

Логинова Диана Васильевна

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КОМИ КРАЯ: НАЧАЛЬНЫЕ ЭТАПЫ

В статье обозначены основные этапы строительства дорог в Коми крае с 80-х гг. XIX столетия до окончания Великой Отечественной войны. По архивным материалам Национального архива Республики Коми, Коми республиканского государственного архива общественно-политических движений и формирований и Государственного архива Архангельской области изучена система управления дорожной отраслью и важнейшие направления строительства в Коми крае, формирование кадров, трудовое участие коми населения в дорожном строительстве.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/30.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (25): в 2-х ч. Ч. II. С. 126-131. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 67.01.09

Исторические науки и археология

В статье обозначены основные этапы строительства дорог в Коми крае с 80-х гг. XIX столетия до окончания Великой Отечественной войны. По архивным материалам Национального архива Республики Коми, Коми республиканского государственного архива общественно-политических движений и формирований и Государственного архива Архангельской области изучена система управления дорожной отраслью и важнейшие направления строительства в Коми крае, формирование кадров, трудовое участие коми населения в дорожном строительстве.

Ключевые слова и фразы: дорожное строительство; управление дорогами; кадровый вопрос; участие населения; ГУЛАГ; НКВД; Коми область; Коми АССР.

Диана Васильевна Логинова

Кафедра гуманитарных и социальных дисциплин

Сыктывкарский лесной институт (филиал) Санкт-Петербургского государственного лесотехнического университета им. С. М. Кирова

dianalog2010@mail.ru

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КОМИ КРАЯ: НАЧАЛЬНЫЕ ЭТАПЫ[®]

Массовая автомобилизация неизбежно стимулирует развитие дорожного строительства. По степени обеспеченности территории государства дорогами, по их качеству можно судить об экономическом, социальном, культурном развитии, расцвете конкретного региона. Известно, что, с одной стороны, строительство дорог не сулит быстрой оборачиваемости капитала и солидных дивидендов, однако, с другой стороны, обеспечивает несравненно большее развитие общества в целом. Поэтому в современных условиях экономический прогресс невозможен без хорошо развитой сети автомобильных дорог. Следовательно, состояние дорог для любого уголка России – один из самых точных показателей экономического состояния региона.

Сегодня из общей протяженности российских автомобильных дорог общего пользования десятая часть – это грунтовые дороги. Из общей численности дорог с твердым покрытием более 30% не соответствует техническим нормативам интенсивности движения [3, с. 36].

Развитие техники дорожного строительства – длительный и сложный процесс как социально-экономического, так и политического явления, и вызывает большой научный и общественный интерес. Историческая наука призвана ответить на многочисленные вопросы о причинах возникновения и особенностях становления научных основ в области дорожного дела, направлениях совершенствования дорожной техники и технологии, формах и методах развития этой отрасли.

Отечественная литература в области истории дорожного строительства очень бедна. После опубликованного в 1911 г. сочинения А. А. Гельфера «Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения» (в 3 т.) крупным вкладом явились изданные в 50-х гг. XX века монографии А. С. Кудрявцева и в 80-х гг. – В. Ф. Бабкова [1; 4; 12]. В 90-е гг. вышла коллективная монография «Дороги России», где кратко освещены отдельные этапы развития дорожного строительства нашей страны [8]. В отдельный блок исследований следует выделить работы, которые исследуют дорожное строительство регионов [10; 14].

История дорожно-транспортного освоения Республики Коми, особенно на этапе конца XIX в. – первой пол. XX в., изучена достаточно фрагментарно, как правило, ограничиваясь освещением современного уровня развития техники, абсолютно не затрагивая вопроса о степени ее совершенствования по сравнению с предшествующими периодами, и лишь изредка обращаясь к прошлому по случаю юбилейных дат [9; 15; 25, с. 75-80].

Источниковой базой изучения начального этапа развития дорожно-транспортной системы Республики Коми послужили материалы Национального архива Республики Коми (НАРК), Коми республиканского государственного архива общественно-политических движений и формирований (КРГА ОПДФ) и Государственного архива Архангельской области (ГААО), в значительной части впервые вводимые в научный оборот.

Развитие дорожной техники Республики Коми условно можно разделить на ряд этапов, наиболее ярко характеризующих его изменения.

