БАССР №494 было образовано Дорожное управление при СНК БАССР, выполнявшее функции руководства строительства и эксплуатации дорог областного и местного значения. Дороги, имущество и средства Дортранса НКВД были переданы в ведение Дорожного управления при СНК БАССР. Начальником дорожного управления при СНК БАССР назначили Александра Никитича Кузнецова¹. Дорожное управление состояло из следующих секторов: сектор нового строительства, сектор эксплуатации, сектор рельсовых дорог, сектор механизации, финансовый сектор, сектор кадров, сектор снабжения и общий сектор.

В течение 10-21 марта 1939 г. в Москве проходил очередной высший партийный форум – XVIII съезд ВКП(б), на котором был утвержден третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР. Председатель Совета народных комиссаров СССР В.М. Молотов в своем докладе о третьем пятилетнем плане отмечал: «... Рост народного хозяйства Советского Союза и широкое включение в экономическую жизнь страны отдаленных районов предъявляют новые большие требования к транспорту. ... Мы должны принять решительные меры ... и улучшить использование водного и автомобильного транспорта ... Капиталовложения в транспорт достигают 35,8 миллиардов рублей ...»².

В третьей пятилетке планировалось построить и реконструировать 210 тыс. км дорог и увеличить удельный вес строительства усовершенствованных гудронированных, асфальтно-бетонных и бетонных дорог. Были намечены новые мероприятия в дорожном строительстве: механизировать тяжелые и трудоемкие работы и отдельные производственные процессы, добывать и перерабатывать местные дорожно-

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 24.

² Третий пятилетний план развития Народного хозяйства СССР: доклад и заключит. слово на XVIII съезде ВКП (б) 14-17 марта 1939 / В.М. Молотов. М., 1939. С. 92.

строительные материалы¹. В начале третьей пятилетки в агитационной политике доминировал лозунг: «Догнать и перегнать производство продукции на душу населения развитых капиталистических стран!»². В связи с обострением международных отношений в мире и в Европе главные усилия партийные и государственные органы направили на повышение обороноспособности страны.

Объем работ по текущему ремонту и содержанию дорог был утвержден НКВД СССР в Постановлении №77 от 1 апреля 1938 г. на общую сумму 3228,9 тыс. руб. Кроме того, в дополнительном Постановлении Главдоруправа при СНК РСФСР №07/1 от 21 и 23 декабря 1938 г. утверждена сумма – 188 тыс. руб. Итого на ремонт и содержание дорог было выделено 3416,9 тыс. руб.³ Следует отметить, что ввиду плохого состояния отдельных участков потребовалось больше материала для укладки дорог. В итоге во всех ДЭУ расходы превысили сметную стоимость плана.

Важнейшей стратегической задачей обеспечения продовольственной безопасности СССР была бесперебойная транспортировка зерна. В связи с этим главной задачей дорожных органов в летний период стала беспрепятственная вывозка урожая хлеба к зернотокам. Согласно Приказу Главного дорожного управления при СНК РСФСР №4 от 24 июня 1938 г. «О подготовке дорог к уборочной 1938 г.» необходимо было выполнить следующий ряд мер:

«1. Начальникам областных, краевых дорожных отделов, республиканских дорожных управлений разработать практические мероприятия и график работы по окончанию строительства и ремонта дорог и мостов к уборке урожая каждым районом и по каждой важнейшей стройке и внести на утверждение СНК республик и облкрайисполкомов.

¹ Третий пятилетний план развития Народного хозяйства СССР: доклад и заключит. слово на XVIII съезде ВКП (б) 14-17 марта 1939 / В.М. Молотов. М., 1939. С. 100.

² Там же. С. 100.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 28. Л. 32.

2. Командировать инженерно-технических работников на места и поставить вопрос о командировании руководящими органами руководящего актива в особо отстающие районы и на важнейшие стройки с тем, чтобы помочь на деле местным работникам выполнить эту важнейшую директиву правительства.

3. Начальникам областных, краевых дорожных отделов и республиканских управлений, а также заведующим райдоротделами:

а) установить для каждого участка, дорожного мастера и колхозной бригады особый план работы по ремонту дорог, охране дорожных сооружений и их содержанию во время уборки и перевозки урожая, специально проинструктировав работников эксплуатационной службы по проведению данной работы и по ремонту.

б) обеспечить дорожных мастеров и колхозных бригадиров всеми необходимыми средствами и материалами, гарантирующими срочное проведение ремонта полотна дорог и мостов, обратив особое внимание на полное использование дорожных механизмов и автотранспортного парка как принадлежащего колхозникам.

в) проверить совместно с местными советскими органами состояние подъездов по всем складам Заготзерна, заводам Главспирта и Главсахара, приняв все меры понуждения к исправлению и строительству подъездов этими организациями, оказав им необходимую помощь.

г) проверить состояние речных перевозов как находящихся в ведении дорожных органов, так и в ведении органов коммунального хозяйства, обеспечив ремонт их подъездов, а также флота немедленно.

4. Обратить особое внимание начальников отделов, управлений и всех дорожных работников РСФСР на необходимость особо напряженной работы в этот ответственный период»¹.

Очевиден главный фактор этого исторического периода: в условиях предвоенного времени проблеме заготовке продовольствия придавалось

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

стратегическое значение. В связи с этим большая роль отводилась строительству, ремонту дорог к уборочной компании.

О ходе выполнения плана дорожных работ в 1938 году на очередном Пленуме СНК БАССР был заслушан доклад председателей Куюргазинского и Благовещенского райисполкомов и сообщение начальника Доруправления А.Н Кузнецова¹. В докладе А.Н Кузнецова отмечалось, что план дорожных работ выполняется неудовлетворительно (на 1 июля выполнен лишь на 28,6%), вследствие чего создалась угроза срыва не только плана дорожных работ, но и массовой уборки и перевозки хлеба. Строительство на важнейших «хлебных» дорогах Оренбург – Уфа, Уфа – Бирск – Янаул и Дуван – ст. Сулея не было закончено.² В ряде районов (Куюргазинский, Благовещенский, Мелеузовский, Ишимбайский, Бирский, Кигинский, Архангельский, Аскинский, Иглинский, Кармаскалинский, Матраевский, Покровский, Учалинский) не были выполнены решения по привлечению трудового участия населения в дорожном строительстве. 21 сентября 1938 г. СНК БАССР издал Постановление №1271 «Об отводе площадок и проведении подготовительных мероприятий для строительства 1939 г.». В данном документе отмечалось, что «в Башкирии создалось нетерпимое положение с выполнением плана дорожных строительства и что, если председатели райисполкомов не примут немедленные меры к коренному исправлению положения, Совнарком вынужден будет поставить вопрос о привлечении ряда руководителей за бездеятельность к строжайшей ответственности»³. Аналогичные ситуации были характерны и для некоторых регионов СССР⁴. В ходе ревизий, проведенных в 1938 г., в нескольких областях страны были выявлены негативные результаты. Например, в ходе обследования Вологодского областного дорожного отдела был обнаружен целый ряд нарушений. Работа Облдоротдела была признана

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 40.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 4. Л. 21.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 42.

⁴ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 25а. Д. 7197. Л. 13.

неудовлетворительной. Было выполнено только 55,4% плановых работ, причем качество работ на отдельных участках не соответствовало строительным стандартам. Стахановские движения в дорожном строительстве не практиковались. Мероприятия по обмену опытом между лучшими дорожниками не проводились. Нарушались правила финансово-сметной дисциплины и учета. Так, дебиторская задолженность возросла до 70,6 тыс. руб., не были приняты меры по улучшению ситуации¹. Подотчетные суммы выдавались без ограничения всем лицам, имеющим право на получение авансов, и без учета остатков от прежних авансов. Выплата зарплаты на линии производилась через дормастеров, несмотря на наличие штатных кассиров. Систематически нарушались правила оформления кассовых документов. Имели место переплаты суточных и квартирных при командировках и по оплате временных жилых помещений, в предоставлении квартир лицам, переведенным в Вологду. За счет средств, отпущенных на эксплуатацию дорог, были произведены незаконные приобретения основных средств на сумму 23,3 тыс. руб. Учет материалов на центральном складе велся с явными нарушениями, без раздела по сортам и размерам. Прием и отпуск материалов производился без соблюдения правил, существующих на этот счет. Отпуск горючего на автомашины производился без учета норм, вследствие чего допущены ничем необоснованные регулярные из месяца в месяц перерасходы горючего, достигающие до 85% сверх норм (48, 49, 50, 16 ДЭУ и МДС). В хозяйственной деятельности МДС был установлен факт удорожания работ на 29%. По ряду счетов баланса аналитический учет не совпадал с данными баланса². Аналогичные недостатки и нарушения в ходе проверки были зафиксированы в Дорожном управлении при СНК Мордовской АССР³, Кировского областного дорожного отдела⁴, Саратовского областного дорожного отдела⁵.

¹ ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Л. 22.

² Там же. Д. 37. Л. 24.

³ Там же. Д. 37. Л. 27.

⁴ Там же. Д. 37. Л. 34.

⁵ Там же. Д. 37. Л. 30.

Аудиторская проверка Свердловского областного дорожного отдела выявила следующие нарушения: «работа Облдоротдела находится в крайне неудовлетворительном состоянии и не обеспечивает выполнение плана текущего года при наличии всех возможностей. Основной причиной неудовлетворительного выполнения программы явилось отсутствие оперативного руководства со стороны начальника отдела тов. Шеметова. Товарищ Шеметов неумелым руководством развалил аппарат и восстановил против себя весь коллектив работников Облдоротдела. В то время как план дорожных работ по Свердловской области стоит под угрозой срыва (по дорогам местного значения план выполнен на 75%)»¹.

Итак, в результате проверки были выявлены следующие негативные факты и замечания: качество работ не соответствовало строительным стандартам; мероприятия по улучшению производительности труда не проводились; основные средства приобретались незаконным образом; нарушались правила оформления кассовых документов; не производился учет норм выдачи горюче-смазочных материалов.

В предвоенные годы в СССР наблюдалось быстрое развитие автомобильного транспорта. Поэтому, прежде всего необходимо было увеличить строительство дорог с гудронированным, асфальтобетонным и цементобетонным покрытием. Вместе с тем ввиду большой протяженности автогужевых дорог, основным покрытием дорог Башкирской АССР был гравий. Сеть дорог местного значения составляла: 16934,7 км районного и 8958 км межрайонного². Общая протяженность сети автогужевых дорог, по данным переписи и инвентаризации за 1931-1932 гг. и частичного технического учета за 1937-1938 гг., с грунтово-естественным покрытием составляла 12717,2 км, с гравийным – 2320,2 км, улучшенных гравием – 1181,7 км, грунтово-профилированным – 500 км, шоссе щебеночное – 176,1 км, мостовой булыжной – 35,2 км, дороги с черным покрытием – 4,3 км³.

¹ ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Л. 23.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 2. Л. 7.

³ Там же. Д. 2. Л. 7.

Государственные дороги и тракты требовали значительного переустройства. «Извилистость в плане, большие уклоны, заниженность земляного полотна, отсутствие местами нормального водопровода – все это затрудняло эксплуатацию дорог, обеспечение нормального автодвижения, особенно в дождливое время года»¹. Эксплуатационная служба осуществлялась пятью ДЭУ и одной дистанцией. Протяженность дорог, обслуживаемых ДЭУ, в среднем была равна 200-250 км (287 Стерлитамакский ДЭУ обслуживал 398 км дорог)².

Важную роль в развитии экономики республики играли дороги государственного значения: Чкалов – Уфа, Уфа – Бирск – Янаул и Сулея – Красноуфимск. На этих дорогах велись в основном работы по текущему ремонту, качество выполнения было удовлетворительным. Все работы были приняты комиссиями. В предвоенные годы было отремонтировано 253,8 км улучшенных дорог, 441,5 км гравийных дорог, произведен ремонт 3806 п.м. мостов. Работ по новому строительству, реконструкции и капитальному ремонту за счет средств, отпущенных на текущий ремонт, не производилось. Основными строительными материалами (95%), по плану эксплуатации, были лесоматериалы, гравий и камень, которые заготавливались непосредственно самим ДЭУ³. Негативным моментом в снабжении материалами дорожных работ было недостаточное выделение фондируемых материалов: горючего, железа, гвоздей, резины, цветных металлов, цемента и щитопланки.

Анализируя деятельность дорожного хозяйства БАССР в данный исторический период, мы заметили закономерность: из года в год возникала одна и та же проблема – слабое техническое руководство и отсутствие контроля за хозяйственной и финансовой деятельностью отделов со стороны дорожного управления. Данная проблема в последующем сказывалась на ходе организации работ по своевременному и полному выполнению планов,

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 32.

² Там же. Д. 31. Л. 32 об.

³ Там же. Д. 31. Л. 38 об.

на организационно-массовой работе по максимальному использованию трудового участия, на повышении качества работ, на упорядочивании хозяйства в целом, на финансовом контроле, на борьбе за экономию и всестороннему использованию всех возможных внутренних ресурсов РДО. Все это объяснялось абсолютным недостатком инженерно-технических сил и ревизорского персонала. В сводном годовом отчете Дорожного управления при СНК БАССР за 1939 г. констатировалось: «... во всем Доруправлении, включая руководство, имелось всего лишь 5 человек инженерно-технических работников, ведущих оперативно-техническое руководство насчитывало 70 человек»¹. Очевидно, что для устранения этого существенного недостатка необходимы были небольшие затраты. Так, на содержание 7 человек – ИТР, бухгалтеров-ревизоров – со всеми организационно-оперативными расходами с учетом разъездов в год тратилось 80-90 тыс. руб. (если учитывать, что план работ свыше 30 млн руб.). Данные средства можно было выделить за счет средств на организацию трудового участия. В отчете подчеркивалось, что «без осуществления этого дорожное хозяйство теряет и будет терять значительные материально-технические ресурсы»².

Комплексные дорожно-экономические изыскания дорог по районам БАССР были произведены в 1939 - начале 1940 гг. По собранным материалам был проведен качественный анализ состояния дорог в районах БАССР³. Общая протяженность дорог, подлежащих ремонту по всем типам покрытия, в 1940 г. была равна 618,6 км, отремонтировано было 770 км. Поздний сплав лесоматериалов стал основной причиной невыполнения плана по ремонту мостов – требовалось отремонтировать 2520,9 п.м., фактически было выполнено 2393 п.м. Физический объем работ проезжей части был перевыполнен. Сеть государственных дорог БАССР в разряде протяженности в 1940 г. не изменилась. Успех выполнения плана дорожных работ в 1940 г.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 32 об.

² Там же. Д. 31. Л. 33.

³ Лукманов Ж. Об итогах XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) // Красная Башкирия. 1941. № 61 (5964). С. 2-3.

был обусловлен применением «ферганского метода» в строительстве дорог, который предполагал массовое участие населения на строительных дорожных работах. Благодаря применению «ферганского метода» и усиленному капиталовложению было построено 10,5 км щебеночного шоссе и 28,23 км гравийных дорог¹.

В 1941 г. в БАССР планировалось увеличить сеть дорог, обработанных черными связующими материалами (см. таблицу 8).

Таблица 8

Динамика развития сети автогужевых дорог в БАССР²

Покрытия	1938 г.		1940 г.		План на 1941 г.	
	Протяже ние	Удельный вес	Протяже ние	Удельный вес	Протяжен ие	Удельный вес
Обработанные черными связующими материалами	-	-	4,7	0,02	4,7	0,02
Шоссе щебеночное	288,7	1,6	293,05	1,6	302,75	1,65
Бульжная мостовая	36,9	0,2	54,77	0,3	65,25	0,3
Гравийные	1508,7	8,4	2365,33	12,96	2717,43	14,9
Улучшенные (гравием, песком, шлаком)	1394,5	7,6	1689,52	9,26	1789,55	9,8
Профилирование	722,9	4,0	713,9	3,91	706,8	3,9
Естественно-грунтовые	14145,1	78,0	13123,86	71,95	12667,65	69,42
Всего	18129,6	100	18245,13	100	18245,13	100

Изменение протяженности сети дорог происходило за счет искусственных сооружений, в частности, паромных переправ и, особенно, за счет сельских дорог, систематически не учитывались. Уменьшение дорожной сети в 1938 году происходило в связи с включением части дорог в городскую черту городов и поселков. В 1940 году количественное увеличение метража дорожной сети было связано с построением новых хозяйственных дорог, подъездных путей, расширением дорог сельских направлений.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 40. Лл. 41-42 об.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 35. Л. 17.

Искусственные сооружения (мосты и трубы) ежегодно перестраивались: от 2500 до 3000 и более погонных метров¹. Следует отметить, что профилированные дороги не являлись самостоятельным типом дорог. В первые два года они представляли лишь подготовленное земляное полотно для соответствующего покрытия².

Всего в РСФСР в 1940 г. было построено и реконструировано 17265 км дорог, из которых 6350 км дорог с твердым покрытием³. Однако несмотря на ряд успехов план строительства новых дорог был выполнен только на 61%. Так, дорожные управления Воронежа, Курска, Иванова, Тамбова, Молотова, Краснодара, Мордовии и ряда других областей, краев и республик не справились с планом дорожно-строительных работ (см. приложение № 9).

20 июня 1941 г. Главным дорожным управлением при СНК РСФСР был издан приказ «Об усилении наблюдения и контроля за качеством дорожных работ». В документе отмечалось, что качество дорожных-строительных работ на ряде строек неудовлетворительно (Ростовская и Смоленская область, Калмыцкая АССР). Были выявлены следующие виды технических нарушений: «беспорядочная выкладка материалов без надлежащей справки и без контрольной проверки (на выдержку) их количества; плохое качество материалов; наличие дерна в теле насыпи земляного полотна; недостаточное уплотнение насыпи, а иногда и вовсе его отсутствие; мощение или укладка щебня для шоссе по неподготовленному корыту, без своевременного устройства дренажных воронок; укладка камня без сортировки, подбора и разной прочности; неправильная перевязка швов в мостовой, а местами полное отсутствие таковой...»⁴.

Таким образом, мы пришли к следующим выводам: в предвоенные годы произошли существенные изменения в дорожном хозяйстве БАССР. За счет трудового участия населения из года в год увеличивались показатели

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 1. Л. 21.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 35. Л. 17.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 7. Л. 6.

⁴ Там же. Д. 7. Л. 62.

выполнения плана дорожных работ. Если в конце 1930-х гг. план работ перевыполняли 8-10 районов, то в 1940 г. из 62 районов планы перевыполнили 38¹. Очевидно, что основным импульсом массового строительства дорог в республике стало увеличение автотранспортного потока. По автогужевым дорогам перевозилось более 40% грузооборота (см. приложение №10). Так, если в начале 30-х гг. XX в. в БАССР перевозилось лишь 2304,3 тонн груза, то уже к 1940-м годам данные возросли более чем в три раза и составляли 7688 тонн². На основе регрессионного анализа статистических данных грузооборота по основным видам транспорта (водного, железнодорожного, автогужевого) нами было установлено, что грузооборот железных дорог существенно влиял на грузооборот автогужевого транспорта (см. приложение №20-23). Учитывая стратегическую значимость развитой транспортной инфраструктуры, политические и госуправленческие органы проводили мониторинг дорожного хозяйства, пытались составить объективную картину его развития с учетом положительных и негативных сторон. Были разработаны определенные стратегические направления для улучшения деятельности дорожных органов. В свою очередь на местах дела обстояли не лучшим образом. Ввиду слабого технического надзора за выполнением ремонтно-строительных работ, а также отсутствием должного контроля за хозяйственной и финансовой деятельностью, план дорожных работ выполнялся не своевременно, а качество дорог оставляло желать лучшего.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 2. Л. 13.

² Там же. Д. 2. Л. 7.

Глава 3. Кадровый потенциал и система материально-технического снабжения дорожного хозяйства Башкирской АССР

3.1 Трудовое участие населения и подготовка кадров

Тема труда при социализме достаточно полно изучалась советскими историками, а также продолжает изучаться и современными исследователями. В советской историографии основное внимание уделялось вопросам формирования новых трудовых отношений, коммунистического отношения к труду, социалистическим соревнованиям и т.д. Безусловно, в силу идеологических причин, в данных исследованиях освещались лишь положительные моменты, при этом формы внеэкономического принуждения оставались не изученными. Лишь после снятия идеологических барьеров, именно последний аспект оказался в центре внимания историков. Были рассмотрены такие методы организации труда, как «всеобщая трудовая повинность», «огосударствление труда», «принудительный труд». Уральский ученый, крупный специалист по проблемам становления и развития трудовых отношений в России XX столетия д.и.н. Г.А. Гончаров отмечает, что переход к планово-социалистической экономике и директивной системе управления, задачи хозяйственного строительства повлияли на процесс организации труда. Сравнивая практику организации труда в годы «военного коммунизма» с процессами формирования трудовых отношений в годы индустриализации, Г.А. Гончаров утверждает, что большевики в первые годы советской власти заложили фундамент для реализации идеи «огосударственного труда» и массового привлечения населения к исполнению своих трудовых обязанностей в 1930-е гг. Активное использование принудительного труда связывается российскими историками с социалистической индустриализацией 1930-х гг., которая носила

форсированный характер, присущий советской модели экономики мобилизационного типа¹.

В период индустриализации страны ключевое значение в решении дорожной проблемы играла мобилизация сельского населения. В 1925 г. советским государством официально была введена дорожная повинность². ВЦИК и СНК РСФСР постановили: предложить центральным исполкомам автономных республик, областным и губернским исполкомам установить в составе местных бюджетов, начиная с 1926 г., расход на дорожное строительство, который должен был обеспечивать как ремонт дорог губернского и уездного значения, так и помощь сельским и волостным советам в проведении мероприятий по привлечению сельского населения к работам по дорожному строительству. Согласно постановлению в тех случаях, когда намеченные по плану мероприятия реконструкции низовой дорожной сети не могли быть осуществлены за счет средств, имеющих в распоряжении соответствующего исполнительного комитета или совета, районные и уездные исполнительные комитеты должны были привлекать население, проживающее в пределах соответствующего района или уезда (или отдельных частей района или уезда), к работам, обеспечивающим содержание, ремонт и улучшение дорог районного, волостного и сельского значения, проведение новых дорог и постройку сооружений на дорогах районного, волостного и сельского значения. Мобилизация сельского населения к трудовому участию в дорожных работах допускалась при условии, если производство этих работ было обеспечено необходимыми денежными средствами, материалами и техническим персоналом. В местное дорожное строительство привлекалось трудоспособное население, постоянно проживающее в сельских местностях, кроме рабочих, служащих и учащихся. Обязательная дорожная повинность была возложена, на основаниях,

¹ Гончаров Г.А. «Принуждение к труду» и «принудительный труд» в социально-экономической политике первых десятилетий Советской власти (1917–1940) // Мобилизационная модель экономики: исторический опыт России XX века: сборник материалов II Всероссийской научной конференции / под ред. Г.А. Гончарова, С.А. Баканова. Челябинск, 2012. С. 541.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 29. Л. 5.

устанавливаемых особым законом, на коллективные хозяйства, сельскохозяйственные артели и товарищества, частные промышленные, торговые и иные предприятия. Количество дней трудового участия для граждан, привлекаемых к дорожным работам как без рабочего скота, так и со скотом, а также нормы денежной замены трудового участия устанавливались ежегодно районными или уездным исполнительными комитетами. Если граждане уклонялись от трудового участия в дорожных работах, то с них взыскивался административный штраф. Следует отметить, что к дорожному строительству привлекались лица, работавшие не по найму, а назначенные на принудительные работы судебными или административными органами¹.

Сельское население было в основном неквалифицированным, безграмотным и формально относилось к дорожному делу, отработывало дорожную повинность без энтузиазма. На местах не было квалифицированных кадров и руководящих органов дорожного строительства. Были факты, негативные моменты в использовании финансовых средств: отпущенные средства на ремонт дорог расходовались нерационально. Например, в Бирском кантоне из средств самообложения на дорожное строительство было запланировано израсходовать 75000 руб. Но эта сумма к середине июля была снижена ровно на 15000 руб. В результате стоимость двух деревянных мостов 13-ти и 6-ти метров составили 41 руб., вместо запланированных 1500 руб. Безусловно, этот процесс влиял на качество выполненных дорожных работ. Многие строительные бригады не были укомплектованы квалифицированными кадрами, что также негативно сказывалось на строительстве дорог. Так, ввиду того, что на весь Бирский кантон имелся один техник, в результате акта приемки одного из отремонтированных мостов выяснилось, что «строители положили в

¹ Об организации принудительных работ без содержания под стражей: Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 6 сентября 1926 г. // Собрание Узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства РСФСР. 1926. № 80. Ст. 596.

соответствующем месте по паре балок, забросали эти балки досками и торжественно присвоили этим сооружениям название мостов»¹.

Но происходили и позитивные процессы в дорожном строительстве БАССР: удельный вес трудового участия населения в строительстве из года в год увеличивался, являясь почти единственным источником строительства и ремонта низовой сети дорог. Постановление ЦИК и СНК от 28 ноября 1928 года «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» и Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству»² законодательно закрепило дорожную повинность населения, тем самым обеспечивая колоссальный источник бесплатной рабочей силы для дорожного строительства. Но следует констатировать, что в основном использовался труд неквалифицированных работников, которые выполняли простейшие дорожные работы, но не были заинтересованы в результатах своего труда³ (см. приложение №11). В 1930 году инспекция Цудортранса обследовала дорожные работы, где использовалась трудовая повинность сельского населения. В результате проверки выяснилось, что гужтрудповинность, предназначенная для дорожных работ, в большинстве случаев применялась на хлебозаготовках, постройке изб-читален, больниц, школ и прочих работах, которые не относились к дорожному хозяйству. Трудповинность применялась на дорогах несоответствующих классов. Над техническим персоналом отсутствовал надзор. Не проводилась общественная подготовка к трудповинности. Местные организации «Автодора» не проявляли должной активности. В итоге техническое состояние сельских дорог после применения трудповинности ухудшалось, они становились негодными для эксплуатации.

В процессе интенсивного развития народного хозяйства, индустриализации страны строительство дорог приобретало экономическое и

¹ Как расходуются средства самообложения // Красная Башкирия. 1933. № 183 (2704). С. 3.

² Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. О мероприятиях по местному дорожному строительству // За рулем. 1929. № 9. С. 32.

³ Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства в период с 1917 по 1936 годы // История государства и права. 2015. № 6. С. 28.

стратегическое значение. Отсутствие дорог хорошего технического стандарта затрудняло процесс применения в сельском хозяйстве тракторов, автомобилей, комбайнов и др. крупных сельскохозяйственных машин и орудий (см. приложение №12). В связи с этим в 1931 г. вышло Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 10.08.1931 года «О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения»¹. Согласно постановлению сельское население в возрасте от 18 до 45 лет обязано было отрабатывать на строительстве дорог определенное число трудодней с использованием собственного гужевого транспорта.

Использование труда населения в дорожном деле во второй пятилетке планировалось в минимальном объеме – 860 млн трудодней, 367 млн конедней и 8,6 млн трактородней. Для того чтобы обеспечить эффективное использование трудовых ресурсов населения необходимо было опираться на прочную финансовую базу. Для этого был «утвержден общий объем капиталовложений в дорстроительство с трудовым участием населения в размере 3240 тыс. руб.»² В плане дорожного строительства, к началу второй пятилетки, на трудовое участие населения в строительстве низовой сети дорог было выделено 60% всех вложений в дорожное хозяйство Союза³.

С каждым годом трудовые вложения населения увеличивались. Всего по РСФСР в 1931 г. по трудовой повинности населения было выполнено дорожно-строительных работ на сумму 97 млн руб. В Башкирской АССР удельный вес трудучастия в общих затратах составлял 72,6% (в 1931 г. – 43%, 1930 г. – 16,8%)⁴. В итоге план работ с трудовым участием был выполнен на 52,7%, что в денежном эквиваленте составляло 2200 тыс. руб. Так, в нескольких районах БАССР план работ был перевыполнен: в Белокатайском – на 171%, в Кармаскалинском – на 151,6%, в

¹ Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения. Элиста, 1935. 20 с.

² Дорожное строительство СССР во втором пятилетии // За рулем. 1932. №13. С. 3-4.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 218. Л. 42.

⁴ Башкирская АССР. Государственная плановая комиссия. Основные показатели плана народнохозяйственного и социально-культурного строительства Башкирской АССР на 1933 год / отв. ред. А.К. Самсонов. Уфа, 1933. С. 84.

Стерлитамакском – на 111,2%¹. В 1932 г., в рамках трудового участия населения в дорожном хозяйстве было выполнено 774,901 трудодней и 314,581 коне-дней. В переводе этих трудовых затрат в ценностное выражение, по единым союзным нормам, стоимость работ с трудучастием населения была равна 2498,1 тыс. руб., что составило по отношению к годовому плану 38,4%. Если учесть недоимку по трудучастию в сумме 1368,5 тыс. руб., то общее выполнение плана составило 59,4%².

Районные дорожные отделы стали основным звеном, организующим трудучастие населения в дорожных работах. От эффективного руководства трудовыми массами и своевременной заготовки стройматериалов зависело полное успешное выполнение работ³. Трудучастие применялось в устройстве и ремонте дорог трех высших разрядов (общесоюзных, республиканских и областных), а также низовой сети (районных и сельских). Активно практиковался бригадный способ работ в охране мостов, работах по зимнему содержанию дорог и в «снегоборье». Больше всего работ (94,7%) производилось по содержанию дорог низовой сети. Всего был отремонтирован 851 км дорожного полотна и 2793 п.м. мостов⁴. В некоторых районах был перевыполнен план дорожных работ (см. таблицу 9).

Таблица 9

Основные показатели выполнения плана по трудучастию населения в 1932 г. в районах БАССР⁵

№	Район	Процент выполнения
1	Белокатайский	168,1
2	Кармаскалинский	148,8
3	Белорецкий	100,6
4	Стерлитамакский	97,7

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 50.

² Там же. Д. 194. Л. 24.

³ НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 29. Л. 4

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194. Л. 25.

⁵ Там же. Д. 194. Л. 26 об.

5	Мраковский	94,8
6	Балтачевский	17,7
7	Кунашакский	19
8	Аргаяшский	20,4
9	Дюртюлинский	22,2

В целях усиления борьбы за расширение объема дорожного строительства и улучшения его качества, за более рациональную организацию содержания дорожной сети и максимальное применение в дорожных работах трудового участия населения БАССР стала принимать участие в социалистическом соревновании, проводимом между республиками и областями в СССР. Следует отметить, что социалистическое соревнование – это вид общественно-трудовых отношений при социализме. Социалистическое соревнование приводило к массовому движению трудящихся, к трудовому энтузиазму и борьбе за наивысшие достижения в производстве материальных и духовных благ, за высокую производительность труда. Первоначально оно приняло форму ударного труда и коммунистических субботников. Новым этапом социалистического соревнования стало ударничество. В годы первой пятилетки (1929-1932 гг.) появилось движение ударных бригад¹.

В 1931 г. между Башдортрансом и Татдортрансом был заключен соцдоговор о выполнении дорожного строительства с трудовым участием населения. 7 августа 1933 г. с целью проверки выполнения договора между БАССР и ТАССР заместитель начальника Башдортранса тов. Латыпов приехал в г. Казань. В результате было проведено общее собрание коллектива Татдортранса, обсужден соцдоговор соревнующихся сторон по пунктам обязательств, принятых Татдортрансом по вызову Башдортранса. В итоге выяснилось, что в 1933 г. производственный план дорожных работ с

¹ Общественный труд при социализме / Политическая экономия. Учебник / К. В. Островитянов, Д. Т. Шепилов, Л. А. Леонтьев, И. Д. Лаптев, И. И. Кузьминов, Л. М. Гатовский; Под ред. Островитянова К.В. М., 1954. С. 427.

трудовым участием населения Башдортранс выполнил лишь на 62,2%. Было организовано 44 райдоротдела, каждый из которых имел свой контокоррентный счет (единый расчетный счет). Аппараты райдоротделов были обеспечены техническими работниками на 60-70%. Каждый райдоротдел имел свою продовольственную базу и был обеспечен на 20-30% простейшими дорожными машинами¹.

В свою очередь, Татдортранс выполнил план трудового участия лишь на 35%. Райдоротделы были не сформированы, вместо них работали райинспекторы. Средства на дорожное строительство поступали на текущий счет райдоротделов. Сектор трудуучастия при Татдортрансе не был организован². В конечном счете, ни одна из республик не выполнила план работ по дорожному строительству³.

В 1934 г. деятельность дорожного хозяйства СССР была сконцентрирована на основах договора о социалистическом соревновании с Чувашской АССР⁴. В 1933 г. между Башкирской АССР и Чувашской АССР был подписан договор о социалистическом соревновании⁵. Обком ВКП(б) и СНК Башкирской АССР приняли ряд директив относительно дорожного дела. Был создан Всебашкирский штаб по борьбе с бездорожьем. 10 июля 1934 г. был объявлен специальный «дорожный месячник». Для усиления связи с районами в штаб представители РИКов вызывались для доклада. В районы, в свою очередь, выезжали члены штаба и работники Дортранса с целью личного руководства дорожными работами. Перед наступлением «месячника» в Доручастках были проведены производственные совещания с вызовом работников районов, а в райдоротделах были организованы совещания с сельдоруполномоченными. Дортранс сотрудничал и с другими общественными и хозяйственными организациями. Например, в пунктах проведения масштабных работ Башсоюз открывал торговые ларьки.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 218. Л. 33.

² Там же. Д. 218. Л. 33.

³ Казанцев М. Башкирия должна иметь хорошие дороги! // Красная Башкирия. № 134 (3703). С. 3.

⁴ ГАРФ. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37. Л. 15.

⁵ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 13. Д. 30. Лл. 106-107.

Наркомпрос БАСССР организовывал дорожные уголки. ВЛКСМ командировал своих работников в места дорожных строек. «Автодор» непосредственно участвовал в работе местных штабов и проводил субботники¹. Велась агитационная работа, для популяризации дорожного строительства в районах выступала агитбригада с труппой «Шестеренка». Для освещения процесса дорожного строительства использовалась областная и районная печать, было выпущено 72 стенгазеты. В сельсоветах было организовано 286 дорожных секций и 317 дорожных уголков. За колхозами и постоянными бригадами было закреплено 303 км дорог. В 92 колхозах было организовано 49 постоянных колхозных бригад².

В тоже самое время Комиссией советского контроля при СНК СССР в ходе проверки итогов выполнения трудучастия в 1934 г. были выявлены нарушения – утвержденного правительством порядка и форм учета, представление низовой сетью дорожных органов и сельсоветами несоответствующих фактическому положению сведений о количестве привлеченных к трудовому участию населения, о размерах выполнения работ и других данных об итогах выполнения плана. Облдортранс преувеличил данные райдоротделов по трудовым ресурсам на 44% и в денежном выражении на 43% и сообщил неверные сведения об итогах выполнения плана. Так, по данным официального отчета Облдортранса годовой план трудучастия населения в дорожных работах на 1 ноября 1934 г. был выполнен на 124% и в денежном выражении на 125%, но по данным районных дорожных отделов годовой план по области на то же число был выполнен лишь на 80% и в денежном выражении на 82%³. Аналогичные случаи имели место и в ряде других областей (Воронежская, Сталинградская, Татарская АССР и др.). Законом допускалась замена трудового участия денежным взносом, а на уклонившихся накладывался штраф. Эти суммы шли в дорожный фонд, который мог быть израсходован только на дорожное

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 1. Л. 123 об.

² Там же. Д. 1. Л. 124.

³ ГАРФ. Ф. 7511. Оп. 1. Д. 209. Л. 20.

строительство. Однако, проверкой было установлено, что почти во всех областях, краях и республиках упомянутые фонды шли на самые разнообразные нужды: выдача зарплаты учителям, врачам, приобретение разного инвентаря, автомобилей, строительство различных зданий, кинофикацию и проч. Причем органы Народного комиссариата финансов и прокуратура не вели активной борьбы с виновниками этих нарушений.

В 1935 г. был организован новый вид социалистического соревнования – стахановское движение. Данная форма повышения производительности труда поощрялась премиями и пропагандировалась Всесоюзной коммунистической партией. Например, за высокие показатели в проведении ударного «месячника» по борьбе с бездорожьем Башдортранс в целях премирования доручастков, райдоротделов, колхозов, бригад и отдельных ударников выделил премиальный фонд в размере 20 тыс. руб.¹ Кроме того, областной штаб по «дорожному месячнику» ходатайствовал перед СНК БАССР о выделении дополнительной премии в размере 80 тыс. рублей и нескольких легковых автомашин для премирования РИКов. В дорожном хозяйстве Башкирии в 1936 г. из непостоянного состава колхозных бригад были отмечены следующие стахановцы:

«1. Бригада Байчурина Семена, которая работала впервые на конных скреперах и при норме в 28 кбм выполняла 35 кбм, или 125%;

2. Бригада землекопа Сорокина (4 чел.), которая прочистила кюветы; при норме 200 п.м. выполняла в среднем 380 п.м., или 190%;

3. Тракторист Киселев при норме утюжки дорог металлическим утюгом с тракторной тягой в 14 рейсов выполнял в среднем 17 рейсов, или 122%, сэкономил горючего за сезон 585 кг.

4. Бригада Аргамонова в составе 7 человек из колхоза «Красный партизан» при задании 3150 п.м. тщательной прочистки кюветов выполняла 4095 п.м., или 130%;

¹ НА РБ. Ф. 3547. Оп. 1. Д. 4. Л. 11.

5. Бригада Васева, состоящая из колхозников Узьянского сельсовета, при задании 420 кбм, выполнила 720 кбм земляных работ, или 170%;

6. Колхозник из колхоза «Точисского» выполнял норму земляных работ на 150%. За 30 дней заработал 47 дорожных трудодней и т.д.»¹.

Примечательно, что в июне 1938 г. вышло положение о присвоении значка «Почетный дорожник», который выдавался за образцовую и ударную работу. Работники, награжденные данным значком, имели ряд льгот. Например, помимо первоочередного получения жилплощади им оплачивали 50% от стоимости жилья, представленной в домах дорожного хозяйства.²

Финансирование трудового участия населения с каждым годом все увеличивалось (см. таблицы 10, 11, 12). Данный факт был связан с тем, что дорожное хозяйство не отвечало требованиям времени. Интенсивно развивающаяся промышленность увеличила грузопоток, требовалась модернизация транспортной коммуникации. Центральное место отводилось строительству крупных объектов, которое курировали органы по обеспечению государственной безопасности – НКВД СССР. Сокращалось финансирование дорожного строительства, в связи с этим в Башкирии ликвидировались и реорганизовывались многие предприятия – Дорснаб, гвоздильная мастерская, проектно-изыскательная контора, дорожно-исследовательская станция. Не выделялись средства на материально-техническое снабжение, поэтому ставка была сделана на бесплатный труд сельского населения, в основном на неквалифицированных колхозников.

3 марта 1936 г. был принят закон «О трудовом участии сельского населения в дорожных работах», который стал заменой трудгужповинности. Согласно закону, 90% работ на строительстве районных дорог выполняли крестьяне (мужчины в возрасте от 18 до 45 лет и женщины в возрасте от 18 до 40 лет), которые эксплуатировали при этом личных лошадей и волов³. В

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 28 об.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 7. Л. 24.

³ Повинности российского крестьянства в 1930-1960-х годах / М.А. Безнин, Т.М. Димони, Л.В. Изюмова; ВНКЦ ЦЭМИ РАН, Вологод. гос. пед. ун-т. Вологда, 2001. С. 9.

обязанность колхозников входила ежегодная отработка в течение 3-4 дней на строительстве и ремонте дорог в радиусе 15 км от селения¹. Единоличники должны были отрабатывать не менее 12 дней. В случае невыполнения членами колхоза этих работ, именно с них, а не с колхоза взыскивалась в судебном порядке двойная стоимость невыполненных работ. Такая ответственность не перекладывалась на колхоз в целом. В тех случаях, когда планом колхоза или общим собранием колхозников была предусмотрена, вместо личного трудового участия членов колхоза, организация постоянной бригады колхоза для выполнения дорожных работ, иски дорожных отделов о взыскании в двойной стоимости невыполненных по трудовому участию колхозников дорожных работ предъявлялись к колхозам, а не к отдельным колхозникам.

Таблица 10

Запроектированный расчет трудоресурсов в 1938 г.²

№		Натуральные виды трудоресурсов		
		Население (чел.)	Гуж	Грузовые автомашины
1	Всего в республике числится в 1938 г.	2629683	2715830	1424
2	План использования в 1938 г.	445013	164646	1424
3	% к наличию в республике	17	60,6	100
4	Использовано в 1937 г.	328592	140810	255
5	% фактического использования 1937 г.	74,2	83,4	19

Таблица 11

Общий показатель использования трудового участия (1937-1938 гг.)³

№		Количество человеко-дней	Количество коне-дней	Количество тракторо-дней	Количество авто-дней
1	1937	2656,4	1013,0	307	8094
2	1938	2670,08	967,9	-	8546

¹ РГАЭ. Ф. 2277. Оп. 7. Д. 33. Л. 69.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 8а. Л. 3.

³ Там же. Д. 8а. Л. 3.

Тракторо-дни в 1938 году не были запроектированы в связи с тем, что в колхозах не было тракторов. Часть автомашин использовалось РДО для организации трудучастия, а основная часть машин бездействовала и требовала ремонта.

Таблица 12

Финансирование трудового участия (1937-1938 гг.)¹

№	год	Объем финансирования (тыс. руб.)	По видам дорогам	
			Государственного значения (тыс. руб.)	Местного значения (тыс. руб.)
1	1937	22622,5	1535,5	21087
2	1938	23634,10	1597,03	22087,1

Таким образом, трудовое участие населения применялось на работах по земельному полотну, заготовке материалов и частично проезжей части. План по земельным работам, ремонту и профилированию проезжей части, постройке и перестройке балочных однопролетных мостов к концу третьей пятилетки был перевыполнен. Качество работ при этом было низким. В процессе уборки урожая работы на дорожных участках прекращались и возобновлялись частично лишь в ноябре месяце.

Процесс организации работы колхозных бригад происходил в следующем порядке: дорожный мастер на основании своего плана дорожного строительства выдавал на каждую бригаду наряд, по окончании работы составлялся акт приемки работ с указанием количества и качества выполненного объема работ и определением количества человеко- и конедней. На основании акта приемки и справки дормастера колхоз начислял бригаде соответствующее количество колхозных трудодней. Бригадир согласно табелю распределял трудодни среди членов бригады. При большом объеме работ на бригаду составлялись промежуточные акты приемки не реже 1 раз в месяц. В целях контроля своевременной отработки колхозом предписанного ему трудучастия акты приемки работ высылались в ДЭУ, а

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 8а. Лл. 3-3а.

впоследствии переправлялись в РИК и РДО. План дорожных работ передавался колхозам в январе-феврале. Затем этот план обсуждался на общих собраниях колхозов. Одновременно по количеству колхозов формировалось соответствующее количество бригад. Но фактически эти бригады работали в основном только в зимний период и в летний до 15-20 июля. В ходе уборочной компании бригады трудились только на основных дорогах и не в полном составе. В результате из организованных 250 бригад круглый год работало всего 70 бригад¹.

В 1939 г. дорожники БАССР включились в социалистическое соревнование имени III Сталинской пятилетки. План этой пятилетки был принят XVIII съезде ВКП(б). В дорожном хозяйстве произошли изменения: ежемесячные итоги работ и лучшие методы их организации высылались по всем ДЭУ². В процессе дорожных работ было премировано 220 чел. на сумму 22,5 тыс. руб. Жюри Главдоруправления 288 ДЭУ была присуждена 2-я Сталинская премия. За стахановское перевыполнение норм труда были премированы следующие колхозники: Ямантаев Я., Чернов М., Гордеев А., Сергеев, Патрикеев, Семенов, Имангулов, Сухоруков. На земляных работах они выполнили трудовые нормы от 115 до 146%. Колхозники Япаров Ш., Мусин З. выполнили трудовые нормы по вывозке гравия от 125 до 150% от общего задания³.

В 1939 г. труд сельского населения использовался в проведении текущего ремонта дорожного полотна. Общий план трудового участия населения был выполнен на 96,7%. По текущему ремонту дорог – на 180%, по линейной службе – на 48%, по вспомогательному и подсобному производству – на 104%, по строительству и капремонту государственных дорог – на 91% (см. таблицу 13)⁴.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 28. Л. 50.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 40.

³ Там же. Д. 31. Л. 40 об.

⁴ Там же. Д. 31. Л. 41 об.

**Сравнительные показатели выполнения плана дорожных работ в
БАССР с 1938 по 1940 гг.¹**

год		План	Выполнение	%
1938	Всего затрат	34538,7	30149,6	87,3
	На трудучастие	23169,1	21472,8	92,7
1939	Всего затрат	33382,4	30095,2	90,1
	На трудучастие	24629,4	21509,8	87,3
1940	Всего затрат	31256,3	32867,9	105,2
	На трудучастие	23961,1	26618,2	111,0

Показатели в таблице 13 демонстрируют наибольший объем выполнения дорожных работ в республике в 1940 годы². Главным фактором, предопределившим успех выполнения плана дорожных работ, было применение «ферганского метода» в дорожном строительстве. Народное движение в строительстве дорог, организации применения «ферганского метода» началось по инициативе рабочих и колхозников Ярославской области. В 1940 г. в это движение первыми в БАССР включились передовые колхозы Чишминского района. На призыв чишминцев откликнулись другие районы республики. В районах были созданы штабы и советы содействия по дорожному строительству. В 1940 г. объем финансирования трудового участия населения возрос до 1694,7 тыс. руб. В специальном решении Совета народных комиссаров и Областного комитета ВКП(б) от 7 февраля 1940 г. были поставлены конкретные задачи перед районными партийными и советскими организациями, штабами и комитетами содействия, определены объекты строительства республиканского значения «ферганским методом». Следует выделить специфику исторического момента: данный метод применялся в Средней Азии, в 1938 г. колхозники за 45 дней построили Большой ферганский канал протяженностью 270 км³. Фактически такие

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 41 об.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 35. Л. 25.

³ Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988. С. 157.

темпы труда были достигнуты в результате жестокой эксплуатации населения: круглосуточно в тяжелых условиях работали дети, взрослые, старики.

«Ферганский метод» был перенесен и в дорожное строительство. Организация труда большого числа неквалифицированных рабочих, выходявших со своими простейшими инструментами и оборудованием (лопаты, кирки, ломы, мотыги, носилки, плуги, неприспособленные для перевозки грунта конные повозки), была трудной задачей. Строительство маршрутов было разделено между районами. За каждым сельсоветом и колхозом закрепляли конкретный участок, на котором они должны были полностью выполнить все дорожные работы, начиная с заготовки материалов и заканчивая строительством дороги по тому или иному маршруту. В целях организации строительства создавались штабы, которые возглавляло областное руководство. Технический надзор над работами осуществляли сотрудники дорожных организаций. Работы проводились в ограниченный период времени, между окончанием весеннего сева и началом уборки урожая. Дорожники жили в специально оборудованных полевых станах, обеспечивались питанием.

«Ферганский метод» применялся на строительстве государственных дорог: Уфа – Бирск – Янаул, Сулея – Красноуфимск. На местных маршрутах решением Бюро обкома и СНК БАССР было поручено построить дорогу Уфа – Альшеево – Уголь протяженностью 8,5 км. По данным от 1 января 1941 года, объем дорожных работ был выполнен на 103,8%¹.

В 1940 году интенсивное строительство с применением «ферганского метода» проводилось в нескольких районах республики: Бижбулякском, Чекмагушевском, Дюртюлинском, Илишевском, Белокатайском, Кандринском, Кушнареновском, Чишминском, Еремеевском, Уфимском, участие в строительстве принимали от 3,5 до 4 тыс. человек и от 1,5 до 2 тыс.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 2. Л. 10.

лошадей¹. Как правило на место строительства выезжали председатели колхозов, сельских советов, иногда председатели райсоветов и секретари райкомов ВКП(б). Массовые выходы колхозников на дорожное строительство сопровождались праздничными ритуалами. Так, например, работники колхоза «Мотор» Бураевского района выезжали на строительство дороги с красными флагами и музыкальными инструментами (гармошками и др.). Кроме колхозников в строительстве дорог принимали участие и простые рабочие, служащие (в Давлекановском районе), красноармейцы (в строительстве дороги Уфа –Альшеево – Уголь), учащиеся школ и преподавательский состав². На участках скоростного строительства была организована торговля товарами широкого потребления, медицинская помощь, организовывались культурно-массовые мероприятия, общественное питание. План намеченных работ был перевыполнен, а передовики дорожного строительства были награждены Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета Башкирской АССР (см. приложение №13).

В 1940 г. в РСФСР меньше чем за один год были построены и реконструированы «ферганским методом» такие дороги как Элиста-Дивное – 98 км, Ярославль-Рыбинск – 80 км, Горький-Муром-Кулебаки – 230 км, Ижевск-Глазов – 137 км, Вологда-Череповец – 90 км, Кизляр-Сула – 140 км и целый ряд других объектов³. Передовики ферганских строек за отличную и стахановскую работу были награждены значком «Почетный дорожник» – по Ярославской области 194 чел., по Калмыцкой АССР 316 чел., по Горьковской области 505 чел.⁴ Однако, план дорожного строительства с трудовым участием в 1940 г. был не выполнен. Главдорупр при СНК РСФСР назвал причину данного факта – срыв заготовки и вывозки дорожно-строительных материалов в зимний период 1939-1940 гг. В декабре 1940 г. Главдоруправ на основе произведенной проверки дорожных управлений Крымской АССР и

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 2. Л. 11.

² Там же. Д. 2. Л. 11.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 7. Л. 6.

⁴ Там же. Д. 7. Л. 6 об.

Кировского Облдоротдела, а также изучив доклады начальников дорожных управлений Татарской АССР, Чувашской АССР и Пензенского облдоротдела, установило, что данные органы не приняли соответствующих мер по организации массовой заготовки и вывозки дорожно-строительных материалов для строительного сезона 1941 г.¹

Таким образом, трудовое участие населения в строительстве дорог стало потребностью времени. В условиях кадрового и материально-технического дефицита являлось единственным источником выполнения плана намеченных дорожно-строительных работ. Безусловно, только методами жестких государственных санкций можно было буквально заставить сельское население нести дорожную «повинность», о чем свидетельствуют многочисленные постановления партии. Следует отметить, что с каждым годом Башкирская АССР увеличивала показатели по трудучастию населения в дорожном хозяйстве.

Большая роль в дорожном хозяйстве отводилась работе квалифицированных специалистов-дорожников. По ряду объективных причин их не хватало. Ретроспективный анализ состава инженерно-технического персонала показывает: в дореволюционное время специальных учебных заведений по подготовке инженерно-технического кадров для дорожного хозяйства было мало. В одних губерниях техников не было совсем, в других числилось по 1-2 человека. В целом в Российской империи работали всего 60-70 техников. В процессе развития дорожного строительства земствам было предложено организовать школы по подготовке дорожных десятников, которые должны были надзирать за ведением работ и следить за исполнением поручений техников и управ. В большинстве земств подобное предложение отклонили. В части земств содержали стипендиатов в учреждаемых школах². В результате такой политики инженеров и техников насчитывалось всего 386 человек, а десятников - 150 человек. Революция

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 28. Л. 52.

² Веселовский Б.Б. История земства за 40 лет. Т. 2. Спб., 1909. С. 671.

1917 года и Гражданская война нанесли серьезный урон не только экономике страны в целом, но и подготовке квалифицированных кадров в частности. Одной из неотложных задач, вставших перед партийными и государственными органами БАССР, стало формирование кадрового потенциала.

В начале 1920-х гг. был взят курс на привлечение «буржуазных специалистов» в органы государственного и хозяйственного управления. Так, в сентябре 1922 г. был приглашен в Отдел шоссейных и грунтовых дорог Башкирского Центрального управления местным транспортом инженер А.П. Булыгин. Он был образованным специалистом, имеющим большой практический опыт. В дореволюционное время, в 1899 г., А.П. Булыгин окончил Высшее Московское техническое училище, получил квалификацию по специальности «инженер по строительству дорог», а в дальнейшем занимал различные руководящие должности.

Занимательными являются количественные показатели того времени. В 1922 г. в четырех кантонах Башкирской АССР работало 30 техников: из них квалифицированных специалистов по дорожному делу – 2 чел., с низшим образованием (не дорожники и некомпетентные в этом деле) – 3 чел., повышены в этом звании и неквалифицированные специалисты – 8 чел. (4 из них малограмотные)¹. Один инженер-дорожник был приглашен на службу в сентябре 1922 г. В 1923 г. в составе десяти специалистов на шесть кантонов было четыре инженера-специалиста и шесть техников. В 1924-1925 гг. в восьми кантонах в составе четырнадцати специалистов было пять инженеров специалистов и девять техников.

В 1925 г. в Башмесе, при Кантисполкомах, работали 8 уполномоченных и общий штат в составе 43 человек. Этот штат содержался на областные средства. Работа уполномоченного была сконцентрирована только на мостовых сооружениях и на дорогах первых трех категорий. По мере укрепления волостного бюджета и в связи с реализацией декрета от 17

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 4. Л. 97 об.

августа 1925 г. «О добровольном привлечении населения к участию в содержании дорог волостного и ниже значения» планировалось увеличить число волостных техников и привлечь большее количество населения в дорожное дело. Квалифицированные кадры приходилось приглашать из других городов. Примечательно, что до 1930 года специальных автодорожных учебных заведений не было. Небольшое число специалистов готовилось в транспортных институтах Москвы, Ленинграда и Киева.

С 1925 года дорожное хозяйство БАССР пополнялось новыми кадрами из Московского института инженеров транспорта и Томского технического института. Так, 1 сентября 1925 г. временно исполняющим должность помощника начальника Башмеса был назначен инженер путей сообщения Еникеев Г.Г., выпускник Московского института инженеров транспорта. В начале 1925 г. на должность техника, уполномоченного Башмеса при Стерлитамакском КИЖе, был назначен инженер Громов С.М., выпускник инженерно-строительного факультета Томского технологического института в 1924 г.¹

Распределение кадров – 13% в центр и 87% на периферию – объяснялось отсутствием линейной службы и средств на ее содержание. В штате Башмеса наибольшие трудности представлял подбор технического персонала. Небольшой оклад (до 180 руб.) не был привлекателен для квалифицированных специалистов дорожного дела. В 1927 г. количество технических специалистов насчитывало 23 чел., инженеров 8 чел. и 10 квалифицированных техников² (см. приложение №14). Штат Башмеса, вместо положенных в 120 шт. ед., был недоукомплектован на 5-7%. Основная часть открытых вакантных мест принадлежала квалифицированному техническому персоналу. Указанные 120 шт. ед. распределялись между государственным и местным бюджетом в отношении 1/2. Штатных единиц на государственном бюджете имелось – 40, на местном бюджете – 80. На

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 2. Л. 19.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 26 об.

одну штатную единицу погонного км дороги по госбюджету приходилось 9,5 км, для местного бюджета – 82 км. В итоге на 350 км государственных дорог по госбюджету были положены 31 шт. ед. технического персонала, в среднем один дормастер на 70 км и один ремонтер на 13,5 км дорог. Местный бюджет имел в аналогичном штате 31 шт. ед. технического персонала. Они должны были обслуживать в среднем в 15 раз больше дорог, чем персонал, содержащийся на госбюжете. Если допустить, что этот штат обслуживал только дороги, находящиеся на балансе областного бюджета, то и нагрузка областного линейного персонала могла быть в 9-10 раз больше нагрузки персонала по областному бюджету¹. Фактически линейный персонал, находящийся на областном бюджете, не мог иметь такую нагрузку. Штат линейного персонала по областному бюджету состоял из 22 дормастеров и 9 сторожей-ремонтёров (при переправах). Таким образом, если учесть этих 22 дормастеров, работающих только на дорогах по областному бюджету, то в среднем на каждого из них приходилось бы 156 км дороги, т.е. расстояние на 29% больше, чем от Уфы до Стерлитамака. Необходимо было расширить штат линейной службы (ремонтёров) и в тоже время увеличить финансирование для ремонта дорог, на которых планировалось организовать линейную службу².

Интересным историческим фактом является то, что до 1929 г. все учебные заведения находились в ведении Наркомпроса РСФСР³. В ноябре 1929 г. состоялся пленум ЦК ВКП(б), принявший среди прочего резолюцию «О кадрах народного хозяйства»⁴, где все высшие учебные заведения, кроме университетов и педагогических вузов, переходили в ведение соответствующих хозяйств наркоматов и ведомств. Местные органы власти,

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 25 об.

² Там же. Д. 35. Л. 26.

³ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917-1918 гг. М., 1942 С. 386.

⁴ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Часть II. 1925-1953. Коллектив авторов. Сборник документов цикла «КПСС в стенограммах, документах и материалах». 7-е изд. М., 1953. С. 639.

в лице губкомов, крайкомов и горкомов ВКП(б), должны были усилить темпы подготовки специалистов.

В дорожном хозяйстве БАССР постоянный контингент квалифицированных рабочих дорожников не закреплялся, что оказывало губительное влияние на условия выполнения производственных планов, в особенности с точки зрения достижения качественных показателей как со стороны выполнения технических норм, так и себестоимости строительства.

Важным направлением советской кадровой политики в 1920-1930-е гг. являлось выдвижение рабочих и крестьян на руководящие и ответственные должности в партийно-государственном и хозяйственном аппаратах¹. В 1928 г. в осуществлении данной кадровой политики возникли существенные проблемы. Так, до 1 октября 1928 г. финансирование дорожных работ на областных и государственных дорогах и оплата штатов уполномоченных Башмеса проводились через Башмес как распорядителя кредитов. Но после 1 октября порядок финансирования был децентрализован, и оно перешло к кантисполкому за исключением расходов на госдороги. В результате потребовалось изменить ст. 11 Положения о Башмесе, а также изменить п. 3, согласно которому «ответственные сотрудники дорожных отделов, как-то заведующие отделов, их помощники, бухгалтера и дортехники назначаются и увольняются Кантисполкомом по согласованию с Башмесом». Кантисполком, согласно положению, самостоятельно подыскивал работников². Однако выполнить эту задачу не представлялось возможным в связи с отсутствием квалифицированных кадров. Поэтому Башмес проводил политику выдвиженчества из уже существующих штатов. Техники и инженеры, занимающие должности волостных техников и помощников, заведующих дорожными отделами, показавшие себя в течение ряда лет достаточно опытными, передвигались на высшие должности в своем кантоне

¹ О задачах партии в деле выдвижения рабочих и крестьян в госаппарат / Постановление ЦК ВКП(б) от 7 марта 1927 года // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., Т.4. 1984. С. 157-160.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 69. Л. 5 об.

или же большей частью в других – с утвержденной формулировкой п. 3. Но после изменения выше обозначенного пункта Башмес был лишен этой возможности. Так, Башмес планировал перевести на должность заведующего доротделением в Месягутовском кантоне инженера из Бирска Нищименко, который имел достаточный опыт и заслуживал повышения по службе. В свою очередь в Зилаирском кантоне заведующим доротделом был техник Вольферц. Кантисполком был удовлетворен его работой и считал его вполне подходящим руководителем. Башмес же со своей стороны констатировал слабость работы Вольферца в проведении рационализации строительства и вообще дорожного хозяйства и поставил во главе дорожного отдела техника Носова, как более опытного, Вольферц был назначен его помощником. Во время пребывания начальника Башмеса в Зилаире им был поставлен вопрос в КИКе об утверждении в качестве заведующего Доротделом Носова или Вольферца. Ознакомившись с работой Носова и видя, что дело у него поставлено гораздо лучше, КИК согласился с решением Башмеса и не стал протестовать против перевода Вольферца помощником заведующего в Бирский кантон.

В конечном счете, невозможность кадровых перемещений стала главной причиной ухода получивших уже опыт техников и инженеров на работах Башмеса в другие регионы СССР¹. Еще одним методом расширения социальной базы нового строя стала коренизация аппарата в восточных районах страны, которая на тот момент увязывалась с политикой выдвигенчества. В результате реализации данной политики во многих отраслях народного хозяйства был объявлен курс на развитие национальных кадров, в том числе и в дорожном хозяйстве. Для выполнения этой задачи использовались методы, которые зачастую не учитывали национальных традиций и особенностей хозяйственной деятельности разных народов. Однако решение национального вопроса не могло быть достигнуто в короткий срок.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 69. Л. 5 об.

В начале 1930-х гг., несмотря на то, что автодорожный техникум и курсовая учебная сеть готовили национальные кадры, в системе дорожного строительства процент татаро-башкир был низким¹. По разным причинам большая часть выпускников не закрепилась в дорожном хозяйстве республики. К примеру, в указанный период в аппарате Башдортранса работало 28 человек, из них 12% татаро-башкир и 88% представителей других национальностей, главным образом русских². В 1932 г. на весь контингент дорожных рабочих представителей коренных национальностей имелось 31 чел., или 8,3%³.

В 1928 г. Башмес был реорганизован в Башдортранс. Численный состав всего областного и участкового аппарата на 1 октября 1930 г. достигал 157 человек против 193 чел., полагающихся по утвержденным штатам, т.е. имела место недоукомплектованность кадров в количестве 36 чел. (почти 20%). В волостных исполнительных комитетах (ВИК) не хватало дорожных мастеров, в кантонах - дорожных техников.

Таблица 14

Сопоставление технического персонала в 1927 г.⁴

№	Персонал	Установлено по штатам	Фактически работает	Недостаток или излишек	
1	Инженер	15	13	-	2
2	Техник	27	21	-	6
3	Дорожный мастер	34	38	+	4
4	Десятник	30	18	-	12
	Всего	106	90	-	16

Следует отметить, что из 13 инженеров (см. таблицу 14) специальное высшее образование имели 6 человек, остальные являлись техниками. Это несоответствие между подготовкой и выполняемой работой наблюдалось и в отношении среднего и низшего технического персонала. В частности, из 21 техника специальное образование имели 17, остальные являлись практиками.

¹ НА РБ. Ф. 2787. Оп. 1. Д. 5. Л. 14.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 98. Л. 25.

³ Там же. Д. 98. Л. 49.

⁴ Там же. Д. 98. Л. 15.

Из 38 дормастеров практиками являлись 25 человек¹. В дорожном хозяйстве испытывался большой недостаток не только технических работников, но и бухгалтеров, счетоводов, а это, учитывая большой объем работ и сложность денежных операций, сказывалось на состоянии отчетности.

В 1928 г. в Москве состоялся первый съезд дорожников, где отмечалось, что для создания управленческого аппарата требуется по всей сети СССР 7325 инженеров, техников и десятников. Для обслуживания эксплуатационных нужд требовалось 18930 чел., а для выполнения первого пятилетнего плана – 30 тыс. человек. Существующие на тот момент учебные заведения могли выпустить в течение года только 300 инженеров и 1525 техников, что было явно недостаточно².

Между тем началась реализация плана первой пятилетки. На строительство дорог были затрачены десятки миллионов рублей, но из-за отсутствия нужных специалистов затраченные средства не дали ожидаемых результатов. Были случаи, когда даже крупные дорожные строительства проводились под руководством практиков и слабо квалифицированных техников. Ни одна отрасль народного хозяйства не была так бедна кадрами, как дорожное хозяйство. Правительство РСФСР не раз принимало решение о том, чтобы развернуть сеть новых дорожных учебных заведений. Формально эта директива была выполнена, но по существу дорожные учебные заведения не могли наладить свою работу. Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс) и Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), которые на тот момент курировали дорожное хозяйство, не финансировали дорожные техникумы³. Данная ситуация заставила правительство принять ряд срочных мер, направленных на практическое решение проблемы подготовки дорожных кадров.

В Башкирской АССР на основании правительственных директив в г. Уфе 1 октября 1930 г. был открыт специальный дорожный техникум со

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 98. Л. 15.

² Пранер Р. Первый дорожный // За рулем. 1928. № 8. С. 11.

³ Не позволим сорвать подготовку дорожных кадров // За рулем. 1930. № 23. С.23.

сроком обучения 2 года 6 месяцев¹. Общая сумма затрат на содержание техникума исчислялась в 288,7 тыс. руб. Средства шли из государственного бюджета. Техникум располагался на улице Фрунзе, 48, в здании бывшей мужской гимназии, и подчинялся Главному управлению шоссейных, грунтовых и автомобильных дорог (Главдортранс), которое регулировало деятельность местного автомобильного и гужевого транспорта в РСФСР².

В первые годы своей работы техникум выпускал только дорожно-строительных мастеров³. На первый курс принимали как учащихся после окончания семи классов, так и опытных специалистов-дорожников, не имеющих среднего специального образования. Осенью 1930 г. техникум произвел первый прием учащихся - 120 человек. По национальному признаку в число слушателей было принято: 50% татаро-башкир, 40% русских и 10% представителей других национальностей. В социальном отношении в данном составе преобладали рабочие с производства, дети колхозников и бедняков. Имели место трудности организационного характера: отсутствовали помещения, пригодные для размещения техникума и общежития. Так, под общежитие был переоборудован школьный сарай. Уже в мае 1931 г. в Уфимский участок Башдортранса из техникума было направлено 25 студентов на производственную практику, с оплатой 2 руб. в день и квартирные «по действительной стоимости, но не дороже одного рубля в сутки»⁴. Стоит отметить, что не все студенты привлекались к производственной практике, и зачастую на местах к ним не было проявлено должного внимания как к студентам-практикантам. В 1933 г. Уфимский дорожный техникум должен был выпустить 30 техников, но из-за отсутствия постоянного здания техникум был переведен в г. Белебей, в результате чего произошел большой отсев учеников⁵.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 137. Л. 242.

² Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 15.12.1930 «О регулировании местного транспорта на территории РСФСР» / Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 год. М., 1930. С. 55.

³ История Уфимского автотранспортного колледжа (1930-2005). Сост. Р.А. Аюпов. Уфа, 2005. С. 33.

⁴ НА РБ. Ф. 833. Оп. 1. Д. 20. Л. 9.

⁵ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 10. Л. 9 об.

Помимо дорожного техникума, для подготовки и переподготовки работников той же квалификации Башдортрансом был создан ускоренный вечерний дорожный техникум на 35 человек. Подготовка квалифицированных рабочих (плотников, мостовщиков, каменщиков и проч.) производилась Башдортрансом совместно с Башжелдором путем организации ими дорожно-строительного ученичества (Дорстройуч) с 6-ти месячным сроком обучения¹. Для Башдортранса здесь обучалось 175 человек. Силами Башдортранса и кантонных отделений было подготовлено более 100 десятников². Профессия мостовщика являлась самой дефицитной, но ввиду незначительности работ с каменными мостовыми их наем проводился путем письменных вызовов из других областей.

В 1930 г. в г. Стерлитамаке была организована школа дорожных мастеров и десятников. Школа финансировалась местным бюджетом и за счет посторонних организаций. Основной деятельностью школы стало повышение квалификации дорожных мастеров и переподготовка десятников и ремонтников в дорожных мастеров, которые в дальнейшем должны были работать на волостном строительстве. Для повышения квалификации дорожных кадров Башдортрансом по коллективному договору был предусмотрен расход в 1000 руб. по центральному аппарату с 1/2% с сумм, ассигнуемых на дорожное строительство по кантонам. Несмотря на ряд указаний и принимаемых мер, план подготовки дорожных мастеров и десятников по районному дорожному отделу (РДО) не выполнялся в силу отсутствия средств или же по вине заведующих РДО. Планировалось подготовить 600 дорожных старост, которые могли бы проводить в районах трудовую дорожную повинность³. Также в г. Стерлитамаке в 1935 г. были организованы курсы заведующих РДО сроком обучения 3 месяца. Основной задачей курсов стало повышение квалификации заведующих РДО, главным

¹ Автодорожные учебные заведения // За рулем. 1931. № 21. С. 29.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 112. Л. 68.

³ Там же. Д. 112. Л. 67.

образом в технических вопросах¹. Аналогичные курсы были открыты в Уфе, Бирске, Белебее, Зилаире, Белорецке и Месягутово². В 1936 г. в дорожном хозяйстве Башкирской АССР было переподготовлено 7 дормастеров на шести месячных курсах, 82 - сельдоруполномоченных и бригадиров. Несмотря на принятые меры, сохранялся дефицит дорожных мастеров, сельских дорожных уполномоченных, колхозных бригадиров, ремонтеров, мостовщиков и грейдеристов. По плану в 1938 г. переподготовку должны пройти 1518 чел.: заведующие РДО – 13 чел., дормастера – 39 чел., сельдоруполномоченные – 505 чел., дорожные бригадиры – 909 чел., техники – 20 чел., трактористы – 20 чел. и 12 грейдеристов³.

По вопросу подготовки дорожных кадров на контрактной основе Главдортранс тесно сотрудничал с Уфимским земтехникумом и Институтом путей сообщения. Уфимский землеустроительный, лесной и строительно-мелиоративный техникум начал свою деятельность еще в 1922 г., а в 1925-1926 учебном году выпустил 24 землеустроителя, 28 лесоводов и 28 мелиораторов. Дорожных мастеров готовили на последнем курсе Земтехникума⁴. Всего на основе контракта обучалось 13 студентов. В Институте путей сообщения на контрактной основе обучалось 2 студента⁵. В 1930-1931 гг. предполагалось увеличить контрактную группу по подготовке кадров и выделить для этих целей 61 тыс. руб. Башдортранс совместно с Башсельмелиотрестом планировал создать мелиоративно-дорожный техникум, но реализовать данную идею не удавалось в связи с отсутствием специального оборудования и приборов.

В 1930-е гг. в СССР насчитывалось всего пять автомобильно-дорожных институтов: Ленинградский (ЛАДИ), Московский (МАДИ), Сибирский (СибАДИ), Саратовский (САДИ) и Харьковский (ХАДИ). Из местного бюджета БАССР в 1935 г. на переподготовку инженерно-технического

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 2. Л. 136.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 139. Л. 21.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 10. Л. 3.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 112. Л. 23.

⁵ Там же. Д. 112. Л. 67.

персонала в ЛАДИ и МАДИ было выделено 10,9 тыс. руб. Всего планировалось переподготовить 5 человек. В итоге переподготовку прошли 3 человека, на что было затрачено 13,6 тыс. руб. По заочной форме обучения было предусмотрено переподготовить 4 человека, размер финансирования составлял 7,3 тыс. руб. Фактически прошли обучение 4 человека, израсходовано средств – 8,2 тыс. руб.¹

5 ноября 1934 г. вышло Постановление Совнаркома СССР от «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства». Цудортрансу для улучшения строительства и содержания дорог низовой сети предписывалось установить в строительстве районных, сельских и колхозных дорог технические правила; в течение зимы 1934-1935 г. с привлечением общественных организаций подготовить дорожных уполномоченных от колхозов и сельских советов – 60 тыс., бригадиров – 10 тыс. и десятников – 5 тыс. человек; для укрепления районных отделов дорожного хозяйства командировать в IV квартале 1934 г. и I квартале 1935 г. из числа оканчивающих втузы и техникумы 400 инженеров и 300 техников; организовать в 1935 г. в виде опыта 25 районных машинно-дорожных станций².

Согласно Постановлению низовые дорожные органы должны были готовить дорожные кадры совместно с общественной организацией «Автодор»³. Следует отметить, что данный орган был создан в сентябре 1927 г. как общественная организация по содействию автомобильному транспорту и дорожному строительству. Политика по привлечению широкой общественности к развитию автомобильного транспорта и строительства автомобильных дорог должна была стать толчком для ускорения темпов индустриализации⁴. К началу второй пятилетки общество «Автодор» объединило в своих рядах более 2 млн членов. В рядах правящей элиты

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 2. Л. 136 об.

² РГАЭ. Ф. 312. Оп. 1. Д. 21. Л. 15.

³ Буценко А.И. С подготовкой дорожных кадров неблагополучно // За рулем. 1935. №14. С. 2.

⁴ НА РБ. Ф. Р-8911. Оп. 1. Д. 2. Л. 123.

прекрасно понимали роль и значение общественных организаций как основных рычагов технической пропаганды в стране¹. Главный теоретик и экономист ВКП(б) Н.И. Бухарин в своей докладной записке отмечал, что контраст между квалификацией машины и квалификацией рабочего вопиющий. Техника должна представляться как составная часть технического процесса, а для этого необходимо организовать техническую пропаганду, поддержать, развивать социалистическое соревнование². Например, в Германии на тот момент существовала серьезная общественная организация «Динта», которая чуть ли не с детского возраста прививала в людях интерес к технике, сочетая в себе своеобразное единство между техникой, экономикой и идеологией.

Башкирское отделение автодорожцев, помимо непосредственного участия в строительстве и ремонте дорог, проведении организационно-агитационной работы, занималось подготовкой низовых дорожных кадров. Приводимая ниже таблица 15 показывает, что в этом направлении шел значительный рост.

Таблица 15

Мероприятия общества «Автодор» в 1933-1934 гг.³

№	Мероприятия по организации	1933 г.	1934г.
1.	Дорожных бригад	494	2036
2.	Уполномоченных	711	1978
3.	Контроль автодорожских постов	14	1256
4.	Подготовлено и переподготовлено дорожных работников низовой сети	938	2926

Однако следует признать, что развитие автодорожских организаций шло медленными темпами⁴. В основном кадры для низовой сети по-прежнему готовились через краткосрочные курсы. В БАССР в 1938 г. на подготовку кадров из местного бюджета была выделена 51 тыс. руб., средств из

¹ НА РБ. Ф. Р-689. Оп. 2. Д. 122. Л. 18.

² Бухарин Н.И. Избранные труды. История и организация науки и техники. М., 1988. С. 341

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 10. Л. 120 об.

⁴ Там же. Д. 10. Л. 3 об.