Первый этап – с 1880 г. до 1914 г., характеризующийся началом целенаправленного улучшения земствами Усть-Сысольского и Яренского уездов гужевого дорожного строительства в Коми крае [20, д. 72, л. 16]. В эти годы было увеличено финансирование дорожного строительства, проведена ревизия существующих дорог, их точный обмер, составлена классификация грунтов и местности, а также произведен перевод большинства дорог в ведение земств. Существенно дело сдвинулось с мертвой точки, когда были приглашены специалисты-техники, на строительные работы массово было согнано местное население. Между тем в Усть-Сысольском уезде с 1909 по 1914 гг. земство окончательно перевело население с натуральной на денежную повинность, считая, что натуральная дорожная повинность не только приносила мало пользы делу исправления дорог, а

ложились тяжким бременем на население. Но, тем не менее, в труднодоступных районах, таких, например, как Удора и Печорский край, дороги поправлялись только натуральной повинностью, на которые привлекали силами полиции население волостей, отстоящих от места работ на расстояния иногда до 130 верст. А, к примеру, население Щугорской волости привлекалось на работы даже за 300 верст. Поэтому многие крестьяне добирались до места работ не меньше десяти дней, а сами дорожные работы занимали всего пять дней. И на все это время крестьянин должен был сам обеспечить себя хлебом [Там же, л. 17].

Начиная с 1910 г. и до 1914 г., ежегодно на ремонт и постройку грунтовых дорог земством отпускалось около 200 тыс. руб. [Там же, л. 16].

Сравнивая два уезда, можно отметить, что Усть-Сысольский уезд в плане обустроенности и проезжаемости дорог был лучше, чем Яренский, где «до 1870 г. тележных дорог не существовало, за исключением почтового губернского тракта от границы Сольвычегодского до границы Усть-Сысольского уезда на протяжении 186 верст и дороги от Устьвыма до Серегово (21 верста), построенной Удельным Ведомством к устроенной удельной лесной даче и к солеваренному заводу до 1840 г.» [Там же].

Начиная с 1914 г., с началом Первой мировой войны, строительство, ремонт и содержание дорог в крае прекратились полностью. Такая ситуация продолжалась до 1918 г. К этому времени дороги практически полностью пришли в упадок, разрушились мосты. Указанные даты можно определить как *второй этап* в дорожном развитии Коми края.

Третий этап – с 1918 г. по 1920 г., характеризуется первыми малыми шагами в дорожном строительстве Коми области, в систематизации дорог, его управлении.

В начале 1918 г. ВЦИК принял декрет об организации местного дорожного строительства. А уже в апреле 1918 г. по постановлению Усть-Сысольского уездного исполкома Совета солдатских, рабочих и крестьянских депутатов (уисполкома) создается дорожно-технический отдел для организации в уезде ремонта и строительства грунтовых дорог, создания гужевого транспорта, советских станций (транспортных пунктов по обеспечению перевозок гужем), зимовок и речных перевозок. Отдел возглавлял М. М. Фролов, одновременно назначенный и комиссаром отдела. Общее руководство этим делом осуществлялось в составе заведующих подотделами. В отделе работали «сочувствующие партии большевиков» техник Е. Г. Сорокин, дорожные мастера И. М. Чеусов, В. М. Попов, А. П. Карманов [17, д. 22, л. 65, 67, 86, 151].

В июле 1918 г. при Усть-Сысольском уисполкоме был сформирован отдел народного хозяйства, преобразованный в конце того же года в экономический отдел, который, в свою очередь, передал свои функции уездному совету народного хозяйства (УСНХ). Эти органы решали все хозяйственные вопросы, в том числе по гужевому транспорту и дорожному строительству. Примером может служить то, что в результате организации местного транспорта в Коми край удалось завезти в 1918 г. 105 тыс. пудов хлеба, а в 1919–1920 гг. – 1850 тыс. [22, с. 67]. Благодаря этому коми население в эти годы было спасено от голодной смерти.

Стоит отметить, что в 1918–1920 гг., учитывая обстановку в стране, в первую очередь осуществлялись перевозки воинского значения и продовольствия. Все гужевые перевозки, а также ремонт дорог и мостов осуществлялись путем военной и трудовой мобилизации гужевых средств и населения [18, д. 3, л. 7, 9].

В результате в периоды Первой мировой и Гражданской войн новое строительство на территории Коми области не велось, а существующая дорожная сеть интенсивно разрушалась, хотя стратегическое значение дорог, особенно в военных условиях, продолжало расти.