финансирования другими организациями (РДО) – 36,2 тыс. руб., из Госбюджета – 4,6 тыс. руб. Всего было подготовлено более 60 человек¹.

В середине 1930-х гг. в целом по СССР наблюдалась большая текучесть инженерно-технических кадров. Причинами стали низкая оплата труда молодых специалистов, культурно-бытовое и жилищное обслуживание². В поисках лучших условий труда и быта квалифицированная рабочая сила перемещалась на крупные промышленные стройки³. Огромная текучесть была среди ремонтеров и частично среди техников дорожно-эксплуатационных управлений (ДЭУ)⁴. Так, вследствие текучести рабочих. строительство дороги Уфа – Ишимбаево, ведущей к Ишимбайскому нефтепромыслу, оказалось под угрозой срыва⁵. Только после увеличения ставок штат ремонтеров начал пополняться⁶. Ставка техникам была установлена в размере 250 рублей, неоправданная сумма по тому времени⁷. Предпринятые меры по улучшению бытовых условий (ремонт линейных домов, оплата квартиры), предоставление огородов, отпуска для обеспечения кормом скота, заготовка дров и прочее не способствовали закреплению линейного персонала.

В 1936 г. в составе НКВД СССР было образовано Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор), в ведении которого находились дороги союзного значения. Передача дорожного хозяйства в состав НКВД стала ошибочным решением, особенно в отношении подготовки кадров. Так, в 1938 г. Гушосдор имел по основному строительству и капремонту (не считая подсобные и вспомогательные производства) начисления на рационализацию и нормирование труда свыше 13000 тыс. руб. На подготовку рабочих кадров и повышение квалификации административно-технического персонала было выделено свыше 52500 тыс. руб., а по смете эксплуатации 21000 тыс. руб.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 28. Л. 49.

² НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 27. Л. 100.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 28. Л. 48.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 28 об.

⁵ См.: Есть Башкирская нефть на Советском Востоке // Красная Башкирия. 1934. №13 (3857). С. 3.

⁶ НА РБ. Ф. Р-833. Оп. 1. Д. 63. Л. 10.

⁷ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 13. Д. 30. Л. 30.

Итого выходило 73500 тыс. руб.¹ Несмотря на выделенные средства, Гушосдор никаких мероприятий не проводил.

В 1937 г. из 65 строительных организаций Гушосдор НКВД СССР по разным причинам ушло 480 инженеров и свыше 900 техников. В 1937 г. более чем на 3000 районных дорожных отделов имелось только 183 инженера, 2487 техника и 5136 десятника². На наш взгляд, причиной резкого сокращения квалифицированных кадров, а также ликвидации самого Цудортранса и его руководящих кадров является политика репрессий, проводимая государством.

В январе 1938 г. вышел приказ «Об упорядочении работы по рационализации, нормированию труда и технической учебы рабочих, ИНР и руководимых кадров Гушосдора на 1938 год»³. Согласно приказу подготовка кадров Гушосдора шла по следующему порядку:

«1) первая ступень – обязательный техникум для всех рабочих с последующей сдачей государственного технического экзамена. Срок обучения 3-4 месяца с учебными занятиями без отрыва от производства по 40-50 часов в месяц;

2) вторая ступень – повышенный техникум (стахановские курсы) для ведущих профессий, с последующей сдачей государственного технического экзамена. Обучение без отрыва от производства. Срок обучения в зависимости от учебного плана по каждой профессии;

3) курсы мастеров социалистического труда для рабочих-стахановцев. Срок обучения 2-2,5 года без отрыва от производства с учебными занятиями по 40-50 час. в месяц;

4) курсы для подготовки новых рабочих всех массовых профессий. Срок обучения 2-4 месяца с отрывом от производства»⁴.

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 1. Л. 52.

² Кудрявцев А.С. Указ. соч. С. 194.

³ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 1. Л. 52.

⁴ Там же. Д. 1. Л. 52 об.

В 1939 г. при Дорожном техникуме проводились курсы дормастеров, заведующих РДО, переподготовка техников. Кроме этого осуществлялась подготовка грейдеристов, администрации управленческого аппарата (см. таблицу 16).

Таблица 16.

Подготовка дорожных кадров в 1939 г.¹

№	Курсы	План	Фактически
1	Дормастеров	55,7	47,6
2	Зав. РДО	15,8	7,8
3	Техников	35	34,3
4	Грейдеристов МДС	-	1,8
6	Адм. управ. аппарата	-	4,7
	Итого	108	96,2

Курсы дорожных мастеров начали свою работу 17 ноября 1938 г., было вызвано из райдоротделов и участков 50 чел. По окончании обучения 16 апреля 1939 года был проведен экзамен. Окончили курсы 29 чел. Курсы техников начали свою работу 17 ноября 1938 г., в основном они были укомплектованы техникам-практиками РДО в количестве 21 чел. Окончило курсы 15 чел. Курсы заведующих РДО начали свою работу 25 декабря 1938 года, была укомплектована одна группа в количестве 8 человек. 23 апреля 1939 г. был проведен экзамен. Окончило курсы заведующих райдоротделов 8 чел. 25 ноября 1939 г. был произведен набор на курсы дормастеров. Были созданы две группы в количестве 41 чел., 25 апреля 1940 г. они окончили учебу. В 1940 г. на курсах обучалось 24 дорожных мастера и 14 техников. Занятия проводились в вечернее время. При Стерлитамакской МДС №2 были организованы месячные курсы грейдеристов, которые окончили 12 чел. Три шофера обучались в мотоклубах г. Бирска и Уфы².

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 45.

² Там же. Д. 31. Л. 50.

Механиков и дорожных мастеров готовили в Ряжском дорожно-механическом учебном комбинате¹, который располагался в г. Ряжск Рязанской области. Ряжский комбинат возник на базе последовательной реорганизации ряда технических учебных заведений. Свое начало берет с 1919 г., когда возникла Ряжская профессионально-техническая школа. В начале 1930 гг. на Ряжском комбинате были открыты два отделения: механическое и строительное. На механическом отделении было 7 групп, на строительном – 4 группы. Профессионально-техническая школа была реорганизована в школу ФЗУ при Мособлдортрансе и готовила специалистов массовых профессий для ремонта и эксплуатации дорожных машин, тракторов и автомобилей. При школе ФЗУ открылось дорожно-строительное отделение, с этого времени школа получила название Дорстройуч. Здесь готовили дорожных мастеров, десятников, мотористов. 15 марта 1938 г. учебное заведение было преобразовано в Ряжский дорожно-механический учебный комбинат². Здесь были открыты два отделения – механическое и дорожно-строительное. На механическом отделении готовили грейдеристов, мотористов, дизелистов, газогенераторщиков, трактористов, дорожников, слесарей по ремонту дорожных машин и автомобилей, шоферов 2-ого и 3-его класса. На дорожно-строительном отделении готовили мастеров, десятников, ремонтеров. Созданный в 1940 г. техникум был официально отделен от учебного комбината, но функционировать он начал позднее на основе Череповецкого техникума.

Итак, несмотря на Постановление Совнаркома и последовавшей за ней активной подготовкой дорожных кадров в конце 1930-х годов план подготовки работников массовых квалификаций не был выполнен. В плане второй пятилетки потребность в дорожных мастерах по дорогам местного значения составляла 7750 человек, фактически же в конце 1937 г. их было

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 40. Л. 57 об.

² История техникума // Ряжский Дорожный Техникум. URL: <http://rdt.org.ru/istoriya-tehnikuma.html> (Дата обращения: 12.09.2017).

чуть больше 1500¹. В области подготовки дорожных кадров во второй пятилетке имели место значительные недочеты. Хотя реорганизация сети дорожных высших и средних учебных заведений и была закончена, количество и качество выпускаемых специалистов не удовлетворяло возросших потребностей дорожного хозяйства. Система переподготовки и повышения квалификации также не отвечала потребностям производства. Многие инженеры и техники не в полной мере овладевали новой дорожной техникой. Учебные планы дорожных вузов были многопредметные, программа по важнейшим дорожным дисциплинам не отвечала в должной мере требованиям производства и уровню передовой дорожной техники. Учебные вузы и комбинаты по подготовке кадров для дорог местного значения не имели необходимого оборудования, программы и учебников, а также достаточно подготовленного педагогического персонала. Не было даже установленной ответственности и порядка по организации, учету, учебно-методическому руководству и финансированию, подготовки повышения квалификации массовых профессий рабочих, ИТР и руководящих кадров системы Гушосдора НКВД.

Таким образом, в 1930-е гг. в СССР была развернута значительная работа по подготовке дорожников массовых профессий. Именно в данный период начали функционировать дорожные техникумы и институты. Организовывались краткосрочные курсы по подготовке различных дорожных специальностей. Помощь в обучении работников дорожных кадров оказывали общественные организации, в частности «Автодор». Только для обслуживания дорог местного значения было подготовлено более 100 тыс. человек, а в последнем году второй пятилетки – 25 тыс. человек. В БАССР в результате вышеперечисленных мероприятий к концу первой пятилетки существенно уменьшился кадровый дефицит квалифицированных дорожных рабочих. Безусловно, существовали и трудности, такие как отсутствие должного финансирования, низкий уровень подготовки специалистов.

¹Кудрявцев А.С. Указ. соч. С. 194-195.

3.2 Совершенствование материально-технической базы

Совершенствование материально-технической базы дорожного хозяйства происходило крайне низкими темпами. Индустриализация страны требовала использования машинных технологических линий, комплексов машин при реализации дорожно-строительных и ремонтных работ, а также организации труда индустриальными методами. Механизация дорожно-строительных работ на начальном этапе отечественной индустриализации долгое время происходила крайне медленно. Испокон веков дороги в России строились и ремонтировались примитивным образом. До середины прошлого столетия лопата и тачка безраздельно царили на всех крупных строительных автодорогах и магистралях. В первые годы советской власти ремонт существующих дорог и строительство новых осложнялись полным отсутствием дорожной техники. Не хватало даже шанцевых инструментов: лопат, кирок, ломов. В 1921-1922 гг. в дорожных организациях имелось 28 грейдеров, 169 паровых и 35 моторных катков, 84 камнедробилки и 22 трактора. За период с 1922-1923 гг. по 1927-1928 гг. механизированным способом было построено около 1000 км грунтовых дорог¹. В 1926 г. на Онежском заводе в г. Петрозаводске началось массовое производство конных, а затем тракторных скреперов-волокуш и скреперов на полозьях, утюгов, канавокопателей и др.

Дорожной техники и автомобильного транспорта катастрофически не хватало. В связи с этим в 1927 г. в БАССР (как и во многих регионах СССР) по инициативе рабочих и представителей государственных и общественных организаций было организовано Областное Отделение Всероссийского общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог, сокращенно «Автодор»². Основной целью общества «Автодор» и его местных органов стало: а) «содействие широкому внедрению в местный

¹ Кудрявцев А.С. Указ. соч. С. 77.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 117. Л. 130.

транспорт автомобиля и других видов механических средств передвижения. Общественная помощь развития автомобильной промышленности СССР и организация общественного содействия постройке и улучшению дорог; б) всемерная популяризация идеи автомобильного и дорожного строительства, широкая агитация автомобиля и усовершенствованных дорог, вовлекающая рабочих и крестьян в это важное дело; в) внедрение в сознание трудящегося населения первостепенного значения для него и хозяйства всей страны развития автодорогостроительства путем распространения этих знаний среди трудящихся по автотранспорту и дорожному делу, устройства разных кружков, курсов и групповых занятий, чтобы каждый рабочий и крестьянин был красным шофером и трактористом»¹.

Огромное значение в разрешении дорожной проблемы играла мобилизация внутренних ресурсов населения. Постановление ЦИК и СНК от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» и Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству»² законодательно закрепили дорожную повинность, тем самым создав для дорожного строительства огромный источник бесплатной рабочей силы. Правда, в основном это был труд неквалифицированных работников, которые могли выполнять простейшие дорожные работы и не были заинтересованы в результатах своего труда³. Начавшийся процесс индустриализации страны поглотил все трудовые ресурсы. В 1930 г. правительством был издан закон о трудгужповинности, который обязывал сельское население отрабатывать на строительстве дорог определенное число трудодней с использованием собственного гужевого транспорта.

К началу первой пятилетки в СССР насчитывалась 41 тыс. км дорог, из которых 9 тыс. км – грунтовых, 10 тыс. – гравийных, 22 тыс. – шоссе

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 117. Л. 131.

² Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. О мероприятиях по местному дорожному строительству // За рулем. 1929. № 9. С. 32.

³ Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства в период с 1917 по 1936 годы // История государства и права. 2015. № 6. С. 28.

высшего типа¹. На развитие улучшенных шоссе и грунтовых дорог первый пятилетний план «намечал ассигнование на это дело от 350 до 400 млн руб. по НКПС и около 700 млн руб. по местному бюджету, а всего – свыше 1 млрд руб. и выдвигает с особой настойчивостью необходимость придать этому делу совершенно иной организационный размах, рассчитанный на вовлечение инициативы и самодеятельности многочисленных хозяйственных организаций и самого населения»². Реализация данной программы могла быть осуществлена лишь при условии механизации работ. Между тем существующая на тот момент промышленность не могла выполнить задание правительства по выпуску механических снарядов.

В связи этим в 1930 г. был создан специализированный трест дорожного машиностроения (Дормаштрест), в состав которого вошли четыре завода дорожного машиностроения: Онежский, Рыбинский, Кременчугский и Краснодарский. Дормаштрест являлся громоздким и крупным предприятием с целым рядом производственных проблем. Во-первых, конструирование новых дорожных машин Дормаштрестом проводилось фактически без участия дорожных органов и не согласовывалось ни с Цудортрансом, Наркомземом, ни тем более с «Автодором». В конечном счете, выпускаемые моторные катки не всегда были хорошего качества, а зачастую и неправильно сконструированы. Во-вторых, несвоевременная поставка заводам металла ставила под угрозу выполнение производственной программы. Заводам приходилось всячески изощряться в замене одних материалов другими, а это в свою очередь задерживало темп производства, а порой даже и увеличивало стоимость продукции. Была и еще одна проблема – транспортировка готовой продукции. Так, по вине железнодорожного

¹ Автодорожный транспорт к XVI октябрю // За рулем. 1933. №21. С. 4.

² Пятилетний план народно-хозяйственного строительства СССР / Госплан СССР. 3-е изд. Т. 3. М., 1930. С. 68.

транспорта на складах заводов скапливалось большое количество дорожных машин, готовых к эксплуатации¹.

В 1931 г. заводы (вместе с локомобильным) выпустили продукции на 43,5 млн руб., в том числе грейдеров легкого типа 660 шт. против плана в 450 шт., грейдеров среднего типа 411 шт. против плана в 700 шт.² Из-за проблем в освоении конструкций и производственных процессов не удавалось наладить производство сложных грейдеров.

В докладной записке Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранса) от 4 марта 1932 г. «Об итогах 1931 г. и перспективах работы автодорожного транспорта» приводятся данные о состоянии механизации дорожного хозяйства СССР. В документе указывается, что «заказы на механические снаряды, принятые промышленностью в объеме значительно отстающим от фактической потребности дорожного хозяйства, выполняются ею в ничтожном проценте»³. Поступление снарядов началось лишь в конце строительного сезона. В 1931 г. заводами план по выпуску по важнейших машинах был выполнен не в полном объеме: грейдера тяжелые – 0%; катки паровые – 50%; катки моторные – 4%; камнедробилки – 50%; трактора гусеничные – 0%; трактора колесные – 50%; автогрузовики – 30%. Таким образом, заказ был выполнен заводами не более чем на 70%⁴.

В той же записке Цудортранса отмечается, что использование поступивших механизмов по ряду причин не превышало 30-40% от их возможной производительности. Первая причина - низкая квалификация обслуживающего персонала, обналичка в использовании механизмов, недоведение хозрасчета до отдельной машины, разносерийность и сильная изношенность механического парка. Вторая – отказ промышленности от снабжения механического парка запасными частями, вследствие его

¹ Больше внимания строительству дорожных машин // За рулем. 1932. № 6. С.7.

² РГАЭ. Ф.8130. Оп. 1. Д. 91. Л. 17.

³ ГАРФ. Ф. Р-374. Оп. 10. Д. 2307. Л. 22 об.

⁴ Там же. Д. 2307. Л. 22 об.

разносерийности и отсутствия соответствующего производства на советских заводах. Третья – это неполучение гусеничных тракторов, единственно пригодных для тяги тяжелых прицепных снарядов.

С данными проблемами столкнулась и наша республика. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в годы первой пятилетки, как и многих регионов СССР, не было должным образом обеспечено механическими снарядами. В 1928 г. из Ленинграда на два кантона (Белебеевский и Уфимский) были выписаны дормашины русского производства в следующем количестве: утюгов конных – 3 шт., утюгов тракторных – 3 шт., канавокопателей – 2 шт., планеров – 2 шт., грейдеров – 2 шт, запасных ножей – 2 шт. В том же году за счет областных средств планировалось приобрести 2 трактора¹. При ремонте полотна Уфа – Оренбург, на 5-7 км участке дороги, был применен конный утюг. На областной дороге в Белебеевском кантоне профилирование 5 км полотна было произведено утюгом при тракторной тяге. Для реализации плана дорожных работ этого естественно не хватало, возникла необходимость обеспечения всех кантонов простейшими дорожными машинами. Использование дорожных машин в строительстве обходилось в пять раз дешевле, чем производство тех же работ ручным способом.

В начале октября 1928 г. в Отделе местного транспорта НКПС при Совнаркоме БАССР (Башмесе) механических снарядов, двигателей и механического транспорта насчитывалось следующее количество: катков «Альбион» – 1 шт.; катков чугунных – 20 шт.; машин «Грейдер» – 1 шт.; автомобиль марки «Мерседес» легковой 4-х местный, 4-х цилиндровый – 1 шт.; автомобиль марки «Фиат» полугрузовой – 1 шт.; мотоцикл марки «Харли-Дэвидсон» с коляской – 2 шт. (без коляски - 1 шт.); велосипедов – 13 шт.²

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 76. Л. 13.

² Там же. Д. 76. Л. 18.

Машинно-дорожные работы исключительно ремонтного характера производились в Уфимском, Стерлитамакском и Белеевском кантонах. На перегоне Бузовьязы – Уфа – Оренбург на протяжении 37 км использовалась тракторная тяга. Производилось выравнивание гравийного полотна грейдерами. Стоимость одного километра дорог с учетом заработной платы обслуживающего персонала составляла 19 руб. 03 коп. Были выровнены колеи, срезаны небольшие бугры, таким образом был обеспечен беспрепятственный проезд по полотну дороги. Между тем дормашин в остальных кантонах все так же не было.

В 1929-1930 гг. дорожных машин и перевозочных средств было запланировано приобрести на сумму 69,7 тыс. руб., в том числе: 27 дорожных машин, дорожные плуги, 2 гусеничных трактора и 9 обыкновенных с 12-ю прицепами¹. На дороги общесоюзного значения машины предполагалось получить из средств Главного управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Главдортранс). В результате в течение года было получено (через Главдортранс) 2 планера, 4 конных и 1 тракторный утюг, 2 канавокопателя и 2 трактора, 1 мотоцикл и 5 велосипедов на общую сумму 22,9 тыс. руб., то есть удалось получить лишь 10-12% от ожидаемого количества машин².

Для того чтобы хоть как-то улучшить техническое оснащение дорожного строительства, во всех кантонах республики проводилась «Неделя Автодора». Так, на дорогах Уфимского кантона было произведено рытье боковых канав, профилирование, подвозка гравия и машинная обработка полотна на сумму 2500 руб.³

Кадровый голод остро ощущался и в дорожной отрасли БАССР. Низкая зарплата затрудняла привлечение квалифицированных сотрудников⁴. В итоге возникала задержка в изысканиях и составлении проектов для плановых

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 99. Л. 127.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 76. Л. 18.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 99. Л. 128.

⁴ НА РБ. Ф. Р-788. Оп. 1. Д. 5. Л. 7.

работ. Так, на 1 октября 1930 г. численность всего областного и участкового аппарата достигла 157 чел. против 193 чел., полагающихся по утвержденным штатам, т.е. имела место недоукомплектованность в количестве 36 человек (почти 20%)¹.

Строительство на волостных и сельских дорогах было усилено, но техническим надзором были охвачены лишь 10% всех строящихся мостов. Один волостной техник на кантон, конечно, был не в силах справиться с таким объемом работы. Большинство строящихся объектов было снабжено соответствующими чертежами, но качество работ было очень низким, т.к. исполнители работ чертежи не понимали и не признавали, отсутствовал технический надзор. При этом стоимость одного чертежа моста обходилась в 148 руб., а на дорожное строительство отпускалось всего 7 руб. 50 коп.²

По мере индустриализации дорожного хозяйства усиливалась роль инженерных изысканий. Инженерные изыскания – это комплекс технических и экономических изысканий в районе строительства, целью которых является получение информации о грунтах, экологической обстановке, необходимой для более рационального технико-экономического решения при проектировании, строительстве, а также реконструкции сооружений. В течение 1929-1930 гг. необходимых инструментов было получено всего на сумму 2,7 тыс. руб. против 7,6 тыс. руб., предусматриваемых планом³. Так, не хватало инструментов для проведения геодезических изысканий, с помощью которых получали информацию о рельефе и ситуации на местности.

Основными материалами дорожного строительства в изучаемый период были лес, камень, железо и цемент. Получение материала было довольно сложным делом: его поставляли не в срок и не в нужном количестве⁴.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 76. Л. 15.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 35. Л. 69.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 76. Л. 15.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 99. Л. 302 об.

По плану на 1929-1930 гг. лесных материалов для дорог областного значения требовалось 7916 м³, 65 тонн железа для кантонов. Для дорог государственного, областного и кантонного значения имелись небольшие запасы лесного материала и железа, которые не покрывали полностью потребности в них. Лес заготавливался в значительной части кантонов, кроме Стерлитамакского, собственными силами дорожников (позже заготовка лесного материала перешла в ведение Южно-Уральского лесопромышленного треста – Южураллес). В 1931 г. по заготовкам строительного материала Башкирская АССР заняла первое место, выполнив план на 125%¹.

Всего машинный парк дорожного хозяйства РСФСР в конце 1931 г. имел в своем распоряжении 7595 машин². В среднем парк был амортизирован на 50%, и при таком его состоянии говорить о большом внедрении механизации в дорожные работы по ряду дортрансов не приходится. Кроме того, чрезвычайно большая пестрота марок и типов машин сильно затрудняла снабжение частями и инструментами и осложняла организацию ремонта машин и нормирование их работы.

Заявки Главдортранса на необходимые дорожные машины в 1932 г. были выделены всего на 10% – фактически же получено техники еще меньше. Особенно низкий процент (4,6%) имели фонды на тракторную тягу, причем гусеничных тракторов совсем не было получено³. Таким образом, разрыв между прицепами и тяговой силой в 1931 г. не только не сгладился, а наоборот, увеличился. В результате ряд прицепных снарядов не был использован полностью, а местами и вовсе не применялся.

Легкие прицепные снаряды (грейдеры, конные утюги, лопаты конные, плуги, бороны) должны были поступить на строительство дорог в первом полугодии, но фактически были получены лишь в 4-м квартале, и, следовательно, в 1931 г. не были использованы при строительстве. В мае

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп.1. Д. 122. Л. 82.

² Там же. Д. 122. Л. 31.

³ Там же. Д. 122. Л. 37.

1931 г. в целях планового снабжения материалами, инструментами, спецодеждой и промтоварами при Башдортрансе был создан отдел планово-финансового снабжения¹.

Таким образом, индустриализация дорожного строительства Башкирской АССР в годы первой пятилетки проходила в сложных условиях. Намеченный правительством первый пятилетний план в области дорожного строительства базировался исключительно на механизации дорожных работ, то есть на применении индустриальных методов организации дорожного строительства. Народному хозяйству нужны были дороги, а их к тому времени не было. В срочном порядке строились заводы по производству дорожных машин. На почве социалистической индустриализации начался процесс полной перестройки дорожного хозяйства, от кадрово-управленческой структуры до материально-технического обеспечения. Но это был лишь начальный этап индустриализации. Стоимость строительства была чрезвычайно высокой, а качество далеко не самое лучшее. План работ в 1930 г. был выполнен на 55%, в 1931 г. - на 70%, а в 1932 г. - на 83%. Дорожное машиностроение весьма резко отставало от потребностей дорожного строительства. В 1928-1929 гг. производство дорожных машин было минимальным. В 1930 г. заводами было выпущено дормашин на 6 млн руб., а необходимо было на 27 млн руб.² Если раньше совхозы и МТС на выполнение дорожных работ выделяли свои тракторы, то в 1931 г. данный закон отменили. Тракторы доротделов работали лишь 2 месяца в году. Остальные же месяцы стояли на ремонте. Качество ремонта, несмотря на его продолжительный срок, было чрезвычайно низким. Эксплуатация тракторов на участках была нерентабельна, существовал явный перерасход денег на содержание трактористов, расход сверх нормы горючих и смазочных материалов. Имеющиеся грейдеры, конные лопаты, планеры как на участках, так и в райдоротделах в большинстве случаев стояли беспризорно. Топоры,

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 93. Л. 86 об.

² Автодорожный транспорт к XVI октябрю // За рулем. 1933. №21. С. 4.

лопаты и кирки были тупые, черенки у лопат и топорниц кривые, сучковатые, разных размеров. Концы кирок и ломов как правило не наваривались. Изготавливаемые участками и райдоротделами носилки были тяжеловесны и грубы, так что и без груза их поднимали с трудом. А между тем в участках существовали стандарты, по которым и необходимо было изготавливать инструменты. Вполне очевидно, что при таком состоянии инструментов не могло быть и речи о выполнении норм выработки, более того, зачастую при работе с неисправными инструментами, рабочие травмировали себя, получая увечья¹.

Во второй пятилетке в СССР планировалось основное внимание уделить строительству дорог облегченного типа с тем, чтобы в кратчайший срок и с наименьшими капиталовложениями дать стране наибольшее количество дорог, в зависимости от роста грузооборота постепенно переводя их в более высокие типы. Основных производителей профилированного полотна – грейдеров тяжелого типа на все годы пятилетки требовалось 2388 шт., грейдеров-элеваторов, прототипов дорожного комбайна – 2145 шт., экскаваторов – 1175 шт., камнедробилок и камнекрошилок – 5500 шт., автогудронаторов – 1278 шт., асфальтобетонных смесителей – 100 шт., сложнейших передвижных бетономешалок – 22 шт.²

Для производства дорожных машин необходим был металл и новые заводы. Существующие заводы совершенно не были подготовлены для крупных масштабов производства, к тому же были загружены посторонними заказами³. Так, Рыбинский завод из 12 млн руб. годовой производительности выпускал дормашин лишь на 5 млн руб. Был пересмотрен вопрос механизации дорожного строительства, так как существующие заводы были не в состоянии обеспечить дорожными механизмами, поэтому необходимо было мобилизовать внутренние ресурсы.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 93. Л. 58 об.

² Дорожное строительство СССР во втором пятилетии // За рулем. 1932. № 13. С. 3-4.

³ Лельчук В.С. Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. М., 1984. С. 74.

Во второй пятилетке перед Цудортрансом стояла задача в кратчайшие сроки создать массовую сеть машинно-ремонтных баз и механосборочных мастерских, для того чтобы отдельные детали машин, в массовом порядке изготавливаемых на заводах, собирались в целом ряде мастерских преимущественно районного (краевого и областного) значения.

В 1934 г. в системе Дортранса не было автотранспорта, поэтому в дорожном хозяйстве он не использовался. Имеющиеся у Стройконторы 2 машины работали исключительно на гражданском строительстве. В дорожном строительстве использовали собственных лошадей. Так, в Дортрансе имелось 55 лошадей, в стройконторе – 65. Из них на дорожном строительстве использовалось 43 лошади, на гражданском строительстве работало 27 лошадей, в качестве средства передвижения - 50 лошадей¹.

В виду отсутствия нужного количества дормеханизмов по трудучастию привлекались трактора совхозов и МТС. В 1933 г. таких тракторов использовалось 446 тракторо-дней, в 1934 г. – 1564². Для земляных работ использовались конные лопаты (скреперы). По устройству земляного полотна проезжей части использовались грейдеры и тракторные утюги. Конные механизмы использовались на текущем ремонте полотна в летнее время, в течение 67 дней. Механизированным способом устройство полотна и проезжей части производилось 12% работ³. Научно-исследовательским отделом было обследовано 326 карьеров. Для анализа взяты пробы камня, гравия, щебня, почвогрунта, битумов, цемента, цветных металлов и пр.

В 1936 г. по ДЭУ исчислялось такое количество механизмов: трактор СТЗ – 2 шт., трактор «Катерпиллер» 20/25 – 13 шт., грейдер №6 – 18 шт., грейдер №7 – 4 шт., грузовая автомашина – 3 шт., лопата «Киллефер» – 2 шт.⁴ Списанные зерносовхозами тракторы «Катерпиллер» 20/25 НР были отремонтированы. Хотя их производительность была невысокой, пользу они

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 1. Л. 118.

² НА РБ. Ф. Р-689. Оп. 2. Д. 12. Л. 31.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 1. Л. 118 об.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 29.

приносили. Средних грейдеров для профилирования полотна с гравийным покрытием было недостаточно, а легкие грейдеры для гравийных дорог были малопригодны.

В должной мере не велся рабочий учет механизмов. Так, часть работ не была зафиксирована (кроме работы тракторов), причиной стал заниженный коэффициент использования мелких агрегатов. Кроме того, из имеющихся трех тракторов у ДЭУ два из них отрывались из лесопильной рамы (286 и 287 ДЭУ). Тракторы «Катерпиллер» работали с катками и грейдерами на земляных работах, на переброске грузов, с треугольниками по ремонту гравийных дорог и кирковщиками на гравийных дорогах. Тракторов для использования имеющихся прицепных агрегатов было недостаточно. К тому же часть тракторов подлежала списанию, например трактор «Фордзон-Путиловец» как совершенно негодный.

К концу 1937 г. подлежали списанию не менее 50% тракторов «Катерпиллер». Коэффициент использования тракторов и автомашин был низкий (см. таблицу 17).

Таблица 17

Коэффициент использования тракторов и автомашин в 1936 г.¹

№	Наименование	по времени	по интенсивности
1	Тракторов «ЧТЗ»	0,87	0,37
2	Тракторов «ОТЗ»	0,72	0,4
3	Автомашин «ЗИС-5»	0,70	0,71
4	Автомашин ГАЗ	0,75	0,65

Серьезным ударом для дорожного хозяйства стала ликвидация 1 июня 1936 года Дорснаба. Ликвидированный Дорснаб имел следующие вспомогательные подсобные производства:

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 29. об.

«1. Лесоразработки. Лес заготавливался для районных дорожных отделов и дорожно-эксплуатационных участков. В 1936 г. заготовлено 3160 м³ по цене заготовки 18 руб. 02 коп. за м³ на сумму 57,3 тыс. руб.

2. Дорснабом производилась в собственной кустарной мастерской переработка проволоки на гвозди станками собственного изготовления. Выработано 10912 кг продукции по цене 2 руб. 12 коп. на сумму 23,2 тыс. руб.

3. Заготовка дров была организована для собственных нужд в размере 395 м³ по цене 26 руб. 60 коп. на сумму 15,1 тыс. руб.

4. Пригородное хозяйство в 1936 г. не имело посевов и было ликвидировано как убыточное.

5. Выпуск готовой продукции и услуг в ценностном выражении в 1936 г. составляет в целом 1797,3 тыс. руб., в частности: автотранспорт – 154,9 тыс. руб., гужтранспорт – 100,6 тыс. руб., тракторов – 80 тыс. руб.

6. Заготовлено материалов на сумму: камень – 178,3 тыс. руб., гравий – 761,5 тыс. руб., песок – 34,4 тыс. руб., лес круглый – 136,4 тыс. руб., пиломатериалы – 100,7 тыс. руб., щебень – 160,9 тыс. руб., дров – 15,1 тыс. руб., переработка проволоки – 23,2 тыс. руб., прочие – 50,3 тыс. руб.»¹

Итак, понятно, что Дорснаб играл ведущую роль в заготовке дорожно-строительных материалов. В целом, в середине 1930-х гг. основная масса союзных дорог (80%) в БАССР была расположена в безлесной местности, лес сплавливали с верховьев р. Белой. Более-менее пригодного для дорожного строительства камня в республике не было (за исключением районов Южного Урала). В редких местах имелся камень-известняк средней твердости и на значительных расстояниях от дорог (10-20 км), весьма редко на расстоянии 5 км. На ремонт подъездных дорог к Уфе камень подвозился по железной дороге с Урала, Челябинской области. Это значительно удорожало стоимость строительства мощеных и щебеночных дорог. Гравий доставлялся за 3-6 км, редко на расстоянии 9 км. В безлесных районах (286

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 30.

Уфимского и 289 Белебеевского ДЭУ) преимущественно строили каменные мосты. На все участки приходилось грузовых автомашин – 3 шт. и списанных, отремонтированных для временной работы – 5шт., легковых – 2. Машины содержались во временных помещениях, ремонт производился силами шоферов либо наемных слесарей. Более сложный ремонт поручался чужим мастерским, что нередко приводило к его затягиванию, переплате и, главное, потере времени. Мощных мастерских по ремонту машин в БАССР не было. Мелкий и средний ремонт производится силами ДЭУ и МДС в кустарных, совершенно необорудованных мастерских¹. В связи с этими факторами планировалось построить на участке МДС №2 в г. Стерлитамаке мастерские, которые должны были обслуживать и другие ДЭУ².

Из года в год увеличивалась грузонапряженность дорог (свыше 3 тыс. автомашин), были построены крупные предприятия (моторный завод, нефтеперегонный завод, нефтепровод «Ишимбаевские нефтепромыслы» и др.), в то же время нового строительства дорог планом не предусматривалось и фактически не производилось³.

Для обеспечения строительства дорожно-строительными материалами в системе Гушосдоратрестов СССР функционировало 11 каменных карьеров (Игнатопольский, Коростеньский, Пенizeвичский, Полонновский, Тальновский, Мало-Кахновский, Гайворонский, Вагановский, Балтийский, Свирский, Груздевский) и 5 клинкерных заводов (Топчиевский, Козлецкий, Залесский, Гомельский, Обидимский)⁴. В крупных городах страны для строительства дорог и мостов стали применять новые материалы: смеси бетона и асфальтового бетона разных модификаций, металл разных сортов. К 1937 году был налажен выпуск отечественных тракторов с бульдозерами и скреперов. Заводы в большом объеме производили тяжелые и средние грейдеры, камнедробилки, смесительные установки для производства

¹ НА РБ. Ф. Р-2787. Оп. 1. Д. 11. Л. 8.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 29 об.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 2. Л. 132 об.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 3. Л. 28.

асфальтового бетона, самоходные дорожные катки¹. В БАССР основная часть дорожного строительства производилась силами трудового участия. При этом общий объем механизации работ составляло 17%. Имеющийся парк прицепных дорожных машин и снарядов использовался исключительно на капитальном и текущем ремонтах с конной тягой. Всего в Доруправлении числилось автомашин ГАЗ-АА – 22 шт., автомашин ЗИС-5 – 21 шт., тракторов ЧТЗ – 9 шт., тракторов СТЗ – 22 шт., тракторов КП – 9 шт., тракторов СТЗ-НАТИ – 1 шт.² Четыре автомашины доротделов частично использовались для разъездов, переброски инструментов, рабочих и прочих хозяйственных нужд. В райдоротделах имелись 2 трактора СТЗ, которые использовались на работах по укатке полотна, утюжке и грейдеровке. Имеющиеся трактора «Катерпиллер» 20/25 были списаны. После Постановления Наркомзема СССР «О передаче дорожного инвентаря Доротделам» общее количество дорожных механизмов увеличилось незначительно. Безусловно, для полного обслуживания работ механизированным способом необходимо было увеличить количество механических снарядов и транспортных средств в дорожном хозяйстве БАССР³. Однако при составлении стройфинплана на работы 1938 г. предлагалось ограничиться только автомашинами для доставки гравия и частично наемными тракторами для укатки. Всего автомашинами было перевезено 43862 м³ гравия для постройки гравийной и улучшенной дороги со средним расстоянием 5,5 км.

Дорожному хозяйству Башкирской АССР не хватало следующих видов материалов: авторезины, цветных металлов, цемента, железа, гвоздей, спецодежды⁴. В соответствии с планом снабжения материалами выделяемое количество гвоздей, железа, цемента было крайне ограничено и составляло 25-30% от общей потребности. Авторезина поставлялась либо через

¹ Исторические очерки строительства дорог и мостов / В.П. Бойко, В.Н. Ефименко, А.П. Кадесников, В.М. Картопольцев, В.Н. Музалев; отв. Ред. Проф. Л.С. Ляхович. 2-е изд., перераб. и доп. Томск, 2012. С. 120.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 4а. Л. 95.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 8а. Л. 5.

⁴ НА РБ. Ф. Р-2787. Оп. 1. Д. 12. Л. 39.