Четвертый этап – 1921–1929 гг. Это период, когда в дорожной отрасли была установка на восстановление и поддержание существующих дорог, но из-за тяжелого положения страны, ассигнования в эту отрасль были настолько незначительны, что не только не могли сдержать текущего нарастания износа полотна дорог и дорожных сооружений, но даже поддерживать более или менее в должном состоянии. В результате дороги Коми области все больше приходили в негодность.

В данный период была создана единая система управления дорожным хозяйством страны. В связи с этим в Архангельске 10 декабря 1921 г. после упразднения Автосекции было организовано Управление Северного округа местного транспорта. Первые полгода своего существования внимание Управления было сосредоточено на продолжении работ авторемонтной мастерской и организации во всех пяти губерниях Северного округа автомобильного и гужевого транспорта и погрузочно-разгрузочных работ. Никакой работы на начальном этапе в Северном округе по дорожному делу не велось из-за полного отсутствия в то время в Отделе местного транспорта (ОМТе) дорожных работников [6, д. 4, л. 5]. Затем начали создаваться дорожные участки, которых по протяженности дорог государственного значения (и по штату) необходимо было шесть, из них самым большим по протяженности был Усть-Сысольский участок (627 верст). Но в силу разбросанности сети дорог организовано всего четыре [Там же, л. 7]. Заведование сетью дорог государственного значения в Коми области было передано транспортно-дорожному отделу при Обисполкоме, руководителем которого был назначен А. А. Литвинов. При этом взаимоотношения между центром (Архангельск) и 4-м участком (Усть-Сысольск) складывались нелегко. Архивные документы свидетельствуют, что дорожные работники Коми области и его руководители неоднократно указывали на ничтожность или отсутствие средств выделяемых на строительство дорог в области, не смотря на то, что 4-й участок был самым протяженным из всех и менее всех обустроенным.

Кроме того, система управления дорожным хозяйством была довольно громоздкой и неэффективной как в финансировании, так и в управлении. Архивные документы показывают, что штаты по заведованию дорогами местного значения не представляли единой системы и часто реорганизовывались. Так, в октябре 1922 г.

была создана дорожно-транспортная контора при Обисполкоме [16, д. 190, л. 41, 49]. Однако уже в апреле 1923 г. эту контору ликвидировали и все переправы местного значения с обслуживающими их сооружениями, а также весь местный транспорт и дорожное строительство передали в ведение Обкомхоза, при котором организовывались два подотдела: дорожно-технический и эксплуатационный [Там же, д. 192, л. 53].

В ноябре 1924 г. пленум областного исполкома постановил в целях интенсификации работ по дорожному строительству на дорогах государственного значения в Коми области реорганизовать 4-й дорожный участок, присвоив ему права областного управления местного транспорта (ОМЕС) с подчинением уже не Архангельску, а Москве [Там же, д. 147, л. 235–236]. Этот вопрос неоднократно поднимался на различных заседаниях Обисполкома, но так и не был решен до создания в 1933 г. Дорожного управления при СНК Коми АССР.

С 1925 г. постоянное наблюдение над дорогами, своевременный ремонт всех дорожных повреждений и изучение состояния дорог по участкам возлагалось на уездные исполнительные комитеты (УИКи). За отделами местного хозяйства (далее ОМХ) осталось дело технического руководства, консультации и контроля за дорогами [Там же, д. 150, л. 267].

К 1927 г. все имеющиеся в Коми области дороги – гужевые, грунтовые – подразделялись на дороги государственного значения (находящиеся в ведении ОМЕСа и НКПС) и дороги местного значения, находящиеся в ведении ОМХ [11, д. 88, л. 4–5].

В эти же годы сразу дала о себе знать одна из проблем – кадровая. Четвертым участком с момента его организации заведовал техник, но под руководством находящегося в Усть-Сысольске инспектора, инженера Карякина. Затем туда был назначен начальником участка инженер-строитель Минин, выпускник Киевского политехникума 1908 г., с большим практическим стажем, однако не обладающий достаточным профессиональным опытом по грунтовому строительству. Вместе с ним прибыл опытный счетовод. Еще на участке были прикреплены три техника: один из них был старый опытный работник, второй – работник с практическим стажем и третий – молодой техник-студент. Из них один находился на ст. Мураши, другой – в Усть-Сысольске. Обслуживал к югу от Усть-Сысольска половину тракта на Мураши и третий техник, замещавший начальника участка, который выполнял также обязанности помощника начальника участка с заведованием тракта от Усть-Сысольска на Половники и Ухту [6, д. 4, л. 8].