Росдорснаб, либо через Главрезину. Железа по плану требовалось 132 т., а было поставлено всего 36. Цемент по плану необходимо было 115 т., фактически поставлено 67. Снабжение райсельдорог стройматериалами и особенно механизмами не осуществлялось. За первое полугодие 1938 года в 62 райдоротдела не было направлено ни одного кг железа, гвоздей и т.д.¹ Из-за отсутствия горючего и запчастей простаивали тракторы. Так, трактор ХТЗ-НАТИ простоял 250 часов из-за неисправности лопнувшей головки блока, которую и заменить было нечем, и отремонтировать невозможно. В итоге, потеряв много времени на поиски, головку выписали с Харьковского тракторного завода².

Резина использовалась исключительно старая, вулканизировалась по несколько раз³. Со второй половины 1930-х гг. 50% всех автомашин находилось в нерабочем состоянии. Причины создавшегося положения связаны с проблемой производства резины. Резину в СССР делали из синтетического каучука. В 1926 году Советское правительство объявило всемирный конкурс на производство искусственного каучука. Исследователь С. Лебедев, который еще до революции пытался синтезировать резину, смог в сжатые сроки предложить недорогой способ получения искусственного латекса. 15 февраля 1931 года газеты всего мира сообщили, что в СССР выпущена первая большая партия искусственного каучука. Единственный в мире на тот момент завод по выпуску синтетического каучука заработал в Ленинграде. 11 мая 1933 г. впервые в мировой практике на Ярославском шинном началось освоение отечественного синтетического каучука (СК), это позволило отказаться от ввоза дорогостоящего сырья из-за рубежа. Заводы по производству синтетического каучука были построены в Воронеже, несколько позднее в Ефремове и Казани. С 1934 по 1936 год объемы выпуска синтетического каучука возросли с 11000 до 40000 т. В 1937 году уже более 70% резины в СССР изготавливали из отечественного синтетического

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 8а. Л. 80.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 49.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 40. Л. 58.

латекса. В конце 1936-1937 гг. резиноасбестовый комбинат в Ярославле оказался в тяжелом положении: специалистов не хватало, большинство рабочих имели низкую квалификацию – в результате в течение нескольких лет не удавалось выполнить план. В сутки выпускалось около пяти тысяч покрышек – в два раза меньше, чем по проекту. В 1937-1938 гг. это было использовано для нагнетания обстановки и обоснования поисков «врагов народа», якобы срывающих выполнение планов и устроивших травлю стахановцев. В результате массовых репрессий на предприятиях ЯРАКа было расстреляно 60 человек. Кроме нехватки резины были и перебои с бензином. Парадоксом является то, что в 1939-1940 гг. СССР импортировал из США бензин и резину, а затем, по некоторым данным¹, экспортировал их в Германию. Так, по материалам американского журнала «American Quarterly on the Soviet Union» из США в СССР в 1939 г. автомобильный бензин поставлялся в количестве 884,000 баррелей, в 1940 г. – 1,065,000 баррелей. Осуществлялись поставки резины в 1939 г. – 11,383,000 фунтов, в 1940 г. – 134,000 фунтов². В свою очередь в Германию из СССР экспортировалось нефтепродуктов с сентября 1939 г. по конец декабря 1940 г. – 622 тыс. тонн. Поставки резины с сентября 1939 г. по конец декабря 1940 г. составляли 4.5 тыс. тонн³. При Доруправлении имелся базисный склад материалов и запчастей. Склад обслуживался штатом: 1 заведующий базой, 2 рабочих, 3 сторожа. По состоянию на 1 октября 1938 г. остаток материала исчислялся в сумме 102,1 тыс. руб., с 1 января 1940 г. отдел снабжения был переведен на полный хозрасчет и самостоятельный баланс. Все вспомогательные и подсобные производства (автотранспорт, тракторопарк, гужтранспорт) и заготовка стройматериалов по Башкирскому Доруправлению на самостоятельный баланс не были выделены. Все основные строительные материалы (камень, гравий, песок, лес круглый) заготавливались и

¹ Edward E. Ericson. Feeding the German Eagle: Soviet Economic Aid to Nazi Germany, 1933-1941. 1999. p. 280.

² American-Soviet Trade in 1940 by E.C. Ropes, American Quarterly on the Soviet Union, April 1941. pp. 48-53.

³ Edward E. Ericson. Feeding the German Eagle: Soviet Economic Aid to Nazi Germany, 1933-1941. 1999. pp. 203-204.

перерабатывались своими вспомогательно-подсобными производствами. В эксплуатационном плане предусматривалось лишь общее количество требуемых материалов и стоимость их заготовки.

В 1937 г. в отделе механизации было организовано новое подразделение – изобретательское бюро, которое занималось отбором заявленных изобретений и технических усовершенствований (см. приложение №15). Бюро курировало разработку новых технических проектов и осуществляло контроль над их реализацией¹. Сметой 1939 года был предусмотрен расход на рационализацию в сумме 20,6 тыс. руб. (см. приложение №16).

Благодаря тракторному копру увеличилась производительность забивания свай. Ручной ковш-кран при погрузке сыпучих стройматериалов повышал производительность труда грузчиков до 160%. Саморазгружающийся кузов автомашины ЗИС-5 увеличивал производительность автомашины по перевозке грузов в день с 17,6 м³ до 22,5 м³. Количество рейсов увеличивалось: вместо 10 рейсов совершалось 12. Усовершенствованный лоток для разлива нефти был использован на трех км опытно-производственного участка гравийной дороги².

В 1939 г. Дорожное управление приступило к организации исследовательской станции. Было сделано геологическое обследование месторождений строительных материалов на сумму – 6,5 тыс. руб. лабораторное испытание камня на сумму – 5,3 тыс. руб. Осуществлял работу Московский научно-исследовательский институт. По экономическим изысканиям был заключен договор с Московским Институтом Нархозучета Госплана СССР на производство комплексных дорожно-экономических изысканий по всем районам БАССР. Экспедиция состояла из 34 человек. Изыскания были проведены во всех районах БАССР, собранный материал был отправлен в Москву. Основными задачами экономических изысканий являлись сбор необходимых данных об экономическом значении каждой

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 2. Л. 38.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 50.

дороги государственного и местного значения, изучение экономики каждого района с точки зрения уровня развития дорожного хозяйства, дорожной сети, определение работы каждой дороги и ее грузонапряженности, интенсивности движения. На основе собранных данных были обоснованы значимость дороги, эффективность их строительства и реконструкции¹.

В 1935 г. Цудортрансу было приказано организовать в виде опыта 25 машинно-дорожных станций (МДС). В свою очередь Наркомзему и Наркомсовхозов было предложено создать при совхозах и машинно-тракторных станциях специальные машинно-дорожные отряды, занятые исключительно на дорожных работах, по планам, разрабатываемым дирекциями МТС и совхозов и согласованным с местными дорожными органами². В 1940 г. в РСФСР числилось 55 МДС. Данные станции функционировали слабо. Вопрос об улучшении работы машинно-дорожных станций был вынесен на обсуждение Дорожного управления, Госплана и Наркомфина РСФСР. Так, Госплан РСФСР считал, что плохая работа МДС была связана с неудовлетворительным руководством ими со стороны Главдорупра и его местных органов³. В 1940 г. вышло Постановление СНК РСФСР «О мероприятиях по улучшению работы машинно-дорожных станций системы Главного Дорожного управления при СНК РСФСР». В документе отмечалось, что годовой план работ в 1938 г. был выполнен МДС только на 64,5%, в 1939 г. – на 58,6% и в 1940 г. на 37%⁴.

В 1935 г. в Стерлитамаке начала свою деятельность машинно-дорожная станция №2. В 1939 г. усилиями дорожного управления и МДС №2 были приобретены автомашины и дорожные механизмы для местных и районных дорог (см. таблицу 19).

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 50 об.

² О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства // Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР. 1934. № 57. Ст. 427.

³ ГАРФ. Ф.259. Оп. 38. Д. 298. Л. 8.

⁴ Там же. Д. 298. Л. 20.

Список приобретенных автомашин и дормеханизмов в 1939 г.¹

№	Наименование средств	Количество (шт.)	Сумма (тыс. руб.)
<i>Для местных дорожных отделов</i>			
1	Автомашина ГАЗ-АА	1	4,9
2	Автомашина ГАЗ-АА	1	6,2
3	Автомашина ГАЗ-А	2	8,9
4	Дополнительная стоимость катка	-	0,7
5	Тракторная тележка	6	2
6	Сани тракторные	1	0,5
<i>Для районных дорожных отделов</i>			
1	Рыхлители леги	1	3,6
2	Автомашины ГАЗ-АА	2	12,4
3	Тракторы	4	14
4	Каток	1	2
5	Камнедробилки	1	6,4

К началу строительного сезона 1940 г. механизированный парк ДЭУ в целом был готов к производству работ. Мастерская 287 ДЭУ отвечала предъявляемым требованиям. В остальных ДЭУ мастерские все также размещались во временных помещениях². В 288-293 ДЭУ не было токарных станков и иного станочного оборудования, кроме стенных сверлильных ручных станков и кузниц с примитивным оборудованием с одним горном. Поломок, аварий и простоев из-за некачественного ремонта не было. Производительность тракторов «Катерпиллер» 20/25 НР была ниже, чем требовалось средств на ремонт. Но заменить их более новыми тракторами было невозможно. Механизмы использовались в основном на ремонтных работах. На текущем ремонте госдорог механизированным способом выполнялось до 90% работ (см. таблицу 20).

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 44.

² НА РБ. Ф. Р-2787. Оп. 1. Д. 14. Л. 8.

Механизированные дорожные работы в 1940 г.¹

№	Виды работ	Количество выполненных работ
1	Земляные работы грейдерами	1600 м ³
2	Кирковка	757 км
3	Снегоборье	312 км
4	Текущий ремонт	177 км

В начале 1941 г. ДЭУ располагало следующими дорожными механизмами: трактор ЧТЗ – 3 шт., трактор СХТЗ-НАТИ – 1 шт., трактор «Катерпиллер» 20/25 НР – 5 шт., трактор СХТЗ 15/30 – 9 шт., грейдер ГТ-12 ф – 5 шт., грейдер ГС-7-7 ф – 4 шт., тракторный снегоочиститель – 5 шт. Автопарк ДЭУ составляли автомашины: ЗИС-5 – 3 шт., ГАЗ-АА – 14 шт. Из них на ходу были ЗИС-5 – 2 шт., ГАЗ-АА – 4 шт., остальные простаивали из-за отсутствия авторезины². Техника автопарка использовалась для перевозки гравия, щебня и леса на ремонтные площадки дорог.

Автомобили ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ в предвоенные годы являлись самыми распространенными в нашей стране. Массовый выпуск автомобилей в СССР производился в Нижнем Новгороде, Москве, Ярославле. В довоенный период самыми распространенными грузовиками были легкие грузовики Горьковского автомобильного завода. К концу 1930-х гг. Горьковский автомобильный завод им. В.М. Молотова стал ведущим автозаводом СССР. На нем производилось 68,3% всех выпускаемых в стране автомобилей³. Основным видом продукции был грузовик ГАЗ-АА, затем в 1938 г. начали выпускать ГАЗ-ММ. В дорожном хозяйстве Башкирии числилась только устаревшая модель автомашины – ГАЗ-АА. Несмотря на применение новых технологий основными строительными материалами оставались лес, гравий и

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 40. Л. 52.

² Там же. Д. 40. Л. 52-54.

³ Матвеев В.И. История конструирования и производства грузовых автомобилей повышенной проходимости в СССР в период с конца 20-х до середины 40-х годов XX: дисс. ... канд. ист. наук. Санкт-Петербург, 2004. С. 106.

камень, составляющие более 90% общей потребности на нужды дорожного строительства (см. таблицу 18).

Таблица 18

Снабжение строительными материалами в 1939 г.¹

№	Наименование материалов	План	Получено
1	Железо	195 тонн	56 тонн
2	Гвозди	40 тонн	3,6 тонн
3	Резина	170 комп.	6 комп.
4	Бабит	189 кгр.	99,2 кгр.
5	Олово	50 кгр.	20 кгр.
6	Свинец	94 кгр.	нет
7	Щитопланка	450 м ³	нет
8	Цемент	42,9 тонн	2,8 тонн
9	Бензин	298 тонн	75 тонн
10	Лигроин	368 тонн	49 тонн
11	Керосин	240 тонн	117,6 тонн

Таким образом, в Башкирской АССР в предвоенные годы используемый тракторный парк состоял из списанных совхозами и МТС тракторов СТЗ и тракторов «Катерпиллер» 20/25². В парке дорожных машин РДО имелось: 15 автомашин, 16 тракторов, 64 разных грейдера, 68 прицепных катков, 155 различных прицепных снарядов и механизмов. Для ремонта механизмов запасных частей и ремонтной базы у Доручастков не было. Машины не использовались в виду отсутствия авторезины и бензина. В основном все трактора для дорожных работ выделялись по системе трудового участия. Широкое распространение в ДЭУ получило рационализаторское движение, которое значительно повышало эффективность производимых дорожных работ. Основными материалами для строительства дорог оставались лес, гравий и камень. Только к концу 1930 годов в опытным порядке в процессе строительства дорог стали использовать нефтепродукты.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 34 об.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 28. Л. 33.

Глава 4. Функционирование дорожного хозяйства Башкирской АССР в годы Великой Отечественной войны и в период восстановления народного хозяйства (1941- начале 1950-х гг.)

4.1 Роль дорожной отрасли Башкирской АССР в стратегическом взаимодействии тыла и фронта в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)

В период Великой Отечественной войны Башкирская АССР являлась важнейшей частью Уральского экономического региона, ставшего арсеналом фронта, опорным краем всей державы. В условиях войны потенциал республики – демографический, индустриальный, аграрный, культурный – был полностью мобилизован на защиту Родины. В связи с новым размещением производительных сил, изменением системы кооперации между предприятиями, крупным ростом производства резко увеличились перевозки внутри региона.

В июле 1941 г. в целях обеспечения своевременного и быстрого решения оперативных вопросов, связанных с выполнением в условиях военного времени возложенных на народные комиссариаты СССР задач и, в первую очередь, выполнением планов производства и строительства, Совет народных комиссаров СССР постановил предоставить народным комиссарам СССР право: «Распределять и перераспределять материальные ресурсы, наркомата, в том числе излишки материалов и оборудования между отдельными предприятиями и строительствами в соответствии с ходом выполнения плана и поступлением оборудования и материалов по выделенным наркомату фондам...; Допускать частичные отступления от утвержденных проектов и смет сверхлимитного строительства в пределах общей стоимости...; Производить затраты на восстановление разрушенных военными действиями предприятий и жилищ за счет капиталовложений,

внелимитных затрат, капитального ремонта, а при отсутствии их – в счет себестоимости продукции»¹.

Первоочередной задачей в системе военно-экономических мероприятий с началом войны стало перемещение из прифронтовой зоны на восток основных производительных сил. Это была вынужденная мера, вызванная крайне неблагоприятной обстановкой на фронте, ставшая тем не менее важнейшим звеном в хозяйственной политике государства, направленной на развертывание в глубоком тылу основной военно-промышленной базы страны. Чтобы создать дополнительные возможности для увеличения выпуска военной продукции, в расходовании важнейших материалов был введен режим строжайшей экономии во всех отраслях народного хозяйства². Основные капитальные работы и материальные ресурсы сосредотачивались на строительстве оборонных предприятий в таких районах, как Поволжье, Урал и Западная Сибирь. В феврале 1942 г. вышло Постановление СНК СССР о включении дополнительно в сеть шоссейных дорог общесоюзного значения дороги общим протяжением 4475 км с передачей их Гушосдору НКВД СССР: Няндама – Каргополь – Медвежьегорск (400 км), Горький – Казань (425 км), Рязань – Пенза – Куйбышев (825 км), Орел – Елец – Мичуринск – Тамбов – Саратов (750 км), Ростов-на-Дону – Шахты – Сталинград (450 км), Казань – Ижевск – Молотов – Челябинск с ответвлением Свердловск – Верхняя Тура и Нижний Тагил – Верхняя Салда (1625 км). Для эффективного руководства этими дорогами было образовано три управления: Орел – Саратов, Ростов – Сталинград, Казань – Молотов – Свердловск – Челябинск³.

Резко увеличилось потребление электроэнергии, угля, чугуна, стали, проката, меди, алюминия, нефти, бензина. Создавались государственные резервы нефтепродуктов, металла, топлива, продовольственных и

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 7. Л. 89.

² Миренков А.И. Военно-экономический фактор в Сталинградском сражении и Курской битве. РИЦ МО РФ, 2005. С. 152.

³ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 43а. Д. 3781. Л. 23.

промышленных товаров. Для ускоренного развития военного производства военно-хозяйственным планом предусматривалось перевести в восточные районы страны значительное количество промышленных предприятий различных отраслей народного хозяйства, специалистов-производственников, а также усилить пропускную способность железных дорог. В нем также нашли отражение важнейшие задачи по развитию в этих районах сельского хозяйства.

В начале 1942 г. Главдоруправ при СНК РСФСР докладывал, что в условиях военного времени автогужевые дороги приобрели особое значение, как для обслуживания нужд армии, так и для народно-хозяйственных целей. Несмотря на факторы военного времени, а именно мобилизация населения и гужевого транспорта, недостаток механизмов и горючего, ряд областей и республик СССР (Московская, Калининская, Марийская АССР, Башкирская АССР и проч.) из месяца в месяц увеличивали процент выполнения плана дорожных работ. В то время как некоторые областные дорожные отделы - Куйбышевский, Воронежский, Тамбовский, Татарский, Рязанский, Пензенский, Саратовский не справлялись с поставленными задачи (см. таблицу 21).

Таблица 21

**Выполнение плана дорожного строительства в Областных
дорожных отделах СССР в 1941 г.¹**

№	Облдоротдел	По новому строительству (в %)	По капремонту (в %)	Трудовое участие (в %)
1	Вологодский	77,3	147,3	96,6
2	Горьковский	117,4	79,7	119,1
3	Кировский	74,7	85,1	94,6
4	Куйбышевский	25,4	38,4	42,6
5	Воронежский	26,8	75,2	54,6
6	Тамбовский	31,3	46,7	62,3
7	Татарский	34,9	22,3	51,5

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 2. Д. 3. Лл. 1-2.

Во время войны дорожная отрасль БАССР была недостаточно развита. Общая протяженность республиканских дорог составляло 1335,08 км. Из них черное шоссе (дороги с твердым покрытием, обработка черным вяжущим материалом) – 4,0 км, белое шоссе (щебеночное, гравийное, шлаковое) – 100,84 км, мостовые (булыжные) – 24,86 км, гравийные дороги – 540,46 км, грунтовые улучшенные – 591,91 км, грунтовые профилированные – 26,83 км, грунтовые естественные – 46,18 км¹ (см. приложение №17).

По своему значению первое место занимала дорога Чкалов – Уфа протяженностью 267,9 км. Она связывала г. Чкалов с г. Уфой. Данная дорога имела стратегическое значение для СССР, так как по ней перевозилась ишимбайская нефть. «Ишимбайские нефтепромыслы» работали на действующую армию и оборонную промышленность. Каждый пятый танк и самолет на всех фронтах был заправлен топливом, выработанным из этой нефти². Дорога Чкалов – Уфа также обслуживала завод сухого молока в с. Мелеуз и крупные глубинные пункты Заготзерно, из которых круглогодично на автомашинах вывозился хлеб.

Второй по значимости была дорога Уфа – Бирск – Янаул протяженностью 207,8 км. Она связывала г. Уфу с железнодорожной станцией Янаул, ряд пристаней р. Белой, районные центры. Дорога имела важнейшее значение как в развитии экономики республики, так и в административно-культурном отношении. Остальные дороги также были не менее актуальны, они связывали крупные пункты и районные центры и служили выходом в другие области: Бирск – Тастуба – ст. Сулея (284,2 км), Стерлитамак – Белорецк – Магнитогорск (268,5 км), Стерлитамак – Раевка (89,4 км), Ачит – Тастуба (49,2 км), Казань – Уфа (168,08 км)³.

По автогужевым дорогам Башкирской АССР перевозилось около 40% грузооборота различными видами транспорта⁴. В первые дни войны ход

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 3. Л. 24.

² Города и районы Республики Башкортостан. Уфа, 2007. С. 416.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 3. Л. 6.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 2. Л. 7.

строительства и ремонта дорог значительно снизился. 24 июня по линии Обкома ВКП(б) и СНК БАСССР всем районам через телефонограммы были даны распоряжения о немедленном восстановлении работающих по местам их работ и обязательном окончании всех основных дорожных работ к моменту уборки хлебов. Все инженерно-технические кадры и руководство Доруправления были командированы на места для усиления работ. Ввиду затяжной весны и непрерывных дождей дорожные работы были начаты только 13-15 июня, а в некоторых районах - 20-25 июня. В июле 1941 года в 7 районах велись работы по устройству подъездных путей к нефтепромыслам. С сентября стали производиться работы оборонного характера. Содержание дорог осуществлялось ремонтными и линейной службой по трудовому участию. На строительстве дороги Уфа – Бирск было занято 1220 человек и 764 лошади, привлеченные из двух районов¹. Общее трудовое участие населения по эксплуатации дорог составляло 55% от намеченного количества². В 1942 году процент выполнения плана работ по новому дорожному строительству был невысок. Строительство и капитальный ремонт производились за счет трудового участия. Приступившая к выполнению работ по спрямлению профиля пути в Благовещенском лесу рабгужсила была снята с этого участка по распоряжению Обкома ВКП(б) и СНК БАСССР и переведена на реконструкцию подъезда к г. Уфе³. Крупные суммы были направлены на текущий ремонт и содержание дорог и мостов местного значения. В течение пяти лет с 1941 г. гравий для строительства дорог привозили на попутном транспорте, то есть не привлекались специализированные машины транспортных организаций (таких, как Союзазоттранс, Совхозтранс и Автоуправление). За пять лет на все тракты было вывезено лишь 1200 м³ гравия. Покупка гравия производилась на Уфимском нефтезаводострое. Гравий вынимался из реки Белой экскаватором

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 7. Л. 68.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 69. Л. 45 об.

³ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 94. Л. 153 об.

и переносился на берег. Вывозка гравия на дорогу Уфа – Бирск – Янаул осуществлялась попутными автомашинами¹.

Автотракторный парк дорожного хозяйства состоял из старых списанных машин. К тому же, за несколько дней до войны, 17 июня 1941 г., в Читинскую область было отправлено тракторов ЧТЗ – 5 шт., моторных катков – 2 шт., лопат механических «Беккер» – 17 шт., грейдеров ГТ – 2 шт. и др. инвентарь. Существенное сокращение техники привело к изменениям в составе и структуре хозяйства: а) руководство хозяйства объединено в порядке совместительства с руководством 287 ДЭУ; б) доротряд и гараж объединены; в) ремонтно-мастерские в части руководства объединены с мастерскими 287 ДЭУ и весь ремонт производится силами 287 ДЭУ².

Особое внимание в годы войны уделялось зимнему содержанию дорог. По дорогам Башкирии перевозили уголь, нефть и прочее сырье. Благодаря слаженной работе дорожников по очистке снега с заготовительных пунктов беспрепятственно вывозился хлеб. Так, семь районов Башкирии в конце 1942 года получили дополнительное задание по зимнему содержанию дорог, имеющих особо-важное военное и хозяйственное значение (дорога Уфа – Бугульма и Раевка – Шахты). Кроме работ по зимнему содержанию дорог, 9 районов БАССР – Аургазинский, Альшеевский, Давлекановский, Бузовьязовский, Белебеевский, Чишминский, Уфимский, Буздякский, Янаульский – проводили работы оборонного значения³. В 1943 г. для обеспечения бесперебойного автодвижения по вывозке хлеба из глубинных пунктов республики Шаранский, Бакалинский, Туймазинский райдоротделы выполняли большую работу по снегоочистке дорог⁴. От снега был очищен 101 км дорог. На сельскохозяйственных работах по вывозу хлеба помимо рабгужсилы участвовали практически все дорожные техники и дормастера. На снегоочистке работали два трактора ЧТВ и один трактор «Катерпиллер»

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 210 об.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 69. Л. 70.

³ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 94. Л. 188.

⁴ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 134 об.

48/60¹. В 1944 году зимние работы велись на следующих республиканских дорогах: 1. Чкалов – Уфа, перегон Мелеуз – Стерлитамак - 75 км; 2. Уфа – Бирск – Янаул, перегон Уфа – Благовещенск - 26 км; 3. Бирск – Тастуба – Сулея, перегон Дуван – Сулея - 101 км. Итого 202 км дорог. В I квартале 1944 года с небольшими перерывами по 2-й 3-й дорогам вывозили хлеб и военные грузы. Горючее отпускалось по линии Заготзерна. На дороге Чкалов – Уфа имели место значительные перебои в движении, так как хлебные грузы не перевозились Заготзерном из-за отсутствия горючего. Зимнее содержание дорог местного значения осуществлялось на участках: 1. Бакалы – Туймазы - 75 км; 2. Раевка – Шахты - 21 км. Итого 96 км². Снегоочистка проводилась вручную. В 1944 г. зима была бесснежной, поэтому задержек с автодвижением по основным республиканским дорогам не было.

С началом Великой Отечественной войны на фронт были брошены все материальные и трудовые ресурсы региона. Вновь была введена принудительная трудовая повинность, и тех, кто ее нес, стали называть «трудармейцами». Большую часть этих формирований составили люди, считавшиеся неблагонадежными по социальному или национальному признаку: поволжские немцы, евреи, эстонцы, финны, румыны, венгры, итальянцы. Они использовались на стройках НКВД в различных отраслях народного хозяйства. В эти батальоны зачислялись также военнообязанные, признанные негодными к строевой службе по возрасту и состоянию здоровья. Им тоже пришлось испытать на себе все тяготы «рабочих колонн», вместе с другими ковавших победу в уральском тылу³. Трудовая армия работала ударными темпами: заводы вводились в действие менее чем за год, порой даже за несколько месяцев. Но эти достижения были оплачены многими жизнями. На дорожных работах также использовался отряд «трудармейцев». Так, гражданин с. Кага Белорецкого района БАССР

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 6 об.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 150. Л. 100.

³ См.: Аллагулова Е.М. Социальная структура и мобильность населения Башкортостана в 1930-1950-е годы. Уфа, 2008. С. 80-83.

Платонов Захар Ефимович в своем заявлении председателю Верховного Совета СССР М.И. Калинину писал, что он, «гр. Платонов З.Е. с 1893 года рождения мобилизован в 1942 г. в трудармию и нахожусь по данное время при г. Белорецке при организации доручастка в качестве чернорабочего. Неоднократно мною было подано заявление начальнику Доруправления об отпуске меня домой на местожительство, но до сего времени меня не отпускают на место жительства к своему семейству. Семья моя состоит из четырех душ, сын мой с 1925 г. рождения Григорий Захарович погиб под Берлином, в данный момент моя жена с 1897 года рождения Платонова Ф.Н. в лесосеке сломала ногу, которая в данное время имеет хромоту и мое хозяйство совершенно рухнуло в связи отсутствием меня, а поэтому прошу Вашего указания о разрешении отпуска меня с работы на место жительства в с. Кага Белорецкого района БАССР. В просьбе прошу не отказать»¹.

В годы войны большую роль в повышении производительности труда сыграло социалистическое соревнование, девизом которого было: «Все для фронта, все для победы!». Дорожное Управление соревновалось с Челябинским и Чкаловским Областными дорожными отделами. Со стороны актива Чекмагушевского района был сделан вызов всем районам на выполнение и перевыполнение годового плана работ. Другие районы вызов этот приняли. К сожалению, документы по подведению итогов соревнования в архиве не обнаружены.

Во второй половине 1942 г. большинство дорожных специалистов было призвано в ряды РККА. В 287 ДЭУ числилось несколько мастеров, которые осуществляли ремонт военных автомашин. По заданию Военведа в 1942 г. в ДЭУ было отремонтировано 23 машины ГАЗ-АА и 8 машин ЗИС-5². В июле 1943 г. почти все квалифицированные рабочие мастерских, шоферы и трактористы были мобилизованы в РККА³. К концу войны дорожное хозяйство Башкирии остро нуждалось в квалифицированных рабочих кадрах

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 4. Л. 229.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 94. Л. 155.

³ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 212.

и специалистах. За счет местного бюджета было подготовлено 13 дорожных мастеров, 13 счетных работников, 25 дорожных ремонтеров. Курсы были организованы при 287 Стерлитамакском ДЭУ, у которого имелась возможность организовать питание на базе подсобного хозяйства¹. Шоферы и трактористы готовились при ремонтных мастерских. Всего вождению автомашин было обучено – 10 чел., тракторов – 4 чел. ДЭУ испытывали острый недостаток трактористов. Заработная плата трактористов была низкой, и желающих получить эту профессию было крайне мало. Частая смена кадров пагубно отражалась и на работе механизмов, и на расходовании горючего². На дорожных участках штат был не укомплектован. Так, ввиду низких ставок сформировать основной штат 292 Дюртюлинского ДЭУ не удавалось.

Трудовые ресурсы были истощены, все чаще дороги ремонтировали старые дорожники и трудоспособные инвалиды Великой Отечественной войны. В 1944 г. по трудучастию в основном работали колхозники и колхозницы от 14 до 16 лет. Данная возрастная категория не должна была привлекаться на дорожные работы в порядке трудового участия, но это была вынужденная мера³. Несовершеннолетние труженики выполняли тяжелую работу по вскирковке старого избитого покрытия гравийных автогужевых дорог в процессе текущего ремонта деревянных мостов. Из-за нехватки рабочей силы в строительстве мостов принимали участие воинские части. Планом предусматривался ремонт 3-х ферменных мостов. Фактически были восстановлены три фермы у моста через р. Куганак по дороге Чкалов – Уфа. Работа производилась военно-саперной частью⁴. Всего воинскими частями в 1944 г. были выполнены следующие работы: а) по дороге Чкалов – Уфа капитальный ремонт трех ферм деревянных мостов через р. Куганак на 252-ом км длиной 65,5 км (за плату); б) по той же дороге сборка временного

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 12 об.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 69. Л. 45.

³ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 150. Л. 102.

⁴ Там же. Д. 150. Л. 102 об.

моста через р. Уршак на 349-м км длиной 63,5 м (за плату); в) по дороге Стерлитамак – Белорецк сборка временного моста через р. Белая на 5-м км длиной 161 м (за плату)¹.

Помимо нехватки квалифицированной рабочей силы, остро стоял вопрос транспортного обеспечения. В основном автоперевозки совершались по переброске делового леса, частично дров, горючего, фуража, хлебопродуктов и прочего². На вывозке хлеба было занято весьма значительное количество автомашин.³ Безусловно, бездорожье и плохое состояние дорожного полотна приводили к износу резины и перерасходу горючего. Авторезина не поступала с 1938 г.⁴ Имеющийся в системе дорожного управления авто- и тракторный парк были значительно изношены, ремонт этих машин не давал нужного эффекта. По существу большинство машин подлежало списанию. Ряд тракторов: «Катерпиллер» 48/60 НР и колесные СХТВ были восстановлены в 1936 г. из списанных. Тракторы ЧТЗ и трактор «Катерпиллер» 48/60 частично применялись на ремонте дорог и снегоочистке, трактор СТЗ использовали на ремонте дорог (утюжка) и в подсобных хозяйствах для вспашки земли, большинство же тракторов СТЗ были не исправны. Из-за отсутствия транспорта невозможно было заготовить гравий. В 1942 в дорожном хозяйстве имелся следующий транспорт: а) автомашины ЗИС-5 – 2 шт., б) автомашины ГАЗ-АА – 6 шт. В рабочем состоянии находились один ЗИС-5 и три ГАЗ-АА. Серьезной проблемой было отсутствие авторезины. Неоднократно менялся водительский персонал⁵.

В 1944 г. в доручастках имелось уже 6 автомашин: ГАЗ-АА - 4 шт. и ГАЗ-422 - шт. Из-за отсутствия бензина машины работали с перебоями. Автомашина ГАЗ-42 состояла на службе в Белорецком 291 ДЭУ, в горно-лесной местности на дороге Стерлитамак – Белорецк. Ввиду поломки она

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 150. Л. 99 об.

² Там же. Д. 150. Л. 103.

³ См.: Левин Г. Быстрее вывозить хлеб из глубинок // Красная Башкирия. 1944. № 17 (6802). С. 2.

⁴ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 212.

⁵ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 69. Л. 45.

работала недолго. В течение года машину не смогли отремонтировать, так как не было запасных частей. Другая автомашина, ГАЗ-42, в Стерлитамакском 287 ДЭУ из-за износа резины за весь сезон отработала только 24 автодня, пробег 1645 км. Две автомашины ГАЗ-АА работали в течение года, другие две автомашины из-за неисправности не работали, одну из этих автомашин сдали в ремонт на авторемонтный завод в г. Уфе, другая же автомашина в Уфимском доручастке не могла быть отремонтирована из-за отсутствия специалистов в собственных мастерских. Ремонт механизмов производился в мастерских доручастков 286 и 287 ДЭУ. В Автоуправлении Башкирии из 106 машин на 1 января 1944 г. выбыло 33 автомашины, в том числе по грузовому парку выбыло 24 машины (марок ГАЗ-АА, ГАЗ-42, ЗИС-21, ЗИС-5-8, автобус ЯГ-4, легковая М-1). В основном они были списаны или переданы в РККА и освобожденные районы. Часть машин была отправлена в трест Альшейуголь¹.

В годы Великой Отечественной войны на предприятиях особую значимость придавали развитию подсобных хозяйств. В 1942 г. на предприятиях и автохозяйствах РСФСР насчитывало 13 подсобных хозяйств: трестом Росавторемонт – 7, трестом ГАРО – 4, трестом Якуттранс – 1 и конторой Верхлентранс – 1². В 1945 г. в СССР их насчитывалось более 15 тыс.³ В БАССР подобные хозяйства имелись на 4 доручастках. Так, в 287 Стерлитамакском и 293 Месягутовском доручастках на базе своего хозяйства было организовано общественное питание. Площадь посевов составляла 49,6 гектаров. Основной выращенной культурой был картофель⁴. Овес расходовался на содержание собственных лошадей. На 2-х участках разводили овец (всего 37 голов), полученное мясо отпускалось на питание рабочих и служащих доручастка.

¹ ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 1. Д. 407. Л. 120.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 86. Л. 22.

³ Желтоносов В.М., Гудакова Л.В. Финансово-кредитные отношения в России: исторический аспект: Учеб. пособие. 2-е изд., доп. Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2008. С. 152.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 3. Л. 32.

К концу войны большинство автогужевых дорог на территории БАССР пришло в негодное состояние, в том числе дороги республиканского значения: Чкалов – Уфа, Уфа – Бирск, Дуван – Сулея и Уфа – Кушнареново. Некоторые участки этих дорог: Мелеуз – Стерлитамак, Бузовьязы – Подлубово на Чкаловском тракте, Благовещенский лес на Бирском тракте, Чебыковский лес на Мишкинском тракте и все подходы к г. Уфе и Черниковке были не проходимы не только для автотранспорта, но и для гужевого транспорта. Кушнареновский тракт был не проезжаем почти на всем протяжении, для исправления полотна потребовалось 20 тыс. м³ гравия. Самым испорченным участком стали границы в пределах городской черты г. Уфы. В плохом состоянии находилась и дорога районного значения Туймазы – Бакалы, по которой проходила массовая вывозка хлеба¹.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны вклад дорожной отрасли Башкирской АССР в снабжение фронта и тыла был весьма существенным. На начальном этапе войны главной задачей была мобилизационная. По дорогам нашей республики перевозилась «кровь войны» - нефть. С заготовительных пунктов вывозился хлеб. В силу ряда объективных причин в данный период времени массового строительства дорог не велось. Основное внимание было уделено мостам и переправам. Помимо трудового участия населения в возрасте от 14 до 16 лет применялся платный труд воинских частей. В качестве бесплатного труда для ремонта дорог привлекали отряды «трудармейцев». Автотракторный парк дорожно-эксплуатационных управлений Башкирии испытывал большие трудности. Техника простаивала из-за отсутствия горючего, запчастей и специалистов. Не хватало квалифицированных дорожных мастеров: вместо 138 человек в штате числилось 99 человек². Зарплата была низкой. Дорожных работников систематически отвлекали от своих прямых обязанностей для выполнения других хозяйственных работ по заданию райкомов ВКП(б) и райсоветов. К

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 4. Л. 171.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 121. Л. 134 об.

концу войны автогужевые дороги республики пришли в непригодное состояние. Требовался срочный ремонт дорожного полотна.

4.2. Восстановление и дальнейшее развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР в послевоенный период (1946 - начале 1950-х гг.)

За время Великой Отечественной войны автомобильные дороги и мосты на территории СССР были значительно разрушены. При отступлении немецко-фашистские войска подорвали и разрушили 91 тыс. км шоссейных дорог и 90 тыс. мостов общей протяженностью 930 км. Объем работ по возведению и восстановлению дорог многократно увеличился. В РККА из дорожного хозяйства было передано до 80% дорожной техники. Численность инженерно-технического персонала и рабочих в системе дорожного строительства уменьшилась более чем в 2 раза. Прекратилось оснащение строительных и дорожно-эксплуатационных организаций необходимой техникой. Сократилось строительство мостов и дорог. Снизился объем трудового участия населения в дорожном деле.

Восстановлением и дальнейшим развитием дорожного хозяйства занимались два ведомства – Гушосдор НКВД и Главное дорожное управление (см. приложение №18). В составе Гушосдора в июне 1945 г. был создан Особый дорожно-строительный корпус, основу которого составили дорожные войска¹. Государственный комитет обороны Постановлением от 14 июня и 13 августа 1945 г. поручил НКВД СССР в течение 1946-1948 гг. построить и реконструировать около 9 тыс. км дорог с усовершенствованным покрытием. Перечень включал в себя около 20 дорог. Было организовано 17 новых объектов строительства. Причем в этот период всех заключенных заменили на военнопленных. Теперь каждому начальнику Управления строительством, помимо собственных служб, непосредственно подчинялся соответствующий лагерь военнопленных, а начальник Гушосдора отвечал

¹ ГАРФ. Ф. 10145. Оп. 1. Д. 69. Л. 1.

одновременно за все лагеря. Аппарат Главка пополнялся бывшими фронтовиками, прекрасно понимавшими с военной и хозяйственной точек зрения необходимость прокладки в стране хороших дорог. Для обеспечения работ Гушосдор получил из Наркомата обороны демобилизованную дорожную технику, немало было дорожно-строительных машин, доставленных из Германии¹. В августе 1946 г. НКВД был преобразован в два ведомства – Министерство внутренних дел (МВД) и Министерство государственной безопасности (МГБ). В конце апреля 1946 г. приказом МВД был представлен план титульных автодорожных строек на 1946–1950 гг., согласно которому на Гушосдор, помимо дорожных работ, возлагалось еще строительство ряда ремонтно-механических заводов, жилых поселков и Автодорожных институтов в Москве, Киеве и Харькове².

Верховным Советом СССР 18 марта 1946 г. был принят Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства (на 1946–1950 гг.)». Однако план слабо учитывал интересы дорожной отрасли, которая финансировалась по остаточному принципу³. Согласно плану за годы четвертой пятилетки необходимо было увеличить сеть усовершенствованных автомобильных дорог союзного и республиканского значения на 11,5 тыс. км, восстановить и капитально отремонтировать существующую сеть дорог союзного значения⁴.

Безусловно, в начале четвертой пятилетки основные усилия дорожников были сосредоточены на восстановлении и реконструкции старых дорог⁵. Новые дороги строились в соответствии с военно-стратегическими концепциями тех лет и порой не имели никакого хозяйственного значения. Темпы строительства дорог намного отставали от темпов развития других отраслей народного хозяйства. Отставание такого важного связующего звена,

¹ ГАРФ. Ф. 10145. Оп. 1. Д. 69. Л 1.

² Система исправительно-трудовых лагерей в СССР (1923–1960). Справочник. М., 1998. С. 121–123.

³ Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. М., 1946. 88 с.

⁴ Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства (на 1946–1950 годы) // Красная Башкирия. 1946. № 60 (7358). С. 3.

⁵ Аминов Ш.Х. Указ. соч. С. 132

как дорожная инфраструктура, в дальнейшем начало сказываться на развитии всего народного хозяйства. Чтобы покончить с бездорожьем, нужны были общенародные усилия и, прежде всего, заинтересованность руководства страны.

Общая протяженность сети республиканских дорог по БАССР составляла 1335,08 км. Сеть дорог обслуживалась: 1) 6 дорожно-эксплуатационными участками; 2) 40 дистанциями, 3) 86 ремонтными обходами; 4) 1 мостовой мастерской. С 1 июня 1946 г. начальником Дорожного управления СНК БАССР был назначен Николай Васильевич Шабанов. Наиболее важными и грузонапряженными дорогами были: 1) Чкалов – Уфа (267,9 км); 2) Уфа – Бирск – Янаул (207,8 км). К местным дорогам относились: Бирск – Тастуба – Сулея (284,2 км), Стерлитамак – Белорецк – Магнитогорск (268,5 км), Стерлитамак – ст. Раевка (89,4 км), Ачит – Тастуба (49,2 км), Уфа – Казань (168,08 км)¹. Основным типом покрытия республиканских дорог было: гравированное, улучшенное щебнем. За время войны основная часть автогужевых дорог пришла в неудовлетворительное состояние и была совершенно непригодна не только для автотранспорта, но и даже для гужевого транспорта.

В зимний период вывозка хлеба из глубинных районов стала важнейшей задачей советских и партийных организаций. В конце 1945 г. основными трактами республики с наибольшим грузопотоком зерна были: а) Мелеуз – Стерлитамак; б) Ярославка – Сулея; в) Бакалы – Туймазы. Дорожное хозяйство республики не могло провести организационно-подготовительные мероприятия по очистке вышеуказанных дорог. В связи с необходимостью обязательной вывозки зерна из глубинных районов на линейные пункты Заготзерна СНК Башкирской АССР и бюро Обкома ВКП(б) издали Постановление «О содержании важнейших автогужевых дорог республики в постоянно проезжем состоянии»². Согласно постановлению к снегоочистке

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 187. Л. 64.

² НА РБ. Ф. П-122. Оп. 25. Д. 139. Л. 37.

были подключены и другие ведомства. Так, Башсовнарком обязал Наркома земледелия БАССР т. Иванова, Управляющего объединением Башнефти т. Кувыкина и директора Зернотреста т. Денисова отремонтировать, подготовить и не позднее 1 января 1946 г. передать по акту Дорожному Управлению при СНК БАССР 18 вполне исправных лигроиновых тракторов ЧИЗ с двухсменным водительским персоналом на весь период снегоборьбы. Заместителю Наркома земледелия БАССР тов. Трофимову, начальнику Дорожного Управления при СНК БАССР тов. Кузнецову и Управляющему Башконторой Заготзерно тов. Полуэктову решить вопрос о порядке оплаты за работу тракторов, их содержание и ремонт. Однако принятые меры не способствовали выполнению плана. Так, в целом ряде районов: Кугарчинском, Покровском, Бурзянском, Караидельском, Бижбулякском, Давлекановском, Кушнаренковском, Уфимском, Кандринском, Стерлибашевском и других, не проводился «месячник» по дорожным работам, не были организованы постоянные дорожно-ремонтные колхозные бригады, вследствие чего годовой план дорожных работ по этим районам выполнен всего в пределах от 16 до 60%.

Общий план работ 1945 г. в сметных ценах был выполнен на сумму 1551,9 тыс. руб., что составляло 90,4%. Мероприятия были связаны с капитальным ремонтом мостов, текущим ремонтом (мостов, дорог, зданий), содержанием и благоустройством, зимним содержанием, озеленением, содержанием переправ, весенней охраной мостов, содержанием линейной службы. На трудовое участие в том числе было затрачено 574,2 тыс. руб. при плане 500,0 тыс. рублей, или 114,8%¹ (см. приложение №19). Общий план по текущему ремонту в суммарном выражении был перевыполнен. Однако по строительству мостов план оказался не выполнен: это объяснялось отсутствием рабочей силы - специалистов-плотников. По ремонту проезжей

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 3. Л. 8.

части план был выполнен на 118% за счет ремонта дорог с добавками материалов. Из 9 переправ содержалось только 8¹.

Мобилизация сельского населения на дорожные работы проводилась различными способами. К числу административных методов, применяемых в дорожном строительстве, можно отнести проведение «месячника» дорожных работ, во время которого все трудоспособное сельское население было занято на строительстве дорог². В основном «дорожный месячник» проводился в летние месяцы. План дорожных работ составлялся сельскими советами по «пятидневкам». Ход «месячника» обсуждался на заседаниях райисполкомов. Так, в целях коренного улучшения состояния дорог и мостов Совет министров Башкирской АССР³ объявил с 10 июня по 10 июля 1946 г. «месячник» по строительству и ремонту дорог и мостов⁴, обязав председателей исполкомов райсоветов и секретарей райкомов ВКП(б) организовать массовый выход колхозников на дорожные работы в количестве, обеспечивающем полное выполнение объема работ «месячника». Районам и колхозам республики рекомендовано было подхватить почин колхоза «Авангард» Никифоровского района Тамбовской области и восстановить постоянные колхозные дорожные и мостовые ремонтные бригады на важнейших автогужевых дорогах. Капитальный и текущий ремонт проезжей части и мостов должен был проводиться по магистральным дорогам и подъездам к хлебопунктам, прежде всего на перегонах дорог: I) Тракт «Чкалов – Стерлитамак – Уфа»; II) Тракт «Стерлитамак – Белорецк»; III) Тракт «Уфа – Бирск – Янаул»; IV) Тракт «Уфа – Кушнаренково»; V) «Бирск – Мишкино – Караидель – Сулея»; VI) Тракт «Туймазы – Бакалы»; VII) Тракт «Мраково – Ира»; VIII) Тракт «Ишимбай – Воскресенск»; IX) Тракт «Балтачево – Чураево»; X) Стерлибаш – Стерлитамак; XI) Федоровка – Стерлитамак; XII) Красноусольск – Белое Озеро; XIII) Иглино – Ухтеево.

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 3. Л. 8 об.

² Изюмова Л.В. Повинности колхозного крестьянства на Европейском Севере России в конце 1930-х - 1950-е гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Вологда, 2001. С. 96.

³ 26 марта 1946 г. СНК был преобразован в Совет министров.

⁴ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 26. Д. 159а. Л. 187.

Согласно постановлению СМ БАССР председатели исполкомов райсоветов и секретари райкомов ВКП(б) Макаровского и Стерлитамакского районов обязаны были направить на весь период постройки временных мостов через реку Белую по дороге Стерлитамак – Белорецк в распоряжение 287 Стерлитамакского ДЭУ из Макаровского района 20 чел., из них 6 плотников, и из Стерлитамакского района 50 чел., из них 6 плотников¹.

Автотракторный парк Дорожного управления не пополнялся новыми механизмами. Многие машины по большей части простаивали в ремонте². Также ощутимы были задержки с горючим, что не давало возможности работать в две смены. По существу, основные работы были выполнены в период «дорожного месячника». За это время на дорогах Башкирии было отработано «24500 человеко-дней, 100500 коне-дней, 360 авто-дней, 60 тракторо-дней, на общую сумму 4695,0 тыс. рублей, или 39,15% годового плана трудоучастия населения»³. На проведение «месячника» Дорожное управление командировало в район весь инженерно-технический состав своего управления и проектной конторы, которые оказали большую организационно-техническую помощь дорожным органам на местах. Содержание дорог осуществлялось платными ремонтерами и линейной службой в порядке трудоучастия⁴. Военские части привлекались только для взрывных работ и на весеннюю охрану мостов.

В данный период проявлялись и негативные явления: недобросовестное отношение к дорожному хозяйству со стороны ряда предприятий и их сотрудников, а также частных лиц. Проселочные дороги перепахивались и становились непригодными для движения. Попытки их использовать приводили к порче повозок, падежу лошадей и поломке машин. Весной 1946 года трактористы Бижбулякской МТС распахали проселочную дорогу в селе Чегодаево в 8-10 км от Бижбуляка. Весной того же года трактористы

¹ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 26. Д. 159а. Л. 191.

² НА РБ. Ф. 6341. Оп. 1. Д. 1. Л. 5.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 42. Л. 3 об.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 6. Л. 4 об.

Краснохолмской МТС распахали проселочную дорогу Калтасы – Красный Холм. Такие случаи были не единичными и отмечались в большинстве районов БАССР. Случаи порчи проезжей части на небольших участках дорог колесными тракторами МТС были нередки на республиканских и районных дорогах. По некоторым случаям возбуждались судебные дела и предъявлялись денежные иски, но эти наказания не всегда давали положительные результаты¹.

Выполнению плана работ в 1946 г. помешали плохие погодные условия. Климатические условия лета 1946 г. оказали губительное воздействие не только на выполнение плана дорожного хозяйства, но и сельскохозяйственного. Летняя засуха и осенние дожди не дали возможности убрать урожай полностью. В Башкирии более половины колхозов не выдали хлеб на трудодни. Последствия засухи 1946 г., усиленные продразверсткой, привели к голоду 1946-1947 гг. на Урале². Безусловно, в таких условиях план трудового участия населения в дорожном строительстве не выполнялся.

Любопытно отметить, что помимо вышеперечисленных проблем существовали и другие. Так, в ряде случаев население на дорожных работах было занято не ремонтом общественных дорог и мостов, а совершенно иным. В газете «Красная Башкирия» была опубликована статья о бирском десятнике доротдела Галанове, который умудрился использовать труд крестьян для работы в своем хозяйстве. Автор статьи пишет, что в то время как «по тракту из колхозов Забелья на склады Заготзерно идут обозы с хлебом нового урожая, вывозится из глубинки прошлогоднее зерно... Надрывно скрежещут моторы грузовиков. Переваливаясь из стороны в сторону на ямах и ухабах... Кони останавливаются. Возчики подкладывают под колеса камни... через овраги, речки и глубокие канавы подводы выезжают на тракт и, минуя старый с прогнившим настилом мостик, снова переваливаются через придорожную канаву. Недалеко от тракта группа

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 4. Л. 57.

² Хисамутдинова Р.Р. Аграрная политика Советского государства на Урале после окончания Великой Отечественной войны (июнь 1945 – март 1953 гг.). Оренбург, 2003. С. 482.

женщин косит траву. Останавливаемся, спрашиваем: – откуда вы? – Из колхоза «Красноармеец» ... – Для колхоза косите? – Нет... дорожные отработываем... – Нарядили нас на дорожную работу, тракт поправлять, в распоряжение десятника Галанова. А Галанов и говорит: «Давайте, косите мне – я вам все равно трудодни выставлю, как будто бы на дороге работали»... Колхозы в самый напряженный момент выделяют рабочую силу на ремонт дороги. А десятник райдоротдела использует колхозников для своего хозяйства. План выхода на работу будет выполнен... И все будут довольны. Райсовет будет доволен тем, что план трудучастия в дорожном строительстве выполняется. Корова Галанова – тем, что колхозники накосили для нее вдоволь сена. Доволен и Галанов. Излишки сена он повезет на рынок в Бирск зимой по санному пути»¹. К сожалению, такая практика ненадлежащего использования труда населения не являлась исключением.

В конце 1946 г. Главдоруправ обнародовал материалы внутриведомственного финансового контроля и установил факты присвоения государственной собственности, использования в личных целях своего служебного положения, растраты и другие злоупотребления в организациях ряда обл/край/доротделов и дорожных управлений при Совете Министров АССР (Красноярский и Приморский край, Молотовская, Читинская, Челябинская области, Бурят-Монгольская и Татарская АССР и др.). В ряде других областей, краев и республик ревизии либо вообще не проводились (Новгородская, Великолукский, Московский, Тульский, Кировский, Чкаловский и др.), либо решения ревизионных проверок затягивали по срокам (Томская область, Башкирская АССР, Молотовская, Рязанская и др.)².

Для подготовки плана работ на 1947 г. по дорогам республиканского значения Дорожным управлением в декабре 1946 г. было проведено расширенное производственное совещание начальников дорожных участков. На этом совещании были отмечены недочеты работ как дорожных участков

¹ Евгенийев К. На тракте // Красная Башкирия. 1946. № 166 (7464). С. 3.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 2. Д. 7. Л. 2.

(доручастков), так и отделов Дорожного управления. Совещанием был намечен ряд организационных мероприятий, направленных на досрочное выполнение плана работ дорожными участками. Обращение Всероссийского совещания дорожников было обсуждено 11 мая 1947 г. на совещании представителей дорожных участков. Также был принят договор с Чкаловским облотделом о соцсоревновании по досрочному выполнению плана дорожных работ. В итоге из шести доручастков соревнованием между собой было охвачено пять. Победителем в соревновании стал 293 Месягутовский доручасток, выполнивший все виды плановых работ с превышениями¹.

Закон «О четвертом пятилетнем плане хозяйственного строительства Башкирии на 1946–1950 годы» был утвержден в марте 1947 г. на первой сессии Верховного Совета БАССР. Он предусматривал ликвидацию последствий войны и дальнейшее развитие народного хозяйства республики.

По плану основные силы трудового населения должны были быть заняты на восстановлении и подъеме сельского хозяйства Башкирии. Трудоучастие в дорожном хозяйстве исключалось. Следовательно, капитальные работы по плану должны были выполняться главным образом механизированным способом за счет выделения механизмов на капитальный ремонт². Всего было намечено перестроить и отремонтировать капитально 3500 п. м. мостов и 345 км дорог³.

С учетом подготовки дорог к перевозкам хлеба в плане четвертой пятилетки было намечено строительство важнейших автогужевых дорог, главным образом автономно-республиканского значения. В основном планировалось строительство на дорогах: 1) Усть-Икинск – Нов. Белокатай – ст. Ункурда (99,86 км); 2) Красноусольск – Толбазы – Давлекан (115,8 км); 3) Николо-Березовка – Калтасы – Красный Холм (68,9 км); 4) Аксеново – Мияки – Стерлибаш – Стерлитамак (139,0 км); 5) Ст. Аксаково – Туймазы –

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 6. Л. 5

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 39. Л. 8.

³ Там же. Д. 39. Л. 18 об.

Бакалы (143,5 км); 6) Кушнареново – Чекмагуш – Бакалы (112,6 км); 7) Уфа – Чишмы – Туймазы – Бугульма (196,0 км); 8) Уфа – Иглино – Красная Горка (106,5 км); 9) Чураево – Балтачево – Куеда (109,9 км); 10) Стерлитамак – Федоровка – Дедово (88,0 км); 11) Давлеканово – Буздяк – Чекмагуш – Дюртюли (181,18 км); 12) Ермакеево – ст. Приютово – Бижбуляк (68,0 км); 13) Чишмы – Давлеканово (49,0 км); 14) Явгильдино – Аскино – Щучье Озеро (56,54 км); 15) Камышлы – Архангельск (63,0 км); 16) Мелеуз – Воскресенск (24,9 км); 17) Белебей – Ермакеево – Рятамак (43,0 км); 18) Баженово – Чебыково – Мишкино (22,4 км)¹. По плану было отремонтировано всего 5 км дорог: 1) Чкалов – Уфа (3 км), 2) Уфа – Бирск – Янаул (2 км), и два моста: 1) Стерлитамак – Белорецк – Магнитогорск (59,2 м); 2) Стерлитамак – Раевка (30,5 м)².

Весенняя распутица нанесла серьезный ущерб дорожным коммуникациям, и в апреле 1947 г. СМ БАССР вынес специальное постановление о восстановлении разрушенных мостов и дорог. На восстановление дорог были мобилизованы все дорожные механизмы, транспортные средства доручастков. Хотя и с большими трудностями, но все же была обеспечена переброска продовольствия, горючего, подвоз семян для весеннего сева³. Для ремонта дорог не хватало карьерных материалов, их завезли позже (после весеннего сева, в период «месячника»). Ремонт каменных мостов не был выполнен из-за отсутствия цемента. В период весенней распутицы для текущего ремонта дорог в большом количестве использовалась щебенка, хотя планом был предусмотрен гравий.⁴

2 июня 1947 г. вышло Постановление Совета министров БАССР и бюро Обкома ВКП(б)⁵, в котором обращалось внимание на неудовлетворительные итоги выполнения плана дорожных работ за первые 4 месяца 1947 г. Исполкомы райсоветов и дорожное управление не обеспечили в зимний

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 39. Л. 31.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 6. Л. 6 об.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 42. Л. 7 об.

⁴ ГАРФ. Ф. Р-9419. Оп. 1. Д. 8. Л. 75.

⁵ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 27. Д. 200. Л. 53.

период проведения подготовительных мероприятий для выполнения плана дорожных работ. План первого квартала по заготовке и вывозке строительных материалов по гравию выполнен на 29%, камню - на 57%, по вывозке леса - на 79%. Капитальный ремонт мостов выполнен на 34,7%, трудовое участие населения использовано на 36%. Закрепление за сельсоветами и колхозами дорог республиканского и местного значения для их ремонта и содержания не производилось. Как отмечалось в постановлении: «Многие исполкомы райсоветов и райкомы ВКП(б) продолжают считать дорожное хозяйство второстепенным, малозначащим делом, не организуют и не проверяют выполнение колхозами Закона от 3 марта 1936 г. о трудовом участии населения в дорожном строительстве. Дорожное Управление не приняло нужных мер по наведению порядка в райдоротделах и в самом аппарате. Запущенность руководством дорожным строительством со стороны дорожного управления, многих исполкомов райсоветов и райкомов ВКП(б) привела к тому, что состояние дорог и мостов в республике в весенний период 1947 г. явилось тормозом в проведении таких важнейших мероприятий, как переброска семенного материала и горючего для весеннего сева¹. Особенно запущено дорожное хозяйство в Бузовьязовском, Уфимском, Кушнаренковском, Чишминском, Стерлитамакском, Покровском, Благовещенском, Кигинском, Балтачевском, Татышлинском, Туймазинском, Кугарчинском, Зилаирском, Воскресенском, Юмагузинском и Бураевском районах. Председатели исполкомов горсоветов и секретари ГК ВКП(б) совершенно не занимаются ремонтом, содержанием дорог, мостов и подъездных путей к промышленным предприятиям, заводам, нефтебазам, элеваторам и т.д. и не привлекают промышленные предприятия к участию в выполнении работ по строительству, ремонту дорог и мостов»².

В целях улучшения состояния дорожного хозяйства республики и обеспечения выполнения плана дорожных работ 1947 г. Совет министров

¹ НА РБ. Ф. 6341. Оп. 1. Д. 5. Л. 9.

² НА РБ. Ф. П-122. Оп. 27. Д. 200. Л. 53.

Башкирской АССР и бюро Обкома ВКП(б) постановили: «<...> 3. Обязать председателей исполкомов райсоветов и секретарей райкомов ВКП(б): <...> б) организовать в месячник массовый выход колхозников и транспорта колхозов на дорожные работы <...> в) <...> Организовать социалистическое соревнование между бригадами и колхозниками <...> е) закрепить дороги за сельсоветами и колхозниками, возложив на них полную ответственность за систематическое обслуживание дорог и содержание их в проезжем состоянии <...> организовать постоянные колхозные бригады и линейную службу. Поставить постоянные автодорожные знаки и знаки закрепления участков дорог за райкомом, сельсоветом и колхозом <...> 4. Запретить отвлекать дорожных работников на работы, не связанные с дорожным строительством в течение круглого года <...> 6. Обязать председателя исполкома райсовета и секретаря райкома ВКП(б) Макаровского района т.т. Султанова и Ахметова с 10-го июня 1947 г. выделить для постройки 2-х временных мостов через реку Белую по дороге «Стерлитамак-Белорецк» рабочих – 40 чел., плотников – 10 чел., и 3 подводы до конца строительства¹. 7. Учитывая необходимость перестройки в 1948 г. больших ферменных мостов на основных дорогах Башкирии, обязать председателей исполкомов райсоветов и секретарей райкомов ВКП(б), Дюртюлинского и Белорецкого районов обеспечить вывозку к реке Белая лесоматериала <...> 8. Обязать министра сельского хозяйства БАССР т. Денисова, управляющих трестами зерновых совхозов т. Кузнецова и животноводческих совхозов т. Фаломеева выделить не менее 50% автомашин и 15% тракторов МТС и совхозов на вывозку материалов и ремонт дорог, с расчетом отработки каждой выделенной автомашины и трактора в период месячника не менее 5 дней на своем горючем². 9. Обязать начальника Госавтоинспекции т. Разуваева, начальника Автоуправления при Совете министров Башкирской АССР т. Трофимова организовать контрольные пункты для использования попутного автотранспорта на

¹ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 27. Д. 200. Л. 56.

² Там же. Д. 200. Л. 56.

перевозке стройматериалов <...> 10. В целях благоустройства автогужевых дорог, прилегающих к промышленным предприятиям, <...> отремонтировать подъездные пути и полностью выполнить объем дорожных работ <...> 11. Обязать председателей исполкомов городских советов и секретарей горкомов ВКП(б) Уфимского т.т. Кравцова и Серова, Чернышевского т.т. Крюкова и Пацурия, Стерлитамакского т.т. Шуляковского и Мурзаханова, Белорецкого т.т. Замулина и Акимова, Октябрьского т.т. Маркина и Сарычева за период месячника отремонтировать и привести в проезжее состояние подъезды к городам <...> с привлечением транспорта промышленных предприятий городов <...> 12. Поручить прокурору республики т. Набатову своевременно рассматривать все дела о нарушениях охраны дорог и дорожных сооружений. 13. Обязать управляющего Автотреста «Союззаготтранс» т. Сидельникова вывезти попутными автомашинами гравий в места, по указанию дорожного управления: а) на дороге Чкалов – Уфа – обход ст. Аллагуват – 900 м³; б) на перегон Туймазы – Тюменякская гора, дороги Туймазы – Бакалы – 1000 м³; в) на дороге Сулея – Дуван – 800 м³.¹ 14. Разрешить дорожным работникам, в пределах обслуживаемых ими участков дорог, бесплатный проезд по удостоверениям, выдаваемым дорожным Управлением при Совете министров Башкирской АССР, на попутных грузовых автомашинах всех ведомств, за исключением автомашин МВД, скорой помощи и правительственных. <...> 16. Обязать Госплан БАССР (т. Гашева) выделить дорожному управлению для ремонта и постройки мостов 5 тонн гвоздей и 3 тонны олифы искусственной. <...> 20. Обязать редакторов областных газет: «Красная Башкирия» т. Заславского, «Кызыл Тан» т. Алмаева и зам. редактора «Кызыл Башкортостан» т. Гафарова – освещать на страницах газет, а председателя радиокomiteта при Совете министров БАССР т. Гадилова через радиовещание, ход выполнения дорожных работ в период месячника»².

¹ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 27. Д. 200. Л. 58.

² Там же. Д. 200. Л. 59.

Таким образом, из постановления СМ БАССР становится понятно, что дорожному хозяйству было уделено огромное значение. На строительство и ремонт дорог привлекались различные предприятия. На вывозку материалов и ремонта дорог выделялись автомашины и трактора. Попутными автомашинами вывозился гравий. Проводились работы по ремонту дороги Уфа – Чкалов. Ход выполнения дорожных работ освещался в прессе и на радио. В итоге из намеченного планом капитального ремонта дорог протяженностью в 4 км отремонтировано 3,7 км дорожного полотна, что составляет 92,7%¹.

Учитывая колоссальный объем восстановительных работ разрушенного в период войны дорожного полотна и мостов, острую потребность в строительной технике, а также поставленные задачи дальнейшего развития строительной индустрии, необходимо было наладить производство дорожных машин. Для этого 17 февраля 1946 г. был создан Народный комиссариат строительного и дорожного машиностроения (Наркомстройдормаш)². 15 марта 1946 г. Народный комиссариат был преобразован в Министерство Строительного и дорожного машиностроения (Минстройдормаш). В состав нового ведомства в 1946 г. вошли около 200 заводов Советского Союза³. Уже в 1954 г. промышленность СССР выпустила почти 5 тыс. экскаваторов, более 3 тыс. скреперов, до 7 тыс. бульдозеров, а всего заводами под маркой МСДМ СССР выпускалось более 470 видов строительно-дорожной техники.

Функционировавшие в послевоенное время маломощные дорожно-эксплуатационные участки и районные дорожные отделы не могли выполнить значительный объем по строительству и капитальному ремонту дорог и мостов. Имеющиеся автомашины, тракторы, бульдозеры, скреперы и другие дорожно-строительные механизмы и транспортные средства

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 41. Л. 4.

² Вопросы организации общесоюзного Народного Комиссариата Строительного и Дорожного Машиностроения // Постановление Совнаркома СССР от 17 февраля 1946 года № 398.

³ Недорезов И.А. Машины строительного производства: учебное пособие для вузов / И.А. Недорезов, А.Г. Савельев. М., 2010. С. 89.

использовались не более чем на 30 %¹. Поэтому в целях осуществления комплексной механизации трудоемких и тяжелых работ в строительстве и восстановлении автомобильных дорог Советом министров СССР были приняты два важнейших постановления. Так, 6 марта 1948 г. вышло Постановление «Об организации машинно-дорожных станций для строительства и восстановления автомобильных дорог республиканского, областного и районного значения» и 19 апреля 1948 г. Постановление «О мерах помощи дорожному хозяйству РСФСР»². В соответствии с последним постановлением на строительство и содержание дорог республиканского и местного значения разрешили привлекать не только колхозников вместе с гужевым транспортом, но и автомашины МТС и совхозов, промышленных и транспортных предприятий, расположенных как в сельской местности, так и в городах (кроме Москвы и Ленинграда). Для организуемых МДС стали выделять дорожно-строительную технику. Грузовые автомашины предприятий привлекались на 4 дня в году на дорожные работы в пределах 60-километровой зоны по обе стороны соответствующих дорог в сроки, устанавливаемые дорожными организациями. Автогужевые подъездные пути от дорог общего пользования к промышленным, сельскохозяйственным и другим предприятиям содержались силами и средствами этих предприятий.

Машинно-дорожные станции были организованы в системе Главного дорожного управления, которое обеспечивало их горючим и смазочным материалом из собственных фондов. Началом функционирования МДС №2 послужило Постановление Совета Министров Башкирской АССР №445 от 30 апреля 1948 г. На Дорожное управление Башкирской АССР возлагалась обязанность организовать в 1948 г. одну МДС и ремонтную мастерскую. Центральная база МДС расположилась в г. Стерлитамаке³. Стоит отметить, что МДС существовали еще с 1935 г. (более подробнее см. п. 3.2, главы 3 Совершенствование материально-технической базы). В ходе

¹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 2. Д. 10. Л. 16.

² Дороги России: исторический аспект. М., 1996. С. 131.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 48. Л. 4.

организационной работы МДС №2 столкнулась с целым рядом трудностей: большое количество строек в зоне расположения станции, недостаток рабочей силы, отсутствие (надлежащих) бытовых условий, ограниченное количество специалистов нужной квалификации и даже полное отсутствие дорожников (большое количество объявлений об их найме в местных газетах желательных результатов не дали)¹. Несмотря на принятые меры Дорожное управление и некоторые исполкомы районных и городских советов не смогли привлечь автомобильный транспорт хозяйственных организаций к дорожным работам в соответствии с Постановлением Совета министров СССР от 19 апреля 1948 г. №1266. Привлеченным автотранспортом были отработаны лишь 4962 автосмены, или 20% к заданию, и вывезено только 13% дорожно-строительных материалов. Крайне недостаточно участвовал в дорожном строительстве автотранспорт предприятий и организаций городов Уфы и Стерлитамака. Дорожное управление не приняло необходимых мер по улучшению работы МДС №2 и не обеспечило надлежащего контроля за полным использованием и загрузкой дорожных механизмов и машин, в результате чего план строительства новых дорог машинно-дорожной станцией в 1949 г. был выполнен на 24%. В целом план дорожных работ по состоянию на 15 сентября 1949 г. по республике был выполнен следующим образом: по строительству новых дорог на 83%, по капитальному ремонту мостов на 65%, по текущему ремонту мостов и дорог на 92%². К числу особо отстающих районов относились Абзаковский, Архангельский, Аургазинский, Баймакский, Благоварский, Бузовьязовский, Бураевский, Воскресенский, Зианчуринский, Мечетлинский, Хайбулинский. Даже в летний период дороги вышеперечисленных районов находились в труднопроезжем состоянии. В целях выполнения плана дорожных работ и приведения дорог в проезжее состояние до начала осенней распутицы Совет министров Башкирской АССР и бюро Обкома ВКП(б) объявил с 25 сентября по 10 октября 1949 г.

¹ НА РБ. Ф. 7174. Оп. 1. Д. 2. Л. 42.

² ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 560. Лл. 2-3.

двухнедельник по дорожному строительству, с привлечением трудового участия сельского населения и использованием грузовых автомобилей хозяйственных организаций на дорожных работах¹. До этого с 10 июня по 10 июля 1949 г. проходил «дорожный месячник»².

В начале 1950-х гг. было опубликовано ряд Постановлений Совета Министров РСФСР по вопросам ускорения темпов комплексной механизации трудоемких и тяжелых работ, а также быстреего внедрения новой техники в дорожное строительство. Так, Постановление от 23 января 1950 г. № 60-4-с «О техническом плане по развитию и внедрению новой техники в народное хозяйство, подведомственное РСФСР на 1950 г.»³ и Постановление от 3 февраля 1951 г. № 341-168-с «О государственном плане комплексной механизации и внедрения новой техники в строительство на 1951 г.»⁴ увеличивало годовые нормы выработки строительных машин в летний период и вводило двухсменный график работ основных дорожных машин.

Дороги в период вывозки хлеба всегда оставляли желать лучшего. Вот как о них отзывался шофер Башкирской республиканской конторы Главного управления по сбыту Министерства автомобильной и тракторной промышленности (Глававтотракторосбыт) Н. Сухарев: «... нормально я работал только в первые 6 дней пребывания в колхозе, остальное время простаивал то из-за бездорожья, то из-за отсутствия зерна. Меня удивляло то обстоятельство, что в таком передовом районе, как Давлеканово, в период подготовки и хлебовывозки не сумели ... подготовить дороги. Не говорю о дорожном покрытии – здесь речки и ручейки приходится переезжать вброд, даже после небольшого дождя дороги становятся непроезжими»⁵. Не лучше обстояли дела на дорогах Дуванского и Мечетлинского районов. В газете

¹ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 29. Д. 166. Л. 57.

² НА РБ. Ф. П-122. Оп. 29. Д. 145. Л. 105.

³ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 2. Д. 11. Л. 19.

⁴ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 2. Д. 12. Л. 9.

⁵ Сухарев Н. Почему машины плохо используются на вывозке зерна // Красная Башкирия. 1950. № 190 (8519). С. 2.

«Красная Башкирия» так характеризовали переброску хлеба по этим дорогам: «Из Усть-Икинска в Сулею с тремя тоннами ржи вышел ЗИС-5... чтобы добраться до Дуванского тракта, ему придется преодолевать с огромным трудом участок в 15 километров, застревая в грязи на каждой сотне метров... машина снова ныряет по многочисленным ухабам. Водитель пытается ехать хотя бы на второй скорости... еле добравшись до окраины села Месягутово, машина окончательно завязла в грязи. В этом болоте остановились десять других трехтонок с хлебом, с пустыми бензинными баками... во что обходится государству беспечность дорожников. Этот участок «тракта» работники доротдела никогда не ремонтировали. Тракт Дуван-Сулея вымощен булыжником. Но и на этой дороге огромное количество выбоин... В участке несколько дорожно-строительных машин, 80 рабочих, но их никогда не увидишь на ремонте дороги. Зато усилиями этого участка начисто выкошена трава по обеим обочинам тракта для собственного скота. На тракте деревни Новая пристань водой снесло мост и размыло большой участок дороги. Гужевые машины переправляются через речку «вплавь». Гибнет хлеб, с таким трудом выращенный хлеборобами республики... из-за бездорожья за один лишь август в Дуванской автороте шоферами сломано 12 рессор, 7 шестерен коробок передач, 9 полуосей, 5 хвостовиков и даже одна рама, израсходовано 6134 литра бензина!»¹.

«Дорожный месячник», который согласно Постановлению Совета Министров Башкирской АССР и бюро Обкома ВКП(б) обычно проходил в конце мая – начале июня, ввиду частых дождей фактически начинался в начале июня². Однако данный месяц совпадал с сельскохозяйственными работами по заготовке сена и прополкой. В итоге рабочая сила существенно уменьшалась³. В 1951 г. согласно отчету доруправления БАССР, в «дорожном месячнике» активное участие принимали 58 районов (Калтасинский, Янаульский, Мишкинский, Белокатайский и др.). 5 районов

¹ Шаганов М. Пути – дороженьки // Красная Башкирия. 1950. № 193 (8522). С. 3.

² НА РБ. Ф. 6341. Оп. 1. Д. 7. Л. 17.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 28. Л. 54.

(Матраевский, Абзановский, Бирский, Покровский, Аскинский) массового выхода колхозников и транспорта не проводили, в следствии чего план «месячника» у них был сорван. За время «дорожного месяца» на работы привлекались около 16900 колхозников, 6700 подвод, 45 грузовых автомашин организаций и предприятий, 29 тракторов дорожных органов, 32 грейдера и 48 штук других прицепных снарядов. Проводились ремонтные работы на основных республиканских дорогах: Уфа-Чкалов, Уфа-Бирск-Янаул, Уфа-Кушнаренково, Чекмагуш-Бакалы, Бакалы-Туймазы, Уфа-Чишмы-Шингакуль. Использовались различные средства агитационной работы: комсомол, первичные партийные организации, районная газета, радио и проч.¹. Во втором полугодии того же года, в районах было организовано 574 колхозных бригад, куда входило 5157 человек и 2077 лошадей².