Одной из причин, косвенно сказавшейся отрицательно как на организационной, так и на производственной стороне дела, была низкая оплата труда в системе Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), а также нехватка технического персонала. Это обстоятельство особенно остро дало себя знать в Коми области, на которую все смотрели как нечто далекое, глухое, куда специалисты-дорожники соглашались ехать только при гарантии высокой зарплаты. Дефицит квалифицированных кадров ощущался даже в Архангельске, где с трудом можно было найти техперсонал для самого Управления. Одна из причин этой проблемы – это дороговизна в Архангельске, большая, чем в Москве. А уровень цен в Усть-Сысольске значительно превышал даже архангельскую. К примеру, весной 1922 г. в Усть-Сысольске при всей скромности Комхоза и других учреждений платили простому технику оклад в золотом исчислении в размере 70 руб. золотом, а Округ в то время мог предложить инженеру не более 40 руб. золотом [Там же, л. 10].

Еще одна причина недофинансирования дорожно-транспортной отрасли крылась в отсутствии точных сведений о протяженности дорог. Эти сведения постоянно изменялись.

В Коми области разделение сети дорог было произведено в 1923/24 хозяйственном году непосредственно обпланом. Само деление нельзя еще было считать окончательным и исчерпывающим, так как намеченная сеть дорог областных и уездных была весьма значительная. На этот период всего по Коми области насчитывалось 5 586 км, из которых дорог уездного значения – 959 км, волостного и сельского значения по приблизительным данным – 2 900 км [Там же, л. 80].

Наконец, в 1925 г. в интересах скорейшего устранения бездорожья, стоящего на пути экономического развития области, Дорсекция, очень рационально используя отпускаемые средства на дорожное строительство, провела широкое техническое обследование всех дорог, имеющих областное и уездное значение. На основании полученных материалов были созданы книги искусственных сооружений и книги технического состояния дорог, которыми и руководствовались при составлении смет на 1925/26 бюджетный год и которыми предположено руководствоваться при окончательной разработке пятилетнего плана дорожного строительства и управления дорожными работами вообще. В итоге километраж дорог резко увеличился и имел общее протяжение 7 239 км [21, с. 214–221].

В целом все строительство дорог до 1940-х гг. шло на следующих трактах:

- Мурашинский тракт (от ст. Мураши Северной железной дороги через Сыктывкар до Усть-Выми) – 434 км;
- Троицко-Печорский тракт (от Сыктывкара до Троицко-Печорска) – 417 км;
- Ухтинский тракт (от Усть-Выми до Усть-Ухты) – 279 км;
- Северный тракт (связывал Печорский округ с Архангельском в пределах области) – 250 км;
- Удорский тракт (связывал Вычегодский бассейн с Удорским районом) – 375 км. От с. Айкино до с. Кослана на расстоянии в 163 км существовала лишь просека;
- дорога от Усть-Еловки до Якши, благодаря которой груз с Волги и Камы доставлялся на пароходах до Усть-Еловки, затем на автомобилях перебрасывался до Якши и оттуда на пароходах вниз по течению Печоры и по всему бассейну, – 46 км [24, с. 20–21].

Пятый этап – с 1929 г. по 1941 г. Если в 1920-е гг. перед руководством области, дорожниками была установка на восстановление и поддержание существующих дорог из-за незначительности ассигнований, то в 1930-е гг. началось массовое «наступление на бездорожье» [2, с. 28–31]. С началом эксплуатации автомобильного транспорта потребность в совершенствовании и расширении сети дорог республики увеличилась.

Прежде всего начинается реорганизация системы управления дорожной отраслью. В марте 1929 г. был организован дорожный отдел при обисполкоме, для чего ОМХ и 4-му дорожному участку было поручено к 1 мая 1929 г. разработать штаты дорожного отдела и смету на его содержание [16, д. 187, л. 184]. Заведующим дорожным отделом был назначен Потолицын. В основу аппарата дорожного отдела положили организацию 4-го дорожного участка и дорожного подотдела ОМХ.

Далее, в феврале 1930 г., вместо областного дорожного отдела создали областной отдел шоссейно-грунтовых дорог и автомобильного транспорта или, иначе, Облдортранс [Там же, д. 295, л. 160]. А с декабря 1931 г. организовывались районные дорожные участки в Визингском, Усть-Куломском и Прилузском районах [Там же, д. 336, л. 623].