С каждым годом количество людей, подлежащих привлечению в порядке трудового участия на дорожные работы уменьшалось. Основная часть населения шла работать в промышленность. В 36 райдоротделах отсутствовали квалифицированные техники³. Ввиду того, что техническое руководство было возложено на дормастеров практиков, половина выполненных работ оценивалось на удовлетворительно⁴.

В зимний период деревянные снегоочистители работали только до середины января, т.к. ломались не выдерживая перегрузки⁵. В связи с чем план дорожных работ в зимний период на местных и республиканских дорогах выполнялся крайне неудовлетворительно, по вывозке леса – 76%, гравия – 47,6%, камня – 27%, по восстановлению и капитальному ремонту мостов – 27%⁶. Не справились с дорожными работами в зимний период исполкомы Альшеевского, Бураевского, Давлекановского, Иглинского,

¹ НА РБ. Ф. 6341. Оп. 1. Д. 9. Л. 22.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 28. Л. 56.

³ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 35. Л. 7.

⁴ Там же. Д. 35. Л. 4.

⁵ Там же. Д. 35. Л. 8.

⁶ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 32. Д. 57. Л. 75.

Краснокамского, Кушнаренковского, Мечетлинского, Покровского, Салаватского и Хайбуллинского райсоветов. Автогужевые дороги в этих районах находились в запущенном состоянии.

Ежегодно Башкирская АССР и Чкаловская область соревновались между собой за досрочное выполнение плана дорожных работ (см. таблицу 22).

Таблица 22

Итоги выполнения соцдоговора Башкирской АССР и Чкаловской области на 1 июля 1951 г.¹

Наименование работ	Ед. изм.	Башкирской АССР			Чкаловской области		
		план	вып.	%	план	вып.	%
Капитальный ремонт дорог	км	635	526,5	82,9	505	360	71,2
Капитальный ремонт мостов	пм	7850	5160,1	65,7	6950	3674	61,6
Вывезено всех материалов	м ³	45431	367294	81,5	367200	218300	81,7
Вывезено материалов привлеченным автотранспортом	м ³	-	30708	-	-	38800	-
Использовано привлеченного автотранспорта	автос мен	-	3577	-	-	3496	-
Использовано трудучастия	тыс. руб.	32000	18664,6	58,3	18000	7443,7	41,3
Земл. работы выполненные МДС	м ³	177700	39100	22	220000	67600	70
Построено дорог МДС	км	18	-	-	15	6	460
Капремонт дорог МДС	км	30	16,3	54,3	-	-	-

Итак, таблица 22 показывает, что в 1951 г. по многим показателям, а именно по капитальному ремонту дорог и мостов, по количеству использованного автотранспорта и трудучастия Чкаловская область уступала

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 28. Л. 59

Башкирской АССР. Во втором квартале 1951 г. между районами БАССР были подведены итоги соревнования по выполнению плана дорожных работ. Победителем стал Баймакский район, выполнивший годовой план на 174,8%. Району присудили переходящее «Красное Знамя» Совета Министров Башкирской АССР¹. В 1952 г. в соцсоревновании принимали участие 56 райдоротделов из 63, все дорожные участки и МДС №2.

Итак, выполнение плана дорожных работ в начале 1950-х гг. в БАССР было удовлетворительным². Климатические условия не давали вовремя приступить к дорожным работам. Большая часть колхозников с лошадьми была занята в промышленности³. План трудового участия населения не выполнялся. Бюджетных средств не хватало на приобретение необходимых материалов. Работу выполняли неопытные мастера-практики. Все это повлияло на качество выполненных работ⁴. Стоит отметить, что привлечение к дорожным работам автотранспорта промышленных и транспортных предприятий, с одной стороны, помогало дорожному хозяйству, но с другой - замедляло процесс превращения данной отрасли хозяйства в независимый профессиональный орган. В конце 1940-х – начале 50-х гг., несмотря на наметившийся сдвиг в сторону укрепления дорожного хозяйства, основная ставка все же делалась на привлечение помощи из вне. Данный факт лишал самостоятельности дорожную отрасль, и в итоге в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 11 мая 1953 г. и Постановлением Президиума Верховного Совета БАССР №6-3/72 от 20 мая 1953 г. Дорожное управление и Управление автомобильного транспорта были объединены в Управление дорожного и транспортного хозяйства при Совете министров БАССР⁵.

Таким образом, в послевоенное время перед дорожным хозяйством стояли сложные задачи, которые необходимо было решить в кратчайшие

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 28. Л. 60.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 29. Л. 3.

³ НА РБ. Ф. П-122. Оп. 29. Д. 166. Л. 56.

⁴ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 29. Л. 13.

⁵ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 41. Л. 7.

сроки. Существенным препятствием строительства дорог в начале 1950-х гг. в БАССР явилось недостаточное финансирование, крайний износ техники, неквалифицированное кадровое обеспечение. Немалую роль в развитии дорожного хозяйства республики сыграл «дорожный месячник». В целом по стране в первое послевоенное десятилетие для работы на местах было характерно рассредоточение ресурсов и многообъектность заданий при их слабом материальном и кадровом обеспечении, что и давало свой отрицательный результат¹. По ряду причин колхозы не были заинтересованы в дорожном строительстве. Во-первых, это отвлекало трудовые ресурсы от сельского хозяйства. Во-вторых, работы проводились бесплатно, с использованием колхозного скота, гужевого транспорта и инвентаря. В большинстве колхозов постоянные дорожные бригады не были организованы.

¹ Дороги России: исторический аспект. М., 1996. С. 144.

Заключение

Результаты проведенного исследования позволяют заключить, что после революции дорожное хозяйство Башкирии претерпело весьма существенные изменения. 1922 год для дорожного хозяйства стал годом неясностей, неточностей и сомнений, обусловленных многократной сменой ведомственной принадлежности и полной неопределенностью с источниками финансирования. Первоначально работы на дорогах велись исключительно по ремонту и перестройке мостов. В БАССР особую значимость приобретали мосты военного значения, ведущие к медеплавильным заводам. В 1920-е гг., в период восстановления народного хозяйства и НЭПа, дорожной проблеме не уделялось должного внимания. В первое десятилетие советской власти в дорожном хозяйстве требовалось решить ряд неотложных задач: во-первых, классифицировать дороги по их значению, определить их грузонапряженность, размеры, рост, распределение по кантонам, покрытие полотна, оценку состояния мостовых сооружений; во-вторых, создать самостоятельный орган межведомственного характера, способный эффективно управлять дорожным хозяйством, выступать в роли связующего звена между центральным аппаратом и регионами; в-третьих, модернизировать материально-техническую базу дорожного хозяйства, совершенствовать кадровый потенциал.

В целом реализация этих главных задач стали объективной исторической закономерностью в процессе восстановления народного хозяйства. В ходе исследования нами было выявлено, что кроме пятилетнего плана развития дорожного хозяйства, в БАССР был составлен «пятнадцатилетний перспективный план дорожного строительства (1926-1941 гг.)», который основывался на экономической стратегии – развития национальных территорий в рамках реализации плана ГОЭЛРО. В результате сложных восстановительных процессов стало очевидно уже на этапе планирования, что сложившаяся модель управления дорожным хозяйством

имела существенные недостатки. Поэтому окончательно решить «дорожную проблему» было невозможно. В 1930-е гг., в период реализации первых пятилетних планов, были заложены основы для создания единства в управлении дорожным хозяйством. В соответствии с политикой индустриализации страны в первую очередь необходимо было усилить максимально высокими темпами рост тяжелой и легкой индустрии, транспорта и сельского хозяйства. Без развитой сети транспортных коммуникаций решить этот вопрос было невозможно. Постановления СНК СССР по улучшению дорожного хозяйства не были реализованы. Многочисленные факты свидетельствовали о том, что дорожные организации не изменили методы своей работы, не сумели добиться четкости и оперативности. Основными причинами неудовлетворительного выполнения плана дорожного строительства в БАССР, по нашему мнению, послужили: недооценка и второстепенность данного вида деятельности; расход финансовых средств, выделенных на дорожное строительство, на другие цели; не проработка планов дорожного строительства на местах.

В середине 1930-х гг. государственная политика действовала согласно принятым директивам второй пятилетки, в которых четко обозначилась новая историческая тенденция – усиление обороноспособности страны. Дорожное хозяйство было передано в ведение Наркомата внутренних дел. Основная доля финансирования была направлена на строительство стратегически важных дорожных объектов. Для быстрой (форсированной) индустриализации страны необходимо было построить качественные, по техническим параметрам, дороги. В целях реализации этой задачи государственные и партийные органы применяли различные методы: насильно привлекали бесплатную неквалифицированную рабочую силу, заключенных из лагерей, трудовые артели колхозников для реконструкции дорожного полотна или строительства новых дорог. В условиях того времени данная мера была вынужденной. К концу второй пятилетки план дорожных работ был выполнен частично. С началом третьей пятилетки стал очевиден

факт: передача дорожного хозяйства в ведение НКВД ничуть не улучшила его развитие, а, наоборот, привела к негативным результатам. В предвоенные годы произошли существенные изменения, которые касались системы управления дорожным хозяйством. В ходе реорганизации строительство и управление дорогами общесоюзного значения остались в ведении Гушосдора НКВД СССР. Функции руководства строительством и эксплуатации дорог областного и местного значения выполняли Дорожные управления при СНК.

Импульсом для массового строительства дорог в БАССР стало увеличение автотранспортного потока. По автогужевым дорогам перевозилось более 40% грузооборота от всех видов транспорта. Центральному правительству не всегда удавалось контролировать процесс дорожных работ на периферии. В большинстве районов Башкирии население, предприятия, колхозы испытывали трудности в передвижении и транспортировке промышленной и сельскохозяйственной продукции.

В 1930-е гг. была организована масштабная работа по подготовке дорожников массовых профессий. Именно в данный период начали образовательную деятельность дорожные техникумы и институты. Организовывались краткосрочные курсы по подготовке рабочих по различным дорожным специальностям. По причине низкой оплаты труда и плохих социально-бытовых условий постоянный контингент квалифицированных рабочих не закреплялся в дорожном хозяйстве. Данный факт оказывал негативное влияние на условия выполнения производственных планов, качество дорог, соблюдение технических норм и стандартов, себестоимости дорожного строительства. Ключевое значение в решении дорожной проблемы играла мобилизация внутренних ресурсов населения. Фактически была восстановлена модель дорожной повинности, которая применялась в царской России. В конце 1930-х – начале 1950-х гг. сельское население выполняло основной объем работ в дорожном строительстве. Дорожная повинность негативно отразилась на развитии дорожного хозяйства. Колхозы не отработывали положенное по закону

трудовое участие на дорожных работах, и за колхозами оставалась огромная задолженность. Бездорожье страны, низкое качество дорог можно рассматривать как прямое следствие длительного существования дорожной повинности сельского населения.

Индустриализация дорожного строительства Башкирской АССР в годы первой пятилетки проходила в сложных условиях. Намеченный правительством первый пятилетний план в области дорожного строительства базировался исключительно на механизации дорожных работ, то есть на применении индустриальных методов. В срочном порядке строились заводы по производству дорожных машин. На почве социалистической индустриализации начался процесс полной перестройки дорожного хозяйства, от кадрово-управленческой структуры до материально-технического обеспечения.

Комплекс исследованных источников позволяет заключить, что дорожному хозяйству Башкирии катастрофически не хватало дорожных механизмов, автотранспортных машин. Достаточной ремонтной базы на дорожных участках также не было. Машины не использовались в виду отсутствия авторезины, запчастей и бензина. Большая часть тракторов для дорожных работ выделялась по трудучастию. Среди дорожных участков широкое распространение получили рационализаторские предложения. Но архаичным, негативным фактом было отсутствие новых строительных материалов, применялись традиционные – лес, гравий и камень. В конце 1930-х гг. в Башкирии впервые при строительстве дорог в малых количествах, в процессе опытного строительства, стали использовать нефтепродукты.

В годы Великой Отечественной войны дорожное хозяйство Башкирской АССР сыграло новую стратегическую роль и способствовало эффективному взаимодействию тыла и фронта. В условиях войны потенциал республики – демографический, индустриальный, аграрный, культурный был полностью мобилизован на защиту Родины и победу над фашистской Германией. В

связи с новым размещением производительных сил, изменением системы кооперации между предприятиями, крупным ростом производства резко увеличились перевозки внутри региона. По дорогам Башкирии перевозили уголь, нефть и прочее сырье. Благодаря слаженной работе дорожников по очистке снега с заготовительных пунктов беспрепятственно вывозился хлеб. Особое внимание в годы войны уделялось зимнему содержанию дорог.

В силу ряда объективных причин в данный период массового строительства дорог не велось. Основное внимание было уделено мостам и переправам. Помимо трудового участия населения в возрасте от 14 до 16 лет, применялся платный труд воинских частей. В качестве бесплатного труда для ремонта дорог привлекали отряды «трудармейцев». Но следует отметить и негативные моменты: дорожных работников систематически отвлекали от своих прямых обязанностей на выполнение других хозяйственных работ по заданию райкомов ВКП(б) и райсоветов; техника простаивала из-за отсутствия горючего, запчастей; не хватало квалифицированных дорожных мастеров; зарплаты работников дорожного хозяйства были низкими; к концу Великой Отечественной войны автогужевые дороги пришли в негодное состояние, требовался срочный ремонт дорожного полотна.

В начале четвертой пятилетки основные силы дорожников были сосредоточены на восстановлении и реконструкции старых дорог. Процесс выполнения плана дорожного строительства в конце 40-х – начале 1950-х гг. в Башкирии не увенчался успехом. Климатические условия не давали вовремя приступить к дорожным работам. Большая часть колхозников и гужевого транспорта были задействованы в промышленности. План трудового участия населения не выполнялся. Бюджетных средств не хватало на приобретение необходимых материалов. Работу выполняли неопытные мастера-практики. Все эти факторы негативно повлияли на качество выполненных дорожных работ. Следует отметить что, с одной стороны, привлечение к дорожным работам автотранспорта промышленных и транспортных предприятий усиливало дорожное хозяйство, но, с другой -

замедляло процесс превращения данной отрасли хозяйства в независимый и профессиональный орган. Немалую роль в развитии дорожного хозяйства в республике сыграл «дорожный месячник». В целом для страны в первое послевоенное десятилетие было характерно рассредоточение ресурсов и многообъектность заданий. При этом их слабое материальное и кадровое обеспечение принесло отрицательные результаты. Несмотря на наметившийся сдвиг в сторону укрепления дорожного хозяйства, основная ставка все же делалась на привлечение помощи извне, что лишило дорожную отрасль самостоятельности. В конечном счете, Дорожное управление и Управление автомобильного транспорта были объединены в Управление дорожного и транспортного хозяйства при Совете Министров БАССР.

Список использованных источников и литературы

1. Источники

1.1. Неопубликованные источники

1.1.1 Материалы архивов

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) г. Москва

1. Ф. Р-5446. Совет Министров СССР
Оп. 18а. Д. 656.
Оп. 25а. Д. 7197.
Оп. 43а. Д. 3781.
2. Ф. А-259. Совет Министров РСФСР (Совмин РСФСР).
Оп. 38. Д. 298.
3. Ф. А-406. Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции РСФСР (НК РКИ РСФСР)
Оп. 7. Д. 1539.
4. Ф. Р-374. Центральная контрольная комиссия ВКП(б) - Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции СССР (ЦКК ВКП(б) - НК РКИ СССР).
Оп. 10. Д. 2307.
5. Ф. А-399. Главное дорожное управление (Главдорупр) при Совете Министров РСФСР.
Оп.1. Д. 28, 69, 86, 94, 121, 150, 187, 560.
Оп. 2. Д. 3, 7, 10, 11.
6. Ф. Р-4041. Главное управление коммунального хозяйства (ГУКХ) Наркомата внутренних дел РСФСР.
Оп. 1. Д. 1849

7. Ф. А-398. Министерство автомобильного транспорта РСФСР (Минавтотранс РСФСР) и его республиканские объединения.

Оп. 1. Д. 407.

8. Ф. Р-7511. Комиссия советского контроля (КСК) при Совете народных комиссаров СССР.

Оп. 1. Д. 209.

9. Ф. Р-4426. Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог СССР (Автодор).

Оп. 1. Д. 37.

10. Ф. 10145. Богданов Николай Кузьмич, советский государственный деятель, заместитель Министра внутренних дел СССР (1948-1953), заместитель Министра внутренних дел РСФСР (1955-1959).

Оп. 1. Д. 69.

11. Ф. Р-9419. Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор) Министерства внутренних дел СССР.

Оп. 1. Д. 8.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ) г. Москва

12. Ф. 2277. Управление шоссейных, грунтовых и узкоколейных железных дорог Комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР (УПШОСС).

Оп. 1. Д. 5, 48.

Оп. 7. Д. 33.

Оп. 8. Д. 23, Д. 42.

Оп. 11. Д. 14.

13. Ф. 8130. Государственный всесоюзный трест по изготовлению локомотивов и машин дорожного строительства (Дормаштрест) Главного управления среднего машиностроения Наркоммаша СССР. 1930-1937 гг.

Оп.1. Д. 91.

14. Ф. 312. Учреждения по строительству и эксплуатации автомобильных и шоссейных дорог СССР

Оп. 1. Д. 21, 23.

Национальный архив Республики Башкортостан (НА РБ) г. Уфа

15. Ф. Р-786. Управление строительства и ремонта автомобильных дорог при Совете Министров Башкирской АССР

Оп. 1. Д. 1, 2, 3, 4, 10, 27, 29, 35, 51, 69, 76, 77, 93, 98, 99, 112, 117, 122, 127, 136, 137, 139, 194, 204, 205, 218, 227, 455, 457.

Оп. 2. Д. 2, 3, 4, 7, 28, 31, 40.

Оп. 3. Д. 1, 2, 4, 4а, 8а, 10, 35, 39, 41, 42, 48.

Оп. 5. Д. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 28, 29, 35, 41.

16. Ф. П-122. Башкирский республиканский комитет КП РСФСР

Оп. 8. Д. 117.

Оп. 13. Д. 30.

Оп. 25. Д. 106, 139.

Оп. 26. Д. 159а.

Оп. 27. Д. 200.

Оп. 29. Д. 145, 166.

Оп. 32. Д. 57.

17. Ф. Р-833. 286-й дорожно-эксплуатационной участок Управления шоссейных и грунтовых дорог автотранспорта при СНК Башкирской АССР.

Оп. 1. Д. 6, 21, 27, 29, 63.

18. Ф. 7174. Партийная организация КПСС дорожно-строительного управления треста «Башдорстрой», г. Стерлитамак.

Оп. 1. Д. 2.

19. Ф. Р-689. Башкирский республиканский совет Всесоюзного общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог.
Оп. 2. Д. 12, 122.
20. Ф. Р-788. 290-й Хайбуллинский дорожно-эксплуатационный участок Башдортранспорта.
Оп. 1. Д. 5.
21. Ф. Р-8911. Башкирский областной комитет профсоюза шоферов и авиарботников.
Оп. 1. Д. 2, 4.
22. Ф. 2787. Партийная организация КПСС дорожного участка № 287, Стерлитамакский район.
Оп. 1. Д. 5, 8, 11, 12, 14.
23. Ф. 3547. Партийная организация КПСС управления «Башавтодор», г. Уфа, Советский район
Оп. 1. Д. 1, Д. 4.
24. Ф. 6341. Партийная организация КПСС дорожной конторы треста «Башнефтедорстрой», г. Ишимбай.
Оп. 1. Д. 1, 5, 7, 9.

1.2 Опубликованные источники

1.2.1 Сборники документов и материалов

1. Вопросы организации общесоюзного Народного Комиссариата Строительного и Дорожного Машиностроения // Постановление Совнаркома СССР от 17 февраля 1946 года № 398.
2. Декреты советской власти. В 2 т. Том I. 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. – М.: Государственное изд-во политической литературы, 1957. – 626 с.

3. Индустриализация СССР 1926 - 1928 гг. Документы и материалы. – М.: Наука, 1969. – 535 с.
4. Исторические материалы: Индустриализация СССР 1933-1937 гг. Документы и материалы. – М.: Наука, 1971. – 311 с.
5. Политбюро и крестьянство: высылка, спецпоселение 1930-1940 гг. В 2-х кн. Кн. 1. – М.: РОССПЭН, 2005. – 912 с.
6. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917-1918 гг. – М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. – 1483 с.
7. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 год. – М.: Управление Делами Совета Народных комиссаров Союза ССР и Совета Труда и Оборона, 1930.
8. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 год. – М.: Управление Делами Совета Народных комиссаров Союза ССР и Совета Труда и Оборона, 1931. – 24 с.
9. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. – М., 1946. – 878 с.
10. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. – М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1944. – 1198 с
11. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Часть II. 1925-1953. Коллектив авторов. Сборник документов цикла «КПСС в стенограммах, документах и материалах». 7-е изд. – М.: Госполитиздат, 1953. – 1204 с.
12. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1971) / Ин-т марк.-ленин. при ЦК КПСС. - 8-е изд., доп. и испр. – М.: Политиздат, Т.5. 1931-1941 / Под общ. ред. П.Н. Федосеева, К.У. Черненко. 1971. – 479 с.
13. О задачах партии в деле выдвижения рабочих и крестьян в госаппарат / Постановление ЦК ВКП(б) от 7 марта 1927 года // КПСС в резолюциях и

- решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. – М.: Политиздат, Т.4. 1984. – С. 157-160.
14. О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства // Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР. 1934. № 57. Ст. 427.
 15. О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссежных и грунтовых дорог // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1936. № 11. Ст. 88.
 16. Об организации принудительных работ без содержания под стражей: Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 6 сентября 1926 г. // Собрание Узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства РСФСР. 1926. № 80. Ст. 596.
 17. Положение о Главном управлении шоссежных дорог Народного комиссариата внутренних дел Союза ССР / Справочник районного прокурора / Под ред.: Бочкова В.М. – М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1942. – 736 с.
 18. Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 года О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения. – Элиста: Облдортранс, 1935. – 20 с.
 19. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР (1923–1960). Справочник / О-во «Мемориал», Гос. архив Рос. Федерации; Сост. М. Б. Смирнов. – М.: Звенья, 1998. – 599 с.
 20. XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). 30 января – 4 фев. 1932. Стенографический отчет. – М.: Партиздат, 1932. – 296 с.

1.2.2. Труды партийных и государственных деятелей

1. Бухарин Н.И. Избранные труды. История и организация науки и техники. – Л.: Наука, 1988. – 507 с.

2. Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 1. – М.: Политиздат. 1967. – 564 с.
3. Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 2. – М.: Политиздат. 1967. – 372 с.
4. Сталин И.В. Сочинения. Т. 13. – М.: ОГИЗ: Политиздат, 1951. – 424 с.
5. Каганович Л.М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. – М.: Вагриус, 2003. – 669 с.
6. Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 43. М.: Политиздат, 1970. – 562 с.

1.2.3 Нормативно-правовые акты

1. Постановление Правительства РФ от 17 апреля 1999 г. № 438 О Государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. №17, 1999. ст. 2150.
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 07.02.2017) Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. №46. 2007, ст. 5553.

1.2.4 Народно-хозяйственные планы

1. Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. – М.: ОГИЗ, 1946. – 88 с.
2. Башкирская АССР. Государственная плановая комиссия. Основные показатели плана народнохозяйственного и социально-культурного

- строительства Башкирской АССР на 1933 год / отв. ред. А.К. Самсонов. – Уфа: Госплан БАССР, 1933. – 177 с.
3. Народнохозяйственный план подведомственного Башкирской АССР хозяйства и социально-культурного строительства на 1939 год: (основные показатели) / Гос. плановая комис. при СНК БАССР / отв. ред. Г.В. Нигмаджанов. – Уфа: Госплан БАССР, 1939. – 125 с.
 4. Основные показатели народнохозяйственного плана Башкирской АССР на 1934 год: материалы к XVI Башкирской облпартконференции/отв. ред. Ш.М. Даутов. – Уфа: Госплан БАССР, 1934. – 31 с.
 5. Основные показатели народнохозяйственного плана Башкирской АССР на 1935 год: проект / Гос. плановая комис. Башкирской АССР/отв. ред. Я.Н. Дубенский. – Уфа: Госплан БАССР, 1935. – 66 с.
 6. Основные показатели плана народного хозяйства и социально-культурного строительства БАССР на 1936 год / Гос. плановая комис. Башкирской АССР/ отв. ред. Я.Н. Дубенский. – Уфа: Госплан БАССР, 1936. – 77 с.
 7. Пятилетний план народно-хозяйственного строительства СССР / Госплан СССР. 3-е изд. Т. 3. – М.: Плановое хозяйство, 1930. – 606 с.
 8. Третий пятилетний план развития Народного хозяйства СССР: доклад и заключит. слово на XVIII съезде ВКП (б) 14-17 марта 1939 / В. Молотов. – М.: Госполитиздат, 1939. – 64 с.

1.2.5 Периодическая печать

1. Газета «Власть труда» (1922-1924 гг.) – общественно-политическая газета, печатный орган Башкирского обкома РКП(б) и ЦИК Башкирской АССР.
1922. № 157.
2. Газета «Красная Башкирия», 1925-1944 гг. – общественно-политическая газета, печатный орган Башкирского Обкома и Уфимского горкома

ВКП(б), Верховного Совета БАССР и Уфимского горсовета депутатов трудящихся.

1925. №223 (1845).

1929. №244 (5548).

1933. № 183 (2704), № 134 (3703).

1934. № 13 (3857).

1940. №194 (5794).

1941. № 61 (5964).

1944. № 17 (6802).

1946. № 60 (7358), № 166 (7464).

1950. № 190 (8519), № 193 (8522).

3. Журнал «За рулем» (1928-1940 гг.) – журнал всесоюзного общества Автодор.

1928. № 4, № 8.

1929. № 9, № 29.

1930. № 11, № 23.

1931. № 21, № 23.

1932. № 2, № 13, №21.

1933. № 5.

1935. № 14.

10. Журнал «Хозяйство Башкирии» (1927-1933 гг.) – экономический журнал. Орган Гос. плановой комиссии при Совете народных комиссаров БАССР.

1930. № 4.

1.2.6 Статистические сборники

1. Барсов Н.Н. Указатель основной литературы по статистике Башкирской АССР. Материалы к историко-библиографическому обзору важнейших литературных источников. – Уфа: Башкортостанстат, 2006. – 39 с.

2. Башкирская АССР районный экономический справочник. Гос. плановая комис. при СНК БАССР/отв. ред. Г.В. Нигмаджанов. – Уфа: Башгосиздат, 1939. – 246 с.
3. Башкирия за 50 лет: статистический сборник/ЦСУ РСФСР, Стат. упр. Башк. АССР; сост.: Р.Ш. Исмагилов, Ф.И. Рязанова, Н.В. Потемкина и др. / ред. Н.Н. Комаров, Р.З. Гайфуллина, М.С. Хусаинов и др. – Уфа: Статистика, Башкирское отделение, 1969. – 133 с.
4. Башкирия в Союзе ССР: статистический сборник / ЦСУ РСФСР, Стат. упр. Башк. АССР; сост.: З.И. Мухаметова, А.Б. Киреева, Н.В. Потемкина и др. / ред. В.Н. Комаров, Р.З. Гайфуллина, М.С. Хусаинов и др. – Уфа: Статистика, 1972. – 251 с.
5. Башкирия в Союзе ССР: статистический сборник/сост.: В.З. Рогачев, Г.Е. Галибина, Н.В. Потемкина и др./ред. А.А. Мурманский, Р.З. Гайфуллина, М.С. Хусаинов и др. ЦСУ РСФСР, Стат. упр. Башк. АССР. – Уфа: Башкирское книжное издательство, 1982. – 262 с.
6. Володарский Л.М. Статистика рассказывает. – М.: Молодая гвардия, 1982. – 191 с.
7. Десять лет Советской Башкирии 1919-1929 (Материалы к юбилейному Съезду Советов). – Уфа: Правительство Башкирской АССР, 1929. – 425 с.
8. Динамика и география грузового движения на путях сообщения СССР (1928-1931). ЦУНХУ СССР. – М., 1932. – 127 с.
9. Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. – М.-Л.: Государственное социально-экономическое издательство, 1932. – 669 с.
10. Народное хозяйство и культурное строительство Башкирской АССР: статистический сборник/Статистическое управление Башкирской АССР /отв. за вып. Ю.Ф. Симаков. – Уфа: Госстатиздат, 1959. – 169с.
11. Народное хозяйство и культурное строительство Башкирской АССР: статистический сборник. ЦСУ РСФСР. Статистическое управление Башкирской АССР. – Уфа: Статистика, 1964. – 290 с.

12. Народное хозяйство Башкирской АССР (1917-1967): статистический сборник. Статистическое управление Башкирской АССР / ред. В.Н. Комаров и др. – Уфа: Статистика, 1967. – 277 с.
13. Обзор Уфимской губернии за за 1899 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1900. – 102 с.
14. Обзор Уфимской губернии за за 1900 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1902. – 125 с.
15. Обзор Уфимской губернии за за 1901 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1903. – 93 с.
16. Обзор Уфимской губернии за за 1902 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1903. – 98 с.
17. Обзор Уфимской губернии за за 1903 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1904. – 96 с.
18. Обзор Уфимской губернии за за 1904 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1905. – 103 с.
19. Обзор Уфимской губернии за за 1905 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1906. – 81 с.
20. Обзор Уфимской губернии за за 1906 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1908. – 88 с.
21. Обзор Уфимской губернии за за 1907 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1909. – 80 с.
22. Обзор Уфимской губернии за за 1908 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1910. – 70 с.
23. Обзор Уфимской губернии за за 1909 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1911. – 61 с.
24. Обзор Уфимской губернии за за 1910 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1912. – 97 с.
25. Обзор Уфимской губернии за за 1911 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1914. – 99 с.

26. Обзор Уфимской губернии за за 1912 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1914. – 116 с.
27. Обзор Уфимской губернии за за 1913 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1915. – 120 с.
28. Обзор Уфимской губернии за за 1914 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1915. – 128 с.
29. Обзор Уфимской губернии за за 1915 год. – Уфа: Губ. электр. тип., 1917. – 98 с.
30. Памятная книжка Уфимской губернии за 1889 / под ред. секретаря Губ. стат. ком. Н.А. Гурвич. – Уфа: губерн. Типограф., 1889. – 312 с.
31. Районы Башкирской АССР: Стат. справочник. – Уфа, 1931. – 325 с.
32. Районы Башкирии: экономико-статистический справочник районов за 1932-1933 гг. / Упр. нар.-хоз. учета Башк. АССР. – Уфа: Башнархозучета, 1934. – 65 с.
33. СССР в цифрах 1935 г. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. – М., 1935. – 316 с.
34. Статистический справочник СССР за 1928 г. – М.: Статистическое издательство ЦСУ СССР, 1929. – 958 с.
35. Социалистическое строительство Башкирии за пятнадцать лет экономико-статистический справочник Упр. нар.-хоз. учета БАССР/отв. ред. и авт. предисл. А.Т. Гисматуллин. – М.: Союзоргучет, 1934. – 144 с.
36. Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1935. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. – М., 1935. – 584 с.
37. Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1936. ЦУНХУ. Госплана СССР - В/О Союзоргучет. – М., 1936. – 719 с.
38. Справочная книжка Уфимской губернии 1883 год. / Под редакцией Н.А. Гурвича. – Уфа, 1883. – 875 с.
39. Транспорт. Пути сообщения. Грузовые перевозки / Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник. – Спб.: Русско-Балтийский информ. центр БЛИЦ, 1995. – 415 с.

40. 15 лет Советской Башкирии. – Уфа: Правительство Башкирской АССР, 1934. – 284 с.
41. XX лет Башкирской Автономной Советской Социалистической Республики (1919-1939 гг.): сборник статей/ред. кол.: Р.У. Кузыев, Ф.С. Кудряшев, В.П. Крюков и др. – Уфа: Башгосиздат, 1939. – 215 с.

2. Литература

2.1. Статьи и монографии

1. Артамонов А.Е. Спецобъекты Сталина. Экскурсия под грифом «секретно». – М.: Алгоритм, 2013. – 288 с.
2. Артоболевский И.И., Благонравов А.А. Очерки истории техники в России (1861-1917). – М.: Наука, 1975. – 397 с.
3. Аллагулова Е.М. Социальная структура и мобильность населения Башкортостана в 1930-1950-е годы. – Уфа: Вост. ун-т, 2008. – 120 с.
4. Аминов Ш.Х. Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом. – Уфа: Монография, 2008. – 251 с.
5. Анохин А.И. Дорожные машины / А.И. Анохин. – Ленинград: Ленготрасиздат, 1933. – 696 с.
6. Анохин А.И. Дорожное дело / А.И. Анохин, И.К. Шкадов, И.Е. Бугаев, Л.В. Пашков, Сидоренко. – М.-Л.: Гостраниздат, 1933. – 747с.
7. Бабков, В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. – М.: Транспорт, 1988. – 269 с.
8. Бабков В.Ф. Пути сообщения. – М.: МАДИ, 1993. – 221 с.
9. Бернацкий Л.Н. Ближайшие задачи строительства. – М.: Плановое хозяйство; Ленинград: Госплан СССР, 1926. – 69 с.
10. Бирск / К. Ш. Ахияров и др.; ред. коллегия: П. И. Пеннер и др.; сост. М. И. Иванов. – Уфа: Башкирское книж. изд-во, 1989. – 96 с.

11. Белорецк / под ред. В.А. Сурин и др. – Уфа: Башк. кн. изд-во, 1979. – 80 с.
12. Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М.: Государственное военное издательство Народного комиссариата обороны Союза ССР, 1939. – 264 с.
13. Веселовский Б.Б. История земства за 40 лет. Т. 2. – Санкт-Петербург: Издательство О. Н. Поповой, 1909. – 703 с.
14. Волков М.И., Штауб К.И., Гельмер В.О. Дорожные строительные материалы. – М.-Л.: Наркомхоз РСФСР, 1939. – 584 с.
15. Гладков И.А. Очерки советской экономики. 1917-1920 гг. – М.: Госполитиздат, 1956. – 504 с.
16. Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства в период с 1917 по 1936 годы / А. В. Горбачева // История государства и права. – 2015. – № 6. – С. 26-30.
17. Города и районы Республики Башкортостан. – Уфа: АНО «Издательский дом «Республика», 2007. – 104 с.
18. Гольц Г.А. Значение транспорта в народном хозяйстве: новые подходы к количественной оценке // Проблемы прогнозирования. – 1994. – № 6. – С. 64–75.
19. Гольц Г.А., Филина В.Н. Пути развития транспорта в России // Проблемы прогнозирования. – 1998. – №3. – С. 74–86.
20. Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России: исторический очерк // Россия и современный мир. – 2007. – № 1 (54). – С. 119–136.
21. Гончаров Г.А. «Принуждение к труду» и «принудительный труд» в социально-экономической политике первых десятилетий Советской власти (1917–1940) // Мобилизационная модель экономики: исторический опыт России XX века: сборник материалов II Всероссийской научной конференции / под ред. Г.А. Гончарова, С.А. Баканова. – Челябинск: Энциклопедия, 2012. – С. 540-545.

22. Де-Рошефоръ Н.И. Иллюстрированное Урочное положение. Издательство: Петроградъ, складъ изданія К.Л. Риккера, 1916. – 359 с.
23. Демографическая модернизация России, 1900-2000 / под ред. А.Г. Вишневого. М.: Новое издательство, 2006. – 608 с.
24. Дороги России. Исторический аспект / под ред. Надежко А.А. – М.: издательская фирма КРУК, 1996. – 408 с.
25. Дороги России. Страницы истории дорожного дела: научно-популярная литература. – СПб.: Лики России, 1996. – 200 с.
26. Дорожная отрасль Башкортостана. – Уфа: Рекл. проспект, 1999. – 47 с.
27. Дорожная отрасль Республики Башкортостан: Этапы пути / авторы сост. Мазин В.И., Возненко О.Г. – Уфа: Госстройтранс РБ, 2004. – 224 с.
28. Долгополов К.В., Федорова Е.Ф. Поволжье. Экономико-географический очерк. – М.: Просвещение, 1967. – 208 с.
29. Желтоносов В.М., Гудакова Л.В. Финансово-кредитные отношения в России: исторический аспект. 2-е изд., доп. Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2008. – 330 с.
30. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства: Вопросы теории и практики / Отв. ред. Маркова А.Н. АН СССР, Ин-т экономики. – М.: Наука, 1990. – 160 с.
31. История техникума // Ряжский Дорожный Техникум. URL: <http://rdt.org.ru/istoriya-tekhnikuma.html> (Дата обращения: 12.09.2017).
32. История социалистической экономики СССР. Том 1. Советская экономика в 1917-1920 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. – М.: Наука, 1976. – 448 с.
33. История социалистической экономики СССР. Том 2. Переход к нэпу. Восстановление народного хозяйства СССР: 1921-1925 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. – М.: Наука, 1976. – 480 с.
34. История социалистической экономики СССР. Том 3. Создание фундамента социалистической экономики в СССР: 1926-1932 гг. В 7-ми

- т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. – М.: Наука, 1977. – 536 с.
35. История социалистической экономики СССР. Том 4. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР: 1933-1937 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. – М.: Наука, 1978. – 520 с.
36. История социалистической экономики СССР. Том 5. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. – М.: Наука, 1978. – 566 с.
37. История Башкортостана в XX веке / под. ред. М.Б. Ямалова, Р.З. Алмаева. – Уфа: Изд-во БГПУ, 2007. – 308 с.
38. История Башкортостана (1917-1990 гг.) / Под общ. ред. Р.З. Янгузина. – Уфа, 1997. – 276 с.
39. История Башкортостана с древнейших времен до наших дней: В 2 т. / Под. ред. И.Г. Акманова. Т.2. – Уфа: Китап, 2004. – 599 с.
40. История Башкортостана. XX в. / Сост. Акманов И.Г., Касимов С.Ф. – Уфа: Китап, 2006. – 600 с.
41. Исторические очерки строительства дорог и мостов / В.П. Бойко, В.Н. Ефименко, А.П. Кадесников, В.М. Картопольцев, В.Н. Музалев; отв. Ред. Проф. Л.С. Ляхович. – 2-е изд., перераб. и доп. – Томск: Издательство Томского государственного архитектурно-строительного университета, 2012. – 150 с.
42. История сталинского Гулага. Т. 3. Экономика Гулага / Отв. ред. и сост. О.В. Хлевнюк. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2004. – 624 с.
43. История Уфы: краткий очерк / Ганеев Р.Г., Болтушкин В.В., Кузеев Р.Г. – Уфа: Башкирское книжное издательство, 1981. – 604 с.
44. История Уфимского автотранспортного колледжа (1930-2005). Сост. Р.А. Аюпов. – Уфа: Издательство Лаки, 2005. – 256 с.

45. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945). – М.: Наука, 1981. – 480 с.
46. Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования / И.Д. Ковальченко; Отделение историко-филологических наук. 2-е изд., доп. – М.: Наука, 2003. – 486 с.
47. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.1 Дооктябрьский период. – М.: Дориздат, 1951. – 332 с.
48. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.2. Послеоктябрьский период. – М.: Дориздат, 1957. – 367 с.
49. Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии: краткий экономико-географический очерк. – Уфа: Башкнигоиздат, 1960. – 60 с.
50. Лаббе П. По дорогам России от Волги до Урала: пер. с фр. А.Ш. Губайдуллиной и Л.Ф. Сахибгареевой под ред. И.В. Кучумова; отв. ред. В.А. Тишков / Поль Лаббе; Ин-т этнологии и антропологии им. Н.Н. Миклухо-Маклая РАН. – М.: Изд-во Паулсен, 2017. – 224 с.
51. Лельчук В.С. Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. – М.: Политиздат, 1984. – 302 с.
52. Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. В 3-х томах, с приложением 5 картограмм и карт губерний. Том II. – Спб.: типография Министерства внутренних дел, 1902. – 972 с.
53. Миренков А.И. Военно-экономический фактор в Сталинградском сражении и Курской битве. РИЦ МО РФ, 2005. – 310 с.
54. Миронов Б.Н., Степанов З.В. Историк и математика. (Математические методы в историческом исследовании). – Ленинград: Наука, 1976. – 184 с.
55. Михайлов И.Д. Транспорт: его современное состояние. – М.: тип. Н. Желудковой, 1919. – 45 с.
56. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913-1925. – М.; Л.: Экономическая жизнь, 1925. – 246 с.

57. Могилевкина И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. – М.: Наука, 2005. – 357 с.
58. Муллагулов М.Г. Башкирский народный транспорт. XIX – начало XX в. / М.Г. Муллагулов; ИИЯЛ УНЦ РАН. – Уфа, 1992. – 149 с.
59. Недорезов И.А. Машины строительного производства: учебное пособие для вузов / И. А. Недорезов, А. Г. Савельев. – М.: МГТУ им. Н. Э. Баумана, 2010. – 119 с.
60. Нефть на Каме / М.П. Новиков, М.С. Зеликман, А.Н. Яшина. – М.: Недра, 1988. – 221 с.
61. Октябрьский и октябрыцы: авт. кол.: А.Г. Ахметшин, Н.С.Бабич, А.И.Бурма и др. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Недра, 1983. – 301 с.
62. Основные этапы развития дорожного хозяйства РСФСР за 50 лет (1917-1967 гг.) / Н.А. Алексеев, П.Ф. Бурлай, В.А. Станкевич; М-во автомоб. транспорта и шоссейных дорог РСФСР. ЦБТИ. – М.: Транспорт, 1967. – 54 с.
63. Очерки по истории Башкирской АССР: в 2 т.: Т. II. Под ред. Иванкова В.П., Кузеева Р.Г., Сайранова Х.С., Чугаева Д.А. – Уфа: Башкирское книжное издательство, 1966. – 643 с.
64. Петросян К.А. Советский метод индустриализации. – М., 1951. – 260 с.
65. Повинности российского крестьянства в 1930-1960-х годах / М.А. Безнин, Т.М. Димони, Л.В. Изюмова; ВНКЦ ЦЭМИ РАН, Вологод. гос. пед. ун-т. –Вологда, 2001. – 141 с.
66. Политическая экономия / К. В. Островитянов, Д. Т. Шепилов, Л. А. Леонтьев, И. Д. Лаптев, И. И. Кузьминов, Л. М. Гатовский; Под ред. Островитянова К.В. – М.: Госполитиздат, 1954. – 454 с.
67. Построение фундамента социалистической экономики в СССР. 1926-1932 гг. / Под ред. И. А. Гладкова. – М.: АН СССР, 1960. – 574 с.
68. Пути сообщения в России / под ред. Маневича С.Л. Петроград: типо-литография Комиссариата Северо-Западного округа путей сообщения, 1920. – 296 с.

69. Пути развития инфраструктуры региона: Сб. ст. АН СССР, Башк. фил., отд. экон. исслед. / отв. ред. Митрофанова Л.В. – Уфа: БФАН СССР. 1984. – 119 с.
70. Развитие транспорта СССР. 1917-1962: Ист.-экон. очерк / Акад. наук СССР. Ин-т экономики. – М.: Акад. наук СССР, 1963. – 403 с.
71. Роднов М.И. Начало автомобилизации Стерлитамака // Третьи Усмановские чтения: материалы конф. (Стерлитамак, 2 декабря 2016 г.) / Стерлитамакский филиал БашГУ; науч. ред. Д.П. Самородов и др. – Стерлитамак, 2016. – С. 132-134.
72. Роднов М.И. Автомобиль на Южном Урале – к вопросу об уровне модернизации российского общества в начале XX в. // История, университет, историк: Сб. научных статей / Отв. ред. В.Л. Пянкевич, В.В. Морозан / Санкт-Петербургский государственный университет, институт истории. – СПб., 2014 (Труды исторического факультета СПбГУ. Том 19). –С.79-86.
73. Роднов М.И. Транспортные коммуникации в Башкортостане на рубеже XIX-XX вв. // Организация территории: статика, динамика, управление: Материалы Всероссийской научно-практической конференции / БГПУ, Кафедра экономической географии, кафедра всеобщей истории Башкирского госпедуниверситета. – Уфа: Изд-во БГПУ, 2006. – С. 152-157.
74. Роднов М.И. Социально-экономическое развитие Башкортостана в начале XX в. // История Башкортостана во второй половине XIX – начале XX века. В 2 т.: Т. II / Отв. ред. И. М. Гвоздиков, М. И. Роднов / ИИЯЛ УНЦ РАН, Отделение социальных и гуманитарных наук АН РБ. Уфа: Уфимский полиграфкомбинат, 2007. – С. 96-173.
75. Рудченко П.И. Гужевые и водные пути. Высочайше утвержденное Особое Совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Свод трудов местных комитетов по 49 губерниям европейской России. – СПб.: Типография В. Ф. Киршбаума, 1904. – 285 с.

76. Самородов Д.П. Становление и развитие системы стационарной торговли в дореволюционной Башкирии (эпоха капитализма): монография / Д.П. Самородов. – М.: Уникум-Центр, 2001. – 255 с.
77. Саяхова Ф.Л. Осуществление ленинского плана построения социализма в Башкирии (1926-1937 гг.). – Уфа, 1972. – 240 с.
78. Салават / авт. кол.: В. Азнагулов, Г. Галиев, Г. Галин и др. – Уфа: Башк. кн. изд-во, 1987. – 68 с.
79. Советская Башкирия: исторические очерки / Академия наук СССР, Башкирский филиал, Институт истории, языка и литературы; под ред. Р.Г. Кузеева, А.И. Харисова, Б.Х. Юлдашбаева. – Уфа: Башкирское кн. изд-во, 1957. – 371 с.
80. Сорокин Ю.К. Первое шоссе России: Москва-Санкт-Петербург / Сорокин Ю.К., Рубан В.С. – М.: Дороги, 1996. – 125 с.
81. Стерлитамак / под ред. Г. Арсланов, М. Абдуллин, М. Резбаев и др. – Уфа: Башк. кн. изд-во, 1984. – 104 с.
82. Строительство автомобильных дорог. – М.: Дориздат. 1948. – 304 с.
83. Страментов А.Е. Курс городских дорог: Допущено Всес. ком-том по делам высшей школы при СНК СССР в качестве учеб. пособия для втузов системы НККХ / А.Е. Страментов, проф. д-р техн. наук. – М.; Л.: Изд-во Наркомхоза РСФСР, 1944. – 374 с.
84. Справочная энциклопедия дорожника. – М.: Дорожная наука. Т. 4. 2006.
85. Тахаев Х.Я. Башкирия: экономико-географическая характеристика / Х.Я. Тахаев; отв. ред. П.Г. Воробьев. – М.: Госиздат геогр. лит., 1950. – 327 с.
86. Транспорт СССР. Итоги за 50 лет перспективы развития. – М.: Транспорт, 1967. – 324с.
87. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И. В. Белов, В. А. Персианов, Б. А. Волков и др.; Под ред. И. В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
88. Туймазы / Н.Н. Лиференко. – Уфа: Башкирское книж. изд-во, 1971. – 64 с.

89. Уваров С.Н. Трудовые повинности крестьян Удмуртии в годы Великой Отечественной войны // Вестник Удмуртского университета. – 2015. – № 4-1. – С. 64-74
90. Улин В.И., Янгуразов А.В. Развитие промышленности Башкирии (Краткий очерк). Уфа, 1958. – 112 с.
91. Уфа-столица Башкирской АССР / Х.Я. Тахаев, И.И. Пархоменко. – Уфа: Башкирское книж. изд-во, 1961. – 128 с.
92. Хавин. А.Ф. Краткий очерк истории индустриализации СССР. – М.: Госполитиздат, 1962. – 438 с.
93. Хисматов М.Ф. Башкирия: Экономико-географическая характеристика. – Уфа: Башк. кн. изд-во, 1968. – 287 с.
94. Хисамутдинова Р.Р. Аграрная политика Советского государства на Урале после окончания Великой Отечественной войны (июнь 1945 – март 1953 гг.). – Оренбург: Изд-во ОГПУ, 2003. – 608 с.
95. Хисамутдинова Р.Р. Государственные трудовые повинности советского крестьянства в 40-е - начале 50-х гг. XX века (на материалах Урала) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета Электронный научный журнал. – 2013. – № 2. – С. 131-144.
96. Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. – М.: Наука, 1976. – 87 с.
97. Черепанова А.С. Основные проблемы транспортной системы Урала 1900-1917 гг. // Третьи Чупинские краеведческие чтения: материалы конф. (Екатеринбург, 16-17 февраля 2006 г.) / Свердловская областная универсальная научная библиотека им. В. Г. Белинского; сост. Т.А. Колосова. – Екатеринбург, 2006. – С. 109-114.
98. Чукарев А.Г. Генерал железных дорог империи: к 210-летию со дня рождения первого министра путей сообщения П. П. Мельникова (1804-1880) / А. Г. Чукарев. – М.: Учебно-методический центр по образованию на ж.-д. трансп., 2014. – 327 с.

99. Шевченко П.Н. К вопросу о развитии дорожного хозяйства страны в первые годы советской власти // Вестник Московского университета МВД России. 2009. – № 12. – С. 139-141.
100. Экономика Башкортостана / под. общей ред. Х.А. Барлыбаева. 3-е изд., перераб. и доп. – Уфа, 2007. – 541 с.
101. American-Soviet Trade in 1940 by E.C. Ropes, American Quarterly on the Soviet Union, April 1941, pp. 48-53.
102. Edward E. Ericson. Feeding the German Eagle: Soviet Economic Aid to Nazi Germany, 1933-1941. 1999. 280 p.
103. Fogel R.W. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore, Maryland, The Johns Hopkins Press, 1964, XV p. 296 p.

2.2 Диссертации и авторефераты диссертаций

1. Антошкин А.В. Развитие торговли в Башкирии в период новой экономической политики: 1921-1928 гг.: дисс. ... канд. ист. наук / Антошкин Анатолий Васильевич. – Екатеринбург, 2013. – 243 с.
2. Байбурина Т.Г. Промышленность города Уфы в годы предвоенных пятилеток и Великой Отечественной войны: 1928-1945 гг.: дисс. ... канд. ист. наук / Байбурина Татьяна Геннадьевна. – Уфа, 2004. – 255 с.
3. Басыров Р.Р. Создание химической промышленности в Башкирской АССР в 1930 - 60-е годы: дисс. ... канд. ист. наук / Басыров Рустем Ришатович. – Екатеринбург, 2006. – 247 с.
4. Батыршин А.Р. Транспортная сеть Уфимской губернии во второй половине XIX - начале XX вв.: дисс. ... канд. ист. наук / Батыршин Азат Рафаилович. – Уфа, 2013. – 187 с.
5. Гузенков С.В. История транспортного освоения Лено-Витимского района, 60-е гг. XIX в. - 1917 г.: дисс. ... канд. ист. наук / Гузенков Сергей Васильевич. – Иркутск, 1998. – 282 с.

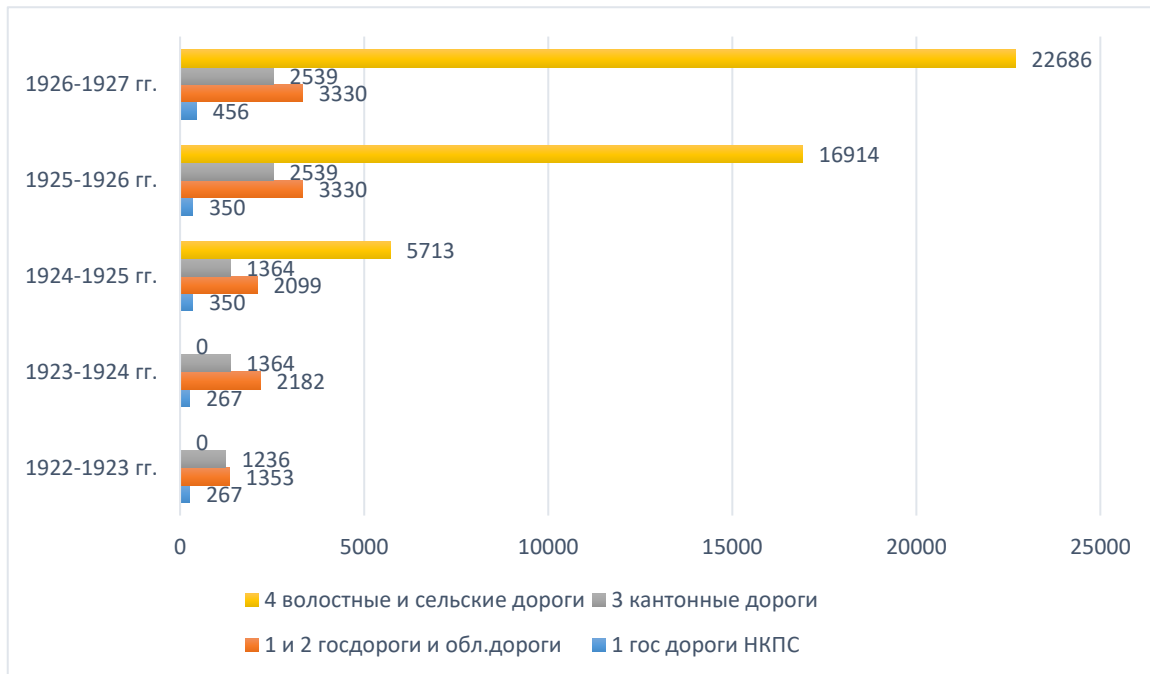
6. Данилов А.В. История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII - первой четверти XX века: дисс. ... канд. ист. наук / Данилов Антон Валерьевич. – Пятигорск, 2002. – 172 с.
7. Емелин С.М. Промышленность Башкирской АССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): дисс. ... канд. ист. наук / Емелин Сергей Михайлович. – Уфа, 2002. – 198 с.
8. Изюмова Л. В. Повинности колхозного крестьянства на Европейском Севере России в конце 1930-х - 1950-е гг.: дисс. ... канд. ист. наук / Изюмова Лариса Владимировна. – Вологда, 2001. – 279 с.
9. Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 - июнь 1941 гг.): дисс. ... докт. ист. наук / Климов Иван Павлович. – Тюмень, 2006. – 384 с.
10. Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России, 70-е годы XIX в. - июнь 1941 г.: дисс. ... докт. ист. наук / Ковальчук Михаил Александрович. – Иркутск, 1998. – 421 с.
11. Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX-XX веках: дисс. ... канд. ист. наук / Лихорадова Ирина Николаевна. – Воронеж, 2004. – 184 с.
12. Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли республики Коми (1917-1945 гг.): дисс. ... канд. ист. наук / Логинова Диана Васильевна. – Белгород, 2015. – 236 с.
13. Магадиев Н.З. Развитие государственной промышленности Башкортостана в 1928 - 1940 гг.: дисс. ... канд. ист. наук / Магадиев Наиль Зиннурович. – Уфа, 2001. – 291 с.
14. Матвеева В.Р. Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925-1991 гг.: дисс. ... канд. ист. наук / Матвеева Венера Раилевна. – Уфа, 2015. – 237 с.

15. Матвеевко В.И. История конструирования и производства грузовых автомобилей повышенной проходимости в СССР в период с конца 20-х до середины 40-х годов XX: дисс. ... канд. ист. наук / Матвеевко Вадим Игоревич. – Санкт-Петербург, 2004. – 278 с.
16. Рифицкий Г.П. Развитие автомобильно-дорожного комплекса России накануне и в годы Великой Отечественной войны (исторический аспект): дисс. ... докт. ист. наук / Рифицкий Георгий Петрович. – М., 1999. – 453 с.
17. Самородов Д.П. Капиталистическое развитие торговли в дореволюционной Башкирии (вторая пол. XIX - начало XX вв.): дисс. ... докт. ист. наук / Самородов Дмитрий Петрович. – Уфа, 2002. – 554 с.
18. Шафикова А.В. Государственная промышленность Башкортостана в годы нэпа, 1921-1928: дисс. ... канд. ист. наук / Шафикова Айгуль Варисовна. – Уфа, 1999. – 205 с.
19. Ямалов М.Б. Индустриальное развитие Республики Башкортостан в 1965-1985 годы: автореф. дисс. ... докт. ист. наук / Ямалов Марат Барыевич. – Уфа. 1998. – 50 с.

Приложения

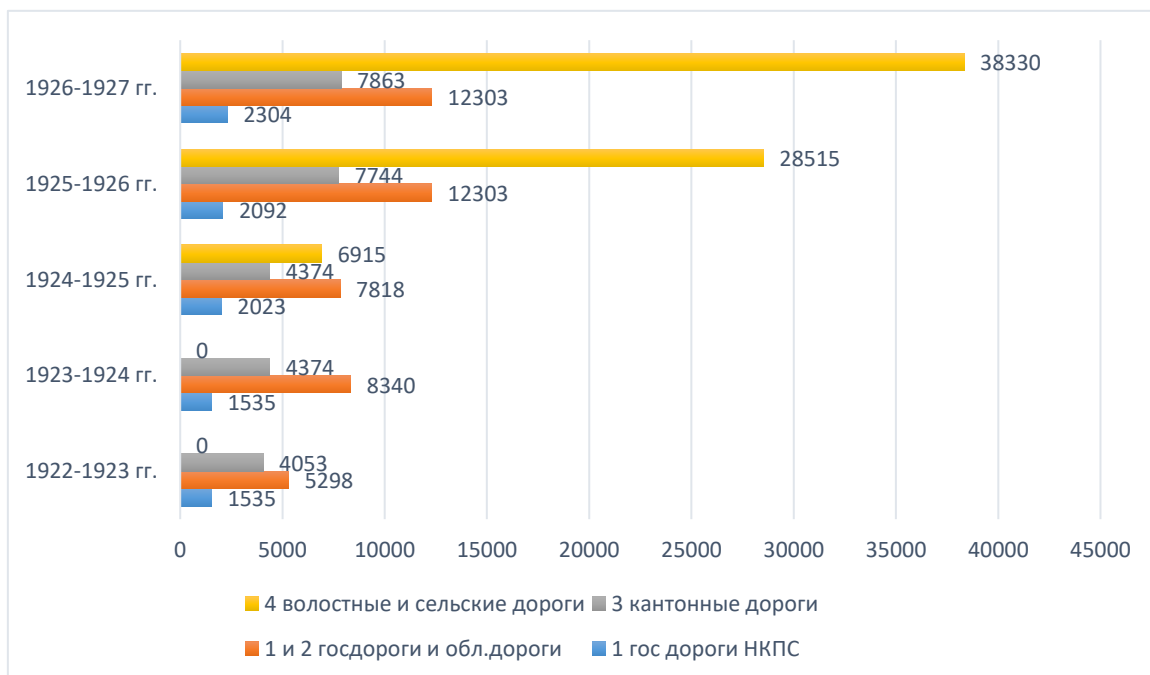
Приложение 1

Динамика роста сети дорог БАССР по категориям (1922-1927 гг.)¹



Приложение 2

Динамика роста сети мостов БАССР по категориям (1922-1927 гг.)²



¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Л. 25.

² Там же. Д. 1. Л. 25.

**Средняя грузонапряженность тракторов БАССР первых трех разрядов
(1925-1926 гг.)¹**

№	разряд	значение	Источники содержания (бюджет)	Наименование трактора	Средняя грузонапряженность ² трактора в тыс. пуд.
1.	I	Гос.	Гос.	Уфимско-Оренбургский	1206
2.				Шафрановский	1716
3.			Обл.	Уфа-Бирск-Янаульский	1056
4.				Бирск-Кунгурский	584
5.				Вехне-Уральский	738
6.				Белорецко-Оренбургский	458
7.				Белебеевско-Бакалинский	600
8.				Преображенск-Хайбулла- Кувандыкский	254
9.				Преображенск-Дубиновка	103
10.				Шафраново-Белебей- Бугульма	24
11.				Чишмы-Языковский	205
12.	II	Обл.		Топорнино-Архангельский	855
13.				Инзерский	83
14.				Давлеканово-Тюрюшевский	1342
15.				Бураево-Казанцевский	225
16.				Уфа-Хлебодаровский	398
17.				Сибирский	359
18.				Ярославский	343
19.				Кананикольск-Разномойский	322
20.	III	Кант	Кант.	Казанка-Иглино-Карповский	750
21.				Кальтовка-Иглинский	339
22.				Н.Лемезы-Иглинский	385
23.				Улу-Теляк-Архангельский	333
24.				Н.-Киевка-Шунгакульский	142
25.				Романовский	403
26.				Федоровка-Благовещенский	209
27.				Дмитриевка-Бакаевский	780
28.				Илькаш-Шемяковский	109

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Лл. 28-28 об.

² Учтены все грузы продукции полеводства, луговодства и животноводства и потребляемые населением промтовары. Не учтены нагрузки, создаваемой деятельностью местных промышленных заведений и лесных хозяйством.

29.			Асяново-Дюртюллинский	83
30.			Суккулово-Дюртюллинский	56
31.			Усень-Ивановский завод - Белебей	64
32.			Белебей-Тарказинский	169
33.			Куроедово-Белебеевский	195
34.			Белебей-Ермекеевский	117
35.			Федоровский	874
36.			Стерлибашевский	599
37.			Хайбуллино-Темясовский	707
38.			Баймак-на ст. Кизильскую	92
39.			Андреевка-Саракташ	144
40.			Кулукасово-Качинский	32

Состояние сети дорог и мостов БАССР 1922-1928 гг.¹

Дороги и мосты	1922-1923 гг.			1923-1924 гг.			1924-1925 гг.			1925-1926 гг.			1926-1927 гг.			1927-1928 гг.		
	Всего	Из них %%		Всего	Из них %%		Всего	Из них %%		Всего	Из них %%		Всего	Из них %%		Всего	Из них %%	
		испр.	нейсп.		испр.	нейсп.		испр.	нейсп.		испр.	нейсп.		испр.	нейсп.		испр.	нейсп.
Полотно (км)																		
I Госдороги	267	25	75	267	25	75	350	25	75	350	25	75	456	19	81	456	22	78
I и II государ. и обл. на обл. бюдж.	1358	15	85	2182	12	88	2099	12	88	3330	7	93	3330	7	93	3330	9	91
III Кантонные дороги	1236	9	91	1364	8	92	1364	8	92	2589	3	97	2539	3	97	2539	3	97
IV Волостные и сельские	-	-	-	-	-	-	5713	-	100	16914	-	100	22686	-	100	22686	-	100
V Специального назначения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО	2856	13	87	3813	12	88	9526	4,8	95,2	23133	1,7	98,3	29011	1,4	98,6	29011	1,6	98,4
Мосты (п.м.)																		
I Госдороги	1535	29	71	1535	38	62	2023	62	38	2092	69	31	2304	72	28	2304	84	16
I и II государ. и обл. на обл. бюдж.	5298	22	78	8340	38	62	7818	53	47	12442	43	57	12303	52	48	12303	65	35
ИТОГО	6833	24	76	9875	38	62	9841	55	45	14534	47	53	14607	55	45	14607	68	32
III Кантонные дороги	4053	19	81	4374	19	81	4374	26	74	7744	34	66	7863	36	64	7863	42	58
ИТОГО	10886	22	78	14249	32	68	14215	46	54	22278	42	58	22470	48	52	22470	58	42
IV Волостные и сельские	-	-	-	-	-	-	6913	-	100	28518	-	100	38330	0,3	99,7	38330	0,3	99,7
V Специального назначения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО	10885	22	78	14249	32	68	21130	31	69	50796	19	81	60800	18	82	60800	21,7	76,3

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 112. Л. 8.

Процентное соотношение общесоюзных дорог БАССР по типам покрытия (1927-1928 гг.)¹



Карта грузонапряженности дорог БАССР первых трех разрядов (1928-1929 гг.)²

	Наименование дорог	Протяжение в км	Средняя грузонапряженность в тыс. тонн. на км	Примечание
1	Белебеевский кантон			
	<i>Областные дороги</i>			
1	Белебей-Дмитриевка-Александровка-Верхне-Троицкое-Самсык-Нижние Бишинды-Карамалы Валитово- станция Волго-Бугульминской железной дороги Туймазы- Агыр-Тамакова- Тюменяк-Покровка- Барсукова-Крутутель- Ново-Юзеево-Сакатова- Ахманово-Бакалы- Иликова-граница Бирского кантона (на пристань Азякуль)	177	$\frac{1818889}{10276}$	Колебания грузонапряженности по отдельным перегонам от 983 тыс. т. до 27355 тыс. т. (15 перегонов 5 дорог). Как подъездная дорога к городу и станции Белебей, станции Туймазы, к Бакалам и к пристани на р. Белой в Татарской Республике Пересекает 4 волости имеет достаточную грузонапряженность. Намечена для авто-

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 76. Л. 10 об.

² Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 77. Лл. 42-47 об.

				линии. Дорога и ранее была областной.
	Ветвь на село Шаран			
	Тюменяк- Дюрменева-Челмалы- Наратасты- село Шаран	22	<u>169021</u> 7683	2 перегона с колебанием от 7519 тыс. т. до 8173 тыс. т. Грузы с северо-восточной части кантона подвозятся к станции Туймазы, а с последней-кооперативные грузы. Дорога и ранее была областной.
	Ветвь на Старые Маты			
	Бакалы-Старые Маты	13	<u>38918</u> 3538	1 перегон. Грузы с северо-восточной части идут к Бакам и ст. Туймазы. В ст. Матах имеется винокуренный завод. У Бакалов протекает р. Сюнь, имеется дамба более километра – единственное сообщение с указанной выше стороны.
2	Станция Самара-Златоустовской жд Аксеново- Никифарова-Киргиз-Мияки- Качеганова	64	<u>342634</u> 5353	7 перегонов с колебанием от 1,8 тыс. т. до 9,2 тыс. т. Подъезд со стороны Стерлитамакского кантона к станции Аксеново. При проведении жд Оренбург-Уфа предлагается продолжение этой линии до с. Мелеуз. В числе областных дорог.
3	Волго-Бугульминской железной дороги Буздяк – село Буздяк- Ново-Амирово- Старо-Старо-Биккинина- Килимова- Ахуново- Тюрюш- Рапатов-Чемагуш- Тузлукуш- Каразирик-граница Бирского кантона (на пристань Дюртюлли)	98	<u>1012940</u> 10336	8 перегонов с колебанием грузонапр. от 2,4 тыс. т. до 36,6 тыс. т.
4	Село Буздяк-Каран-Сабанаева- ст. Карамалы			8 перегонов с колебанием

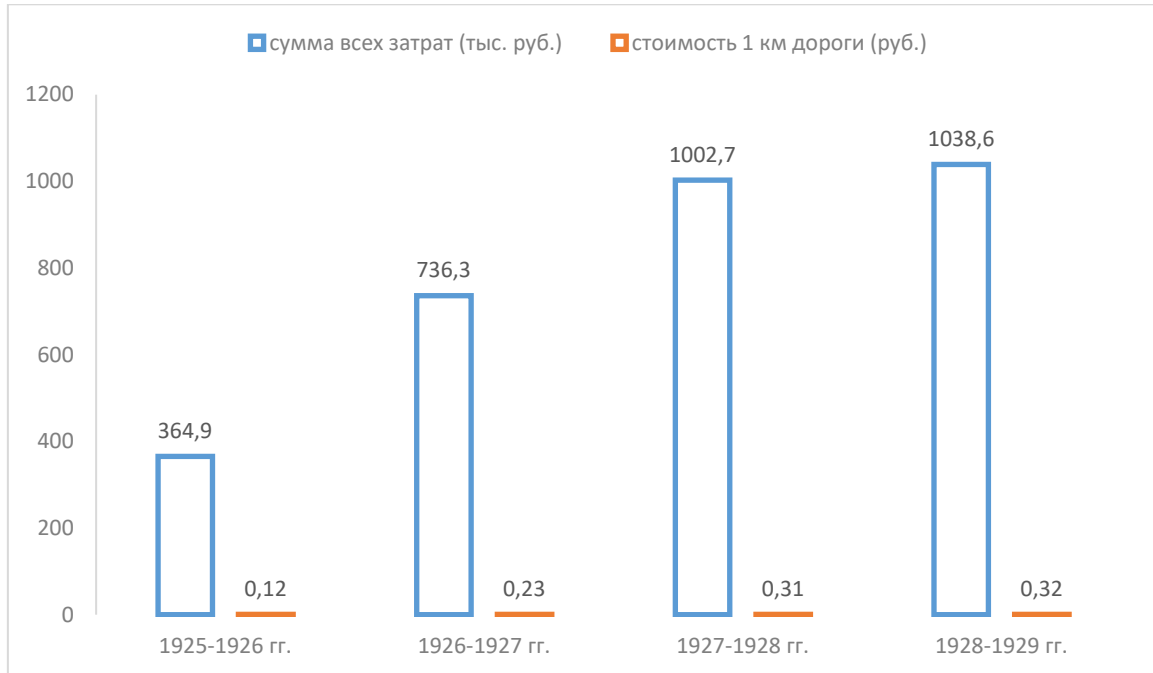
	Тамак - Старо-Байгильдина- Старо-Балтачево- Тойняшево-Рсаева - граница Бирского кантона (на пристань Андреевку)	91	<u>610897</u> 6713	грузонапряженности от 4,9 тыс. т. до 13,8 тыс. т.
	Итого областных дорог	465	<u>3993299</u> 8587	
	Кантонные дороги	610	<u>1741529</u> 3402	
	Всех дорог	975	<u>574828</u> 5882	Общая работа обследованных дорог кантона=9442756. Охват 60,7%
	Уфимский кантон			
	<i>Госдороги</i>			
	Граница Стерлитамакского кантона-Поддубово-Камышлы-Уфа	52	<u>1837978</u> 35345	6 перегонов с колебанием грузонапряженности от 24,2 тыс. т. до 64,1 тыс. т.
	Областные дороги			
1	Уфа-Стерлитамак-Благовещенский завод-Спасское-граница Бирского кантона (на Бирск)	93	<u>2387365</u> 25670	8 перегонов с колебанием от 15,7 тыс. т. до 65,9 тыс. т.
	Ветвь Степановка-Пономаревский	38	<u>408916</u> 10647	1 перегон
2	Топорнино-Тарабердино-Шарыпово -Подымалово -Уфа-Ногаево-Блохинский-Муксиново-Архангельское-Тереклино-граница Тамьян-катайского кантона (на Белорецк)	168	<u>323833</u> 19278	17 перегонов с колебанием грузонапряженность от 2,2 тыс. т. до 43,5 тыс. т.
3	Уфа-Федоровка-станция Иглино-Минзатарово-Нимислярова-Ново-Кулева-Мечетлино-Красный Яр	84	<u>3238833</u> 19278	17 перегонов с колебанием грузонапряженности от 2,2 тыс. т. до 43,5 тыс.т.
	Итого областных дорог	383	<u>6774065</u> 17686	
	Кантонные дороги	360	<u>1548266</u> 4300	
	Всех дорог	795	<u>10160309</u> 14038	Общая работа обслед. Дорог кантона =13871096, охват 73,2%
	Бирский кантон			
	<i>Областные дороги</i>			
1	(Уфа)-Бирск-Чураево-Бураево-Татер Куяново-	146	<u>2001447</u>	20 перегонов колебания

	Красный Холм – Иткинеево-Станция Янаул		13708	грузонапряженность от 1,2 тыс. т. до 46,6 тыс. т.
2	Баженовка-Чебыково-Нов. Ключи-Елышево-Рефанды- Явгильдино-Артакул-хутор Ржаницына-Аскино- выселок Тюинский-граница Пермской губернии	132	<u>610927</u> 4628	14 перегонов Колебания грузов от 0,4 тыс. т. до 12,7 тыс. т.
3	(Каразирик-Белебеевский кантон) Ново-Аташево- Султанбеково-пристань Дюртюли	29	<u>114602</u> 3952	Отрезок Областн. Дороги ст. Буздяк- Дюртюли в пределах Бирского кантона 2 перегона. Колебания от 3,6 тыс.т. до 4,8 тыс. т.
4	(Рсаево-Белебеевский кантон)-Верхне-Яркево- пристань Андреевка	36	<u>267733</u> 7437	2 перегона. Колебания груза от 5,0 тыс. т. до 13,3 тыс. т.
5	(Ново-Иглино- Белебеевский кантон) на пристань Азякуль	12	<u>54252</u> 4521	1 перегон
	Итого областных дорог	355	<u>3048961</u> 8898	
	Итого кантонных дорог	506	<u>2675876</u> 5286	
	Всех дорог	861	<u>5724837</u> 6649	Общая работа обсчетов. Дорог 7714967 тыс. Охват 74,2%
	Стерлитамакский кантон			
	<i>Госдороги</i>			
1	Оренбург-Уфа	209	<u>3027938</u> 14488	17 перегонов, колебание грунта от 8,8 тыс. т. до 25,5 тыс. т.
2	Стерлитамак-Раевка	91	<u>1090352</u> 11982	8 перегонов, колебание грузов от 8,0 тыс. т. до 19,2 тыс. т.
	Итого	300	<u>4118290</u> 13727	
	<i>Областные дороги</i>			
1	Верхнеуральский тракт Стерлитамак-Макарово- граница с Тамьян- Катайским кантоном	95	<u>627676</u> 6607	6 перегонов, колебание грузов от 2,9 тыс. т. до 21,0 тыс.т.
	Итого кантонных дорог	252	<u>1340613</u> 5320	
	Всех дорог	647	<u>6086579</u> 9407	Общая работа обсчетов. Дорог 10833 тыс. Охват 56,2%

Зилаирский кантон				
<i>Областные дороги</i>				
1	Зилаир-Бердяш- хутор Ситниковский- хутор Казанский (Бишуля)-Чеботарево-Дубиновка	100	<u>574211</u> 5742	4 перегона от 5,1 тыс. т. до 7,9 тыс. т.
	<i>Ветвь на Кувандык</i> Утягулово-Верхние Кайраклы-Барангулово-хутор Васильевский-Акбулатово-Кувандык	39	<u>257393</u> 651	4 перегона от 0,1 тыс. т.до 1,3 тыс. т.
2	Зилаир-Верхняя казарма-Кугарчи-Верхний Сарабиль-Исянгулово	75	<u>320077</u> 4267	5 перегонов от 0,5 тыс. т. до 10,9 тыс. т.
3	Граница Тамьян-Катайского кантона-Темясово-Тубинский рудник-Бахтыгареево-Баймак-Верхнее Мамбетово-Хайбуллино (станция Сара Орской железной дороги)	190	<u>2484352</u> 13075	9 перегонов, колебание грузов от 2,5 тыс. т. до 2,9 тыс. т.
	Итого областных дорог	404	<u>3404033</u> 8426	
	Итого кантонных дорог	444	<u>2053072</u> 4624	
	Всех дорог	848	<u>5457105</u> 6435	Общая работа обследов. Дорог 7478304 тыс. Охват 72,8%
Тамьян-Катайский кантон				
<i>Областные дороги</i>				
1	Верхнеуральский тракт Граница Стерлитамакского кантона-Авзян-Узян-Кага-Серменево-Белорецк-Казаккулово-граница Верхнеуральского уезда	175	<u>1256553</u> 7180	Перегонов 10, колебания грузов от 2,5 тыс.т. до 22,9 тыс. т.
2	Инзерский тракт Азикеево-Картали-Лапышты-Инзер-Усмангали-хутор Куллас (Тереклино Уфимский кантон)	96	<u>230247</u> 2398	Перегонов 6, колебания от 0,1 тыс. т. до 4,3 тыс. т.
	Итого областных дорог	271	<u>1486800</u> 5486	
	Итого кантонных дорог	329	<u>849341</u> 2581	
	Всех дорог	600	<u>2336141</u> 3893	Общая работа обследов. Дорог 2942804 тыс. Охват 79,3 %
Месягутовский кантон				
<i>Областные дороги</i>				

1	(Бырым Бирского кантона)-Тастуба Дуван-Улькунды-Каракулево-Месягутово-Рухтино-Теплый Ключ (станция сулея) Сибирский тракт	111	<u>1602561</u> 14430	9 перегонов, колебание грузов от 0,1 тыс. т. до 29,8 тыс. т.
2	Ярославский тракт Тастуба-Ярославка-Метели-Абдуллино-Б. Тавра-граница Красноуфимского уезда	50	<u>131481</u> 2629	3 перегона. Колебания грузов от 1,5 тыс.т. до 5,0 тыс. т.
3	Емаши-Сухановка-граница Красноуфимского уезда	25	<u>300238</u> <u>12009</u>	
	Итого областных дорог	186	<u>2034280</u> 10937	
	Итого кантонных дорог	227	<u>425974</u> 1876	
	Всех дорог	413	<u>2460254</u> <u>5957</u>	Общая работа обследов. Дорог 3515377. Охват 70 %
	Аргаяшский кантон			
1	<u>Свердловск-Челябинск</u> Б. Куяш-Надыров мост-Султаево-Тухтамышево	65	<u>13193</u> <u>550</u>	Транзитный путь. Местную грузонапряженность имеют два участка Куяш-Карагай-куль и Султаево-Тухтамышево. Граница кантона 24 км
	Аргаяш-Губернское	19	<u>133659</u> 7034	2 перегона
	Мухамедкулево-Кузяшево-Аргаяш-Асаново-Кунашак	95	<u>650089</u> 6843	5 перегонов. Колебания от 1,6 тыс. т. до 12,1 тыс. т.
	Итого областных дорог	179	<u>783748</u> <u>6875</u>	Грузонапряженность областных дорог исчислена без линии Куяш-Тахтамышево
	Итого кантонных дорог	150	<u>376813</u> 2512	
	Всех дорог	329	<u>1160561</u> <u>4397</u>	Общее протяжение дорог, имеющих местную экономическую грузонапряженность - 264 км. Общая работа обследов. Дорог 1506939 Охват 77 %

Динамика финансирования дорожного хозяйства БАССР (1925-1929 гг.)¹



Новая классификация автогужевых дорог БАССР в 1929-1930 гг.²

Разряды дорог	1929 г.			1930 г.		
	Общая работа (тыс. тонн)	Удельный вес %	Средняя грузонапряженность (тыс. тонн)	Общая работа (тыс. тонн)	Удельный вес %	Средняя грузонапряженность (тыс. тонн)
Общесоюзные	7646	9,9	21,5	8804	11,4	22,2
Республиканские	-	-	-	6024	7,8	25,2
Областные	27261	35,3	8,2	21006	27,2	12,8
Кантонные	10580	13,7	4,2	-	-	-
Районные врем. подчин. БДТ	-	-	-	8650	11,2	9,8
Прочие районные и сельские	-	-	-	32744	42,4	1,1
Прежние волостные и сельские	31741	41,1	1,2	-	-	-
Всего	77228	100	2,4	77228	100	2,4

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 98. Лл. 5-6.