С мая 1933 г. при Исполкоме Коми АССР было сформировано Дорожное управление для руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского и местного значения, а также для руководства всем делом организации работ по строительству и ремонту дорог с трудовым участием сельского населения [Там же, д. 106, л. 535]. Дорожное управление подчинялось Совету народных комиссаров (СНК) Коми АССР и Главному дорожному управлению при СНК РСФСР.

В результате к концу 1930-х гг. система управления дорожным строительством разделилась между Дорожным управлением при СНК Коми АССР, который руководил строительством автогужевых дорог и содержанием дорожного хозяйства Коми Автономной республики, за исключением дорог общесоюзного значения, подчиненных ГУШОСДОР (Главное управление шоссейных дорог НКВД – МВД СССР) [19, д. 67, л. 36].

В связи с ростом внимания к региону и интенсивностью экономического развития требовалась новая оценка возможностей освоения республики. В 1934 г. экспедицией Московского государственного университета было произведено исследование и составлена экономическая записка о развитии Северного края. Анализ показал, что специфической чертой Коми области являлись крупные размеры лесоразработок, очень слабое развитие сельского хозяйства, малая населенность территории. Как специфическая черта, отмечалось почти полное отсутствие вывоза по автогужевым дорогам и преобладание ввоза (в основном продуктов питания, завозимых леспромпхозами). В структуре грузооборота преобладали грузы, идущие на лесоразработки (оборудование, такелаж и пр.). В сельскохозяйственных грузах, показанных в грузообороте районов, лишь в незначительной степени участвовала продукция самих районов (вывозили масло, лен и мясо); большую часть ввозимых грузов составляли продукты (зерно, крупа и т. п.) [7, д. 49, л. 11–23].

В Печорском районе протяженность гужевых путей была еще более значительной по сравнению с другими районами. Здесь перевозками охватывались Ненецкий округ, Усть-Цилемский, Ижемский, Усть-Усинский районы и тракт Архангельск – Пинега. Основными грузами являлись свежемороженая рыба, масло и дичь (куропатка), идущие в Архангельск, а также олени шкуры, идущие на замшевый завод в Усть-Цильму, а также мясо из Ижемского и Усть-Цилемского районов в Усть-Усу на консервный завод. По тракту из Усть-Цильмы в Архангельск главным образом вывозились рыба, дичь, масло, а обратно доставляли часть промтоваров, технические грузы, не завезенные водным путем [5, д. 48, л. 8].

Самое большое внимание было обращено, прежде всего, к вопросу постройки Ухтинской дороги, имевшей важное стратегическое и административно-экономическое значение из-за развертывания в районе данной дороги крупных лесоразработок и широкой колонизации, а также вследствие роста грузооборота до 30 000 т в год. Значение Ухтинского района не подвергалось никакому сомнению, он приобретал исключительное промышленное значение [16, д. 295а, л. 167]. Уже летом 1928 г. были произведены технические изыскания этой трассы, а на зиму 1936–1937 гг. поставлена задача установления сквозного автомобильного движения от Чибью до Мурашей протяженностью 713 км. Такая же задача стояла и на участке от Сыктывкара до Усть-Вьмы. Эта трасса была остро необходима для провоза бензина из Чибью. Поэтому экономическое значение мурашинского и ухтинского трактов резко возросло, а общий грузооборот трактов достиг нескольких десятков тысяч тонн [23, с. 113–114].

В конце 1930-х гг. для дорожного строительства начали привлекать заключенных из имевшихся в Коми АССР лагерей НКВД (Локчимлаг, Ухтажмалаг, Устьвымлаг, Севжелдорлаг). Участие лагерей НКВД в дорожном строительстве понятно, поскольку половину всего автопарка республики составлял автопарк лагерей. В результате тракты на 60% и больше эксплуатировались ими [19, д. 810, л. 11]. Начальники лагерей должны были немедленно приступить к капитальному ремонту дороги Усть-Вьма – Ухта и закончить его к августу 1939 г. Также Севжелдорстрой должен был привести в полную эксплуатационную пригодность автолежневую дорогу Ухта – Кожва, которую эксплуатировали в качестве подъездного пути к железной дороге, и впредь не допускать ее «запущенности» [11, д. 402, л. 55–58].

Шестой этап – 1941–1945 гг., период Великой Отечественной войны. Дорожное строительство, как и все народное хозяйство Коми АССР, стало жить по законам военного времени, а это значит со значительными сокращениями финансирования во всех сферах и отраслях, а соответственно, это касалось и дорожных работ всех