² Там же. Д. 98. Л. 32.

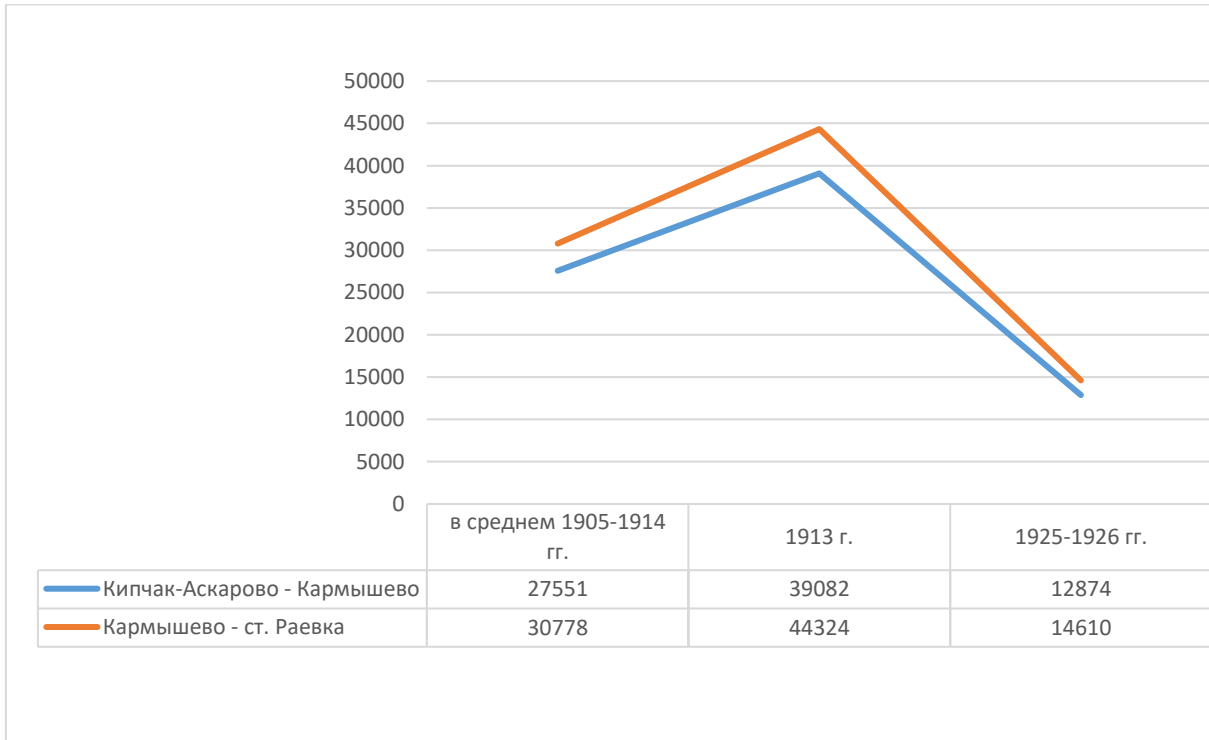
**Выполнение годового плана работ по Главному дорожному управлению при СНК РСФСР на 1 сентября 1940 г.
(по данным месячной отчетности)¹**

Наименование АССР, краев и областей	Капитальные вложения (без остатка материалов неуложенных в дело)		Работы по эксплуатации республик. дорог		Новое строительство местных дорог		Работа МДС	
	% выпол.	занимаем. место	% выпол.	занимаем. место	% выпол.	занимаем. место	% выпол.	занимаем. место
Башкирская АССР	51,9	14	96,2	4-5	87,9	4	45	16-17-18
Бурят-Монгольская АССР	24,4	31-32	-	-	27,3	39	-	-
Дагестанская АССР	25,6	29	75	29	63,7	16	18	38-39-40
Кабардино-Балкарская АССР	33,9	21	86,6	12	46,6	28	37	25
Калмыцкая АССР	71,6	7	38,6	48	610,4	1	39	22
Крымская АССР	26,4	28	116,5	1	56,9	21	-	-
Коми АССР	71,9	6	78,6	20	72,5	9	-	-
Марийская АССР	-	-	78,2	23	95,5	2	49	11
Мордовская АССР	17,7	38	58,4	42	22,3	47	31	29
АССР Немцев- Поволжья	20,1	25-36	83,8	15	11,5	50	26	33
Северо-Осетинская АССР	-	-	79,3	19	19,8	48	-	-
Татарская АССР	51,8	15	58,1	43	48,6	26	29	30
Удмуртская АССР	-	-	87	11	85,4	5	-	-

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 7. Л. 91.

Чечено-Ингушская АССР	-	-	51,6	47	25,1	42	57	8-9
Чувашская АССР	-	-	96,2	4-5	57,52	20	28	31
Якутская АССР	-	-	56,3	45	23,8	46	114	1
Алтайский край	24,9	30	83,4	16	24,1	44	22	35-36-37
Краснодарский край	63,4	11	75,6	27	32,5	35	36	26
Красноярский край	-	-	79,6	18	64,4	15	64	5
Орджоникидзевский край	80,6	4	92,7	8	67,7	11	15	42
Приморский край	27,5	26-27	-	-	47	27	18	38-39-40
Хабаровский край	15,8	40	-	-	24,2	43	43	20
Архангельская область	34,4	20	75,2	28	49,6	24-25	-	-
Вологодская область	-	-	63,3	39	65,4	12	67	2
Воронежская область	38	19	61,1	41	30,5	37	34	27
Горьковская область	-	-	75,9	26	65,2	13-14	38	23-24
Ивановская область	-	-	88,7	9	62,6	18	62	6-7
Иркутская область	12,6	41	84,9	13	58,5	19	46	14-15
Калининская область	21,9	33	76,2	25	44,8	29	45	16-17-18
Кировская область	58,8	12	65,2	38	90,7	3	24	34
Куйбышевская область	33,7	22	67,3	36	50,9	23	46	14-15
Курская область	20,1	35-36	72	33	43,3	0	27	32
Ленинградская область	-	-	71,3	34	73,7	8	44	19
Московская область	100	1	100,5	3	84,7	6	18	38-39-40

**Динамика грузонапряженности участка дороги
Кипчак-Аскароро – ст. Раевка¹**



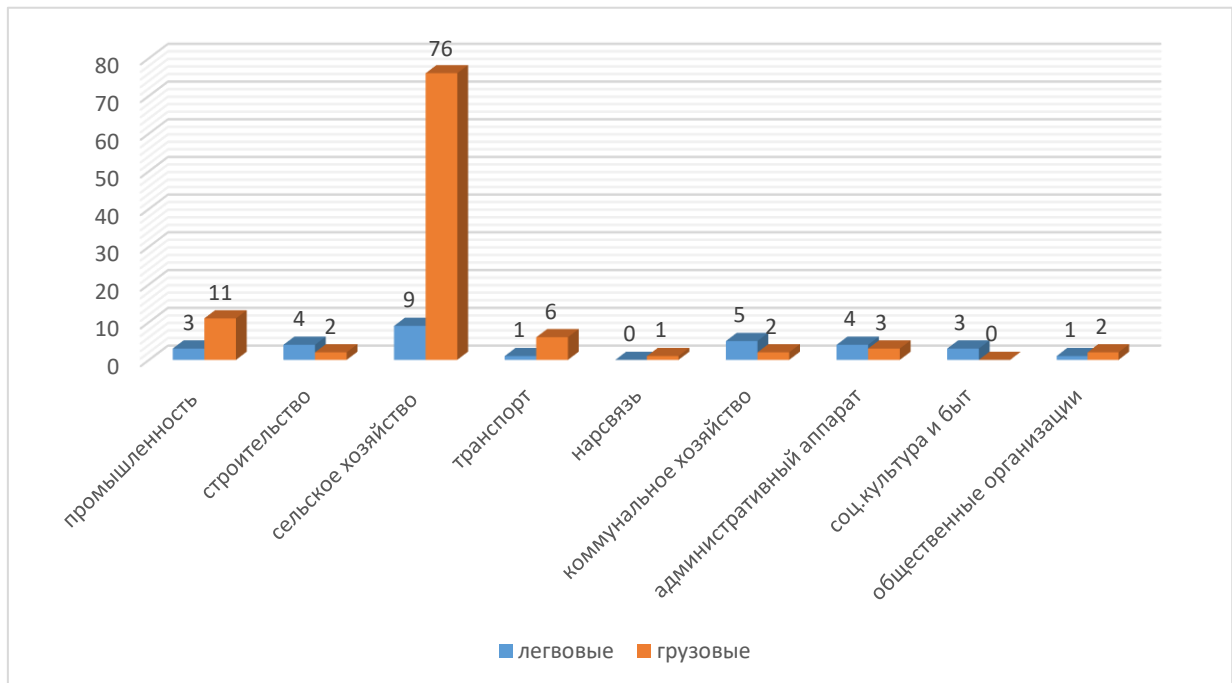
**Мост № 180 через р. Куганак на 246 км тракт Уфа-Оренбург
(ноябрь 1929 г.)²**



¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 77. Лл. 7 об.-8.

² НА РБ. Ф. Р-786. Оп.1. Д. 99. Л. 1.

Сведение о количестве автопарка по различным отраслям народного хозяйства БССР в 1930 г.¹



¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 98. Л. 37.

УКАЗ

**Президиума Верховного Совета Башкирской АССР
О награждении передовиков дорожного строительства
Бижбулякского района Почетными Грамотами Президиума
Верховного Совета Башкирской АССР¹**

За образцовое выполнение заданий по дорожному строительству наградить Почетной
Грамотой Президиума Верховного Совета Башкирской АССР:

<p>1. Алексеева Леонтия Илларионовича – 1-го секретаря Бижбулякского РК ВКП(б);</p> <p>2. Архипова Андрея Ивановича – дорожного бригадира колхоза «Ключовка»;</p> <p>3. Ахметова Гинията Мухаметовича – председателя колхоза «Идеал»;</p> <p>4. Васильева Ивана Никифоровича – дорожного бригадира колхоза «Красный пахарь»;</p> <p>5. Гришину Агафью Васильевну – колхозницу колхоза «Канаш»;</p> <p>6. Гордеева Алексея Николаевича – колхозника колхоза имени Калинина;</p> <p>7. Горлинова Кузьму Степановича – колхозника колхоза имени Пушкина;</p> <p>8. Губайдуллина Давлота Губайдулловича – председателя исполкома Аитовского сельсовета;</p> <p>9. Дмитриева Ивана Михайловича – дорожного мастера;</p> <p>10. Егорова Ивана Спиридоновича – председателя колхоза имени Чапаева;</p> <p>11. Егорова Степана Константиновича – колхозника колхоза имени Чкалова;</p> <p>12. Иванова Владимира Викторовича – председателя исполкома Слакбашевского сельсовета;</p> <p>13. Иванова Серафима Дмитриевича – колхозника колхоза «Сильби»</p> <p>14. Калашникова Ивана Афанасьевича– колхозника колхоза «Новая жизнь»</p> <p>15. Кузнецова Семена Васильевича – председателя исполкома Бижбулякского райсовета;</p>	<p>16. Кузьмина Петра Николаевича – дорожного бригадира колхоза «Капаш»;</p> <p>17. Милованова Александра Ивановича – дорожного мастера;</p> <p>18. Михайлова Александра Константиновича – дорожного бригадира колхоза имени Кагановича;</p> <p>19. Михайлова Петра Макаровича – председателя колхоза им. Фрунзе;</p> <p>20. Низамова Гилязетдина Низамовича – дорожного бригадира колхоза «Марс»;</p> <p>21. Павлову Елизавету Николаевну – колхозницу колхоза имени Фрунзе;</p> <p>22. Романову Агрипину Никитичну– колхозницу колхоза им. Сталина;</p> <p>23. Рафикова Мазита Шаймардановича – заведующего дорожным отделом;</p> <p>24. Сабитова Сабирьяна Зиганшевича – колхозника колхоза «Юлдуз»;</p> <p>25. Самигуллина Зайнуллу Самигуллиновича – колхозника колхоза имени Вахитова;</p> <p>26. Семенова Герасимова Тимофеевича – председателя колхоза «1 мая»;</p> <p>27. Сафронова Александра Васильевича – председателя колхоза «Капал»;</p> <p>28. Степанова Александра Константиновича – дорожного мастера;</p> <p>29. Сулейманова Мухаметкиряя Сулеймановича – дорожного бригадира колхоза «Юлдуз»;</p> <p>30. Тимофеева Михаила Николаевича – дорожного бригадира колхоза «1 мая»;</p> <p>31. Трякину Арину Семеновну – колхозницу колхоза «Красная Каменка»;</p> <p>32. Яковлева Ивана Даниловича – дорожного бригадира колхоза «Кавал».</p>
---	--

Секретарь Президиума Верховного Совета Башкирской АССР

М. Вальшин

г. Уфа, 21 августа 1940 года.

¹ Красная Башкирия. 1940. № 194 (5794). С. 1.

Штат Башмеса в 1926-1927 гг.¹

№	Наименование должностей	За счет НКПС								За счет Обл. и мест. бюджета								
		БашМЕС	Аргаяшский	Белебей	Бирский	Зилаирский	Месягутовский	Стерлитамакский	Т. Кагайский	Уфимский	БашМЕС	Аргаяшский	Белебей	Бирский	Зилаирский	Месягутовский	Стерлитамакский	Т. Кагайский
1	Начальник БашМЕСа	1	-															
2	Помощник начальника БашМЕСа	1	-															
3	Уполномоченный БашМЕСа при КИКе		-								1	1	1	1	1	1	1	1
4	Старший инженер		-							1								
5	Инженер	1	-															
6	Техник									2	1	2	2	2	2	2	2	2
7	Техн. чертеж.									1								
8	Зав. Делопроизводителя	1																
9	Бухгалтер	1										1	1			1	1	
10	Помощник бухгалтера													1	1			1
11	Счетовод	1								2								
12	Конторщик											1	1	1	1	1	1	1
13	Счет. Делопроизводитель										1							
14	Делопроизводитель									1			1			1	1	1
15	Машинистка	1								1								
16	Шофер	1																
17	Стор. кур. уб.	1																
18	Дормастер						4		1		3	5	5	6	2	2	3	5
19	Ремонтер						21		7							1		
20	Машинист	1																
	Итого	10					25		8	8	6	10	11	11	7	9	9	11

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 112. Л. 13 об.

Кирковщик т. Осипова

Механизм сконструирован 287 ДЭУ в 1936 г.¹



**Список изобретений Башкирского дорожного управления
в 1939 г.²**

№	Дорожное управление	Изобретение	Конструктор
1	286 Уфимский ДЭУ	снегоочиститель (механический с 2 щетками и отвалом)	И.Н. Кузнецов
2	286 Уфимский ДЭУ	комбинация кирковщика с утюгом	дормастер Карпов
3	287 Стерлитамакский ДЭУ	саморазгружающийся кузов самосвала к ЗИС-5	механик Щебунков
4	287 Стерлитамакский ДЭУ	ручной пограничный кран	инженер Дмитриев
5	287 Стерлитамакский ДЭУ	лебедка фрикционная модернизация	инженер Дмитриев
6	287 Стерлитамакский ДЭУ	ручной ковш для погрузки сыпучих стройматериалов	инженер Дмитриев
7	287 Стерлитамакский ДЭУ	рутер для трактора Катерпиллар	инженер Дмитриев
8	287 Стерлитамакский ДЭУ	тракторный копер на базе трактора СХТЗ	инженер Дмитриев
9	287 Стерлитамакский ДЭУ	шлифовально-сверлильный станок	механик Дарьин

¹ НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 2. Л. 12.

² Составлено по: НА РБ. Ф.Р-786. Оп. 2. Д. 31. Л. 39 об.

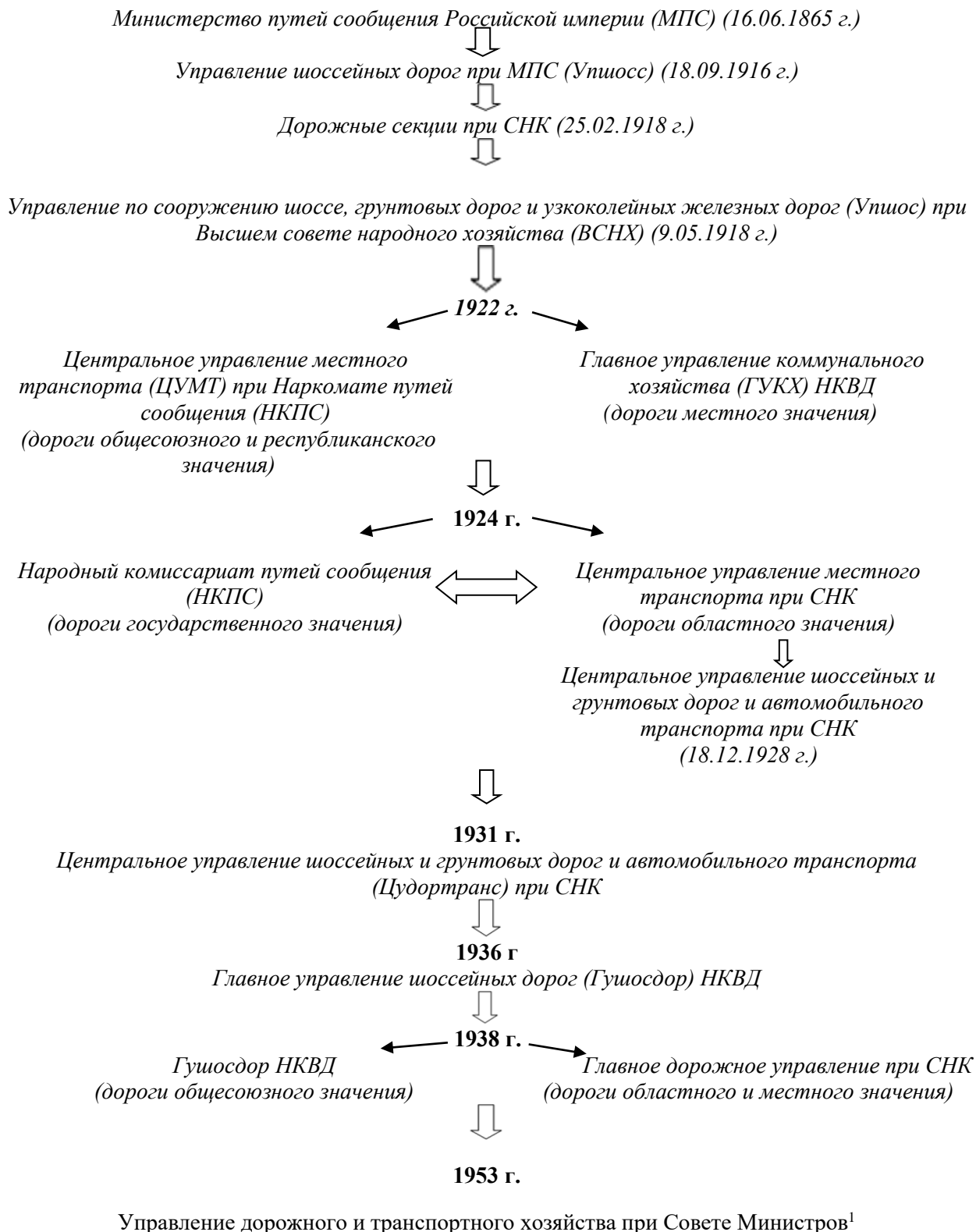
10	287 Стерлитамакский ДЭУ	лебедка для бойки свай	нач. Осипов
11	287 Стерлитамакский ДЭУ	кирковщик	нач. Осипов
12	287 Стерлитамакский ДЭУ	Приспособление для поковки шпилей	кузнец Н.Н. Лобастов
13	293 Месягутовский ДЭУ	модернизация конструкции малых деревянных мостов	инженер Кудояров
14	Чишминский РДО	снаряд для механической чистки канав	нач. Колетаев
15	Опытный участок	устройство лотка для разлива нефти	-

Динамика развития дорожного хозяйства БАССР 1928-1940 гг.¹

Показатели	1928-1929 гг.	1929-1930-гг.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1940 г.
Общая протяженность автогужевых дорог (км)	29978	31874	31874	31874	31990,4	31036,9	31036,9	-
Протяженность дорог местного значения	-	-	-	16930	17103	17103	-	16991,5
Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием (км)	-	-	1750,3	-	-	2109	-	3200
Грузооборот автогужевых дорог (тыс.т.)	-	-	11375	-	-	131330	150000	65100000
Капиталовложения (тыс. руб.)	777,5	1352,6	3007,2	4638,3	6246	4251,1	6530,1	-
Общая сумма затрат на дорожное хозяйство (тыс.руб.)	1038,2	1329,1	5303,6	6711,8	9470,9	11929	15794,1	-
Трудовое участие населения (тыс.руб.)	-	-	2209	4228,2	5011,5	6115,8	7947,2	-
Мощеное полотно (км)	2,1	5	9,6	4,2	13,5	6,7	13	-
Гравийное полотно (км)	-	5,8	25,4	81,5	76,3	31,2	39,75	-
Профилированные и улучшенные грунтовые дороги (км)	4	117,4	476,4	989,9	989,9	726,8	336,2	-
Мосты и трубы (п.м.)	1006,5	2418	3537,6	5830,9	6057,5	9441,4	7750,9	-

¹ Составлено по: Статистический справочник СССР за 1928 г. Москва: Статистическое издательство ЦСУ СССР, 1929. С. 616; Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1935. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М. 1935. С. 452; Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1936. ЦУНХУ. Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М., 1936. С. 509; Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. М.-Л., 1932. С. 55; СССР в цифрах 1935 г. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М., 1935. С. 46; Десять лет Советской Башкирии 1919-1929 (Материалы к юбилейному Съезду Советов). Уфа, 1929. С. 225; 15 лет Советской Башкирии. Уфа, 1934. С. 158; Социалистическое строительство Башкирии за пятнадцать лет экономико-статистический справочник Упр. нар.-хоз. учета БАССР / отв. ред. и авт. предисл. А.Т. Гисматуллин. М., 1934. С. 50; Народное хозяйство Башкирской АССР (1917-1967): статистический сборник. Стат. упр. Башк. АССР / ред. В.Н. Комаров и др. Уфа, 1967. С. 140.

Этапы становления системы управления дорожным хозяйством



¹ Составлено по: Чукарев А.Г. Генерал железных дорог империи: к 210-летию со дня рождения первого министра путей сообщения П. П. Мельникова (1804-1880) / А.Г. Чукарев. М., 2014. С. 32; НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Лл. 24-26, 90-91; Д. 69. Лл. 33-42, 44, 106-110; Оп. 2. Д. 3. Лл. 24-32; Оп. 5. Д. 4. Лл. 37-38.

Сведения о выполнении плана трудового участия населения в дорожном строительстве за 1945 г.¹

№	Район	План на год тыс. руб.	Выполнение тыс. руб.	% выполнения
1	Абзелиловский	35	47	134,2
2	Альшеевский	100	153,6	153,6
3	Архангельский	60	55,9	93,1
4	Аскинский	55	51	93
5	Аургазинский	65	114	175,3
6	Бакалинский	90	65	72,2
7	Балтачевский	90	75,8	84,2
8	Байкибашевский	49	55,8	113,9
9	Баймакский	35	38	108
10	Белеебеевский	60	80,5	134,1
11	Белокатайский	80	122	152,5
12	Белорецкий	45	45,5	101,1
13	Бижбулякский	55	28	50,8
14	Бирский	90	157	174,4
15	Благоварский	65	56,5	86,9
16	Благовещенский	41,5	39,1	94,2
17	Буздякский	75	80,2	106,9
18	Бузовьязовский	62,3	47,7	76,7
19	Бураевский	97	104,5	107,2
20	Бурзянский	20	6	30
21	Воскресенский	45	42,8	95,1
22	Давлекановский	55	29	52,7
23	Дуванский	100	149,5	149,5
24	Дюртюллинский	100	111,3	111,3
25	Ермекеевский	73,4	97,4	132,7
26	Зилаирский	35	38,5	110
27	Зиянчуринский	70	77,2	110,3
28	Иглинский	50	40,6	81,2
29	Илишевский	90	86,3	95,8
30	Кандринский	60	36,1	60,1
31	Калтасинский	73,7	87,4	118,5
32	Караидельский	40	19	47,5
33	Кармаскалинский	50	82,8	164
34	Кигинский	60	59,7	99,5

¹ Составлено по: НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 3. Лл. 70-70 об.

35	Краснокамский	65	100	153,8
36	Гафурийский	80	88,6	110,9
37	Кугарчинский	51,6	8,7	16,8
38	Куюргазинский	55	70	127,2
39	Кушнареновский	85	46	53,5
40	Матраевский	30	26,4	88
41	Макаровский	55	39,4	71,6
42	Салаватовский	59	55	93,2
43	Мелеузовский	83,3	89	106,1
44	Мечетлинский	58,4	33	56,5
45	Мишкинский	60	88,1	146,8
46	Миякинский	80	85	106,1
47	Нуримановский	50	39,3	78
48	Покровский	35	7,3	21
49	Стерлибашевский	60	49,5	82,5
50	Стерлитамакский	93	175,1	188,2
51	Татышлинский	50	69,4	138,8
52	Туймазинский	85	156,1	183,6
53	Улутелякский	30	21,5	71,6
54	Уфимский	84,9	46	54,1
55	Учалинский	60	59,5	99,1
56	Федоровский	62	67,2	107,1
57	Хайбуллинский	35	34	97,1
58	Чекмагушевский	96	155,7	169,8
59	Чишминский	88	80	90,9
60	Шаранский	90	92,5	102,7
61	Юмагузинский	45	42,1	93,5
62	Янаульский	92,	131,2	142
63	Саткинский	8,5	11,9	140
	Итого	4000	4348,2	108,7

Динамика грузооборота в БАССР по основным видам транспорта¹

Год	Железнодорожный ²	Водный	Автогужевой
1899	304058	190718	-
1900	402743	321849	-
1901	408025	431397	-
1902	388523	305954	-
1903	424468	261392	-
1904	428083	216187	-
1905	448756	384819	36251473
1906	427967	495695	-
1907	461570	225085	-
1908	503736	315102	-
1909	664857	435575	-
1910	784841	229446	-
1911	763613	438445	-
1912	919396	217257	-
1913	1015956	324517	44670312
1914	882086	466734	-
1915	916273	-	-
1923	365848	145158	-
1926	-	-	11461703
1928	400000	248000	15549308
1929	725862	237000	23306250
1930	-	272000	-
1931	-	289000	-
1932	778690	282000	-
1933	820010	209900	-
1934	681200	228400	131330000
1935	686000	396600	150000000
1940	2800000	-	6510000000
1945	3100000	-	-

¹ Составлено по: Обзоры Уфимской губернии за 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915; Башкирская АССР. Государственная плановая комиссия. Основные показатели плана народнохозяйственного и социально-культурного строительства Башкирской АССР на 1933 год / отв. ред. А.К. Самсонов. Уфа, 1933. С. 47, 48; Социалистическое строительство Башкирии за пятнадцать лет экономико-статистический справочник Упр. нар.-хоз. учета БАССР/отв. ред. и авт. предисл. А.Т. Гисматуллин. М., 1934. С. 5; 15 лет Советской Башкирии. Уфа, 1934. С. 36; Основные показатели народнохозяйственного плана Башкирской АССР на 1935 год: проект / Гос. плановая комис. Башкирской АССР/отв. ред. Я.Н. Дубенский. – Уфа: Госплан БАССР, 1935. С. 47, 48; Основные показатели плана народного хозяйства и социально-культурного строительства БАССР на 1936 год / Гос. плановая комис. Башкирской АССР/ отв. ред. Я.Н. Дубенский. Уфа, 1936. С. 16; Народное хозяйство и культурное строительство Башкирской АССР: статистический сборник/Статистическое управление Башкирской АССР /отв. за вып. Ю.Ф. Симаков. Уфа, 1959. С. 114-116; НА РБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 1. Лл. 28-28 об.; Там же. Д. 77. Лл. 42-47 об.; Там же. Д. 98. Лл. 5-6.

² По водному и железнодорожному транспорту учитывалось количество отправленных грузов; динамика грузооборота по основным видам транспорта измеряется в тоннах.

Регрессионный анализ статистических данных грузооборота водного и автогужевого транспорта

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,636497771
R-квадрат	0,405129412
Нормированный R-квадрат	0,256411765
Стандартная ошибка	50322039,4
Наблюдения	6

Средствами MS Excel был проведен регрессионный анализ статистических данных грузооборота водного и автогужевого транспорта, где переменная X - водный транспорт, Y - автогужевой. Были использованы данные грузооборота за 1905, 1913, 1928, 1929, 1934, 1935 гг. (Приложения №20). В результате был получен коэффициент детерминации $R^2=0,40$, который свидетельствует о том, что грузооборот водного транспорта влиял на грузооборот автогужевого на 40%.

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	1	6,9E+15	6,9E+15	2,724152	0,174185
Остаток	4	1,01E+16	2,53E+15		
Итого	5	1,7E+16			

	<i>Коэффициенты</i>	<i>Стандартная ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>P-Значение</i>	<i>Нижние 95%</i>	<i>Верхние 95%</i>	<i>Нижние 95,0%</i>	<i>Верхние 95,0%</i>
Y-пересечение	-102900126,5	1,05E+08	-0,98112	0,382083	-3,9E+08	1,88E+08	-3,9E+08	1,88E+08
Переменная X 1	527,9060266	319,846	1,6505	0,174185	-360,129	1415,941	-360,129	1415,941

Регрессионный анализ статистических данных грузооборота железнодорожного и автогужевого транспорта

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,971061529
R-квадрат	0,942960492
Нормированный R-квадрат	0,931552591
Стандартная ошибка	637281824,3
Наблюдения	7

Средствами MS Excel был проведен регрессионный анализ статистических данных грузооборота железнодорожного и автогужевого транспорта, где переменная X - железнодорожный транспорт, Y - автогужевой. Были использованы данные грузооборота за 1905 1913 1928 1929 1934 1935 1940 гг. (Приложения №20). В результате был получен коэффициент детерминации $R^2=0,94$, который свидетельствует о том, что грузооборот железнодорожного транспорта влиял на грузооборот автогужевого на 94%.

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	1	3,357E+19	3,36E+19	82,65854	0,000269
Остаток	5	2,03064E+18	4,06E+17		
Итого	6	3,56006E+19			

	<i>Коэффициенты</i>	<i>Стандартная ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>P-Значение</i>	<i>Нижние 95%</i>	<i>Верхние 95%</i>	<i>Нижние 95,0%</i>	<i>Верхние 95,0%</i>
Y-пересечение	-1751462174	385698065,3	-4,54102	0,006163	-2,7E+09	-7,6E+08	-2,7E+09	-7,6E+08
Переменная X 1	2836,931593	312,0362121	9,091674	0,000269	2034,817	3639,046	2034,817	3639,046

Регрессионный анализ статистических данных грузооборота водного и железнодорожного транспорта

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,211805
R-квадрат	0,044861
Нормированный R-квадрат	-0,00062
Стандартная ошибка	210423,6
Наблюдения	23

Средствами MS Excel был проведен регрессионный анализ статистических данных грузооборота железнодорожного и водного транспорта, где переменная X - железнодорожный транспорт, Y - водный. Были использованы данные грузооборота за 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1923, 1928, 1929, 1932, 1933, 1934, 1935 гг. (Приложения №20). В результате был получен коэффициент детерминации $R^2=0,04$, который свидетельствует о том, что грузооборот железнодорожного транспорта практически не влиял на грузооборот водного транспорта и составлял 4%.

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	1	4,37E+10	4,37E+10	0,986339	0,331945
Остаток	21	9,3E+11	4,43E+10		
Итого	22	9,74E+11			

	<i>Коэффициенты</i>	<i>Стандартная ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>P-Значение</i>	<i>Нижние 95%</i>	<i>Верхние 95%</i>	<i>Нижние 95,0%</i>	<i>Верхние 95,0%</i>
Y-пересечение	450622,3	151905	2,966474	0,007364	134718,5	766526,2	134718,5	766526,2
Переменная X 1	0,457362	0,460519	0,993146	0,331945	-0,50034	1,415064	-0,50034	1,415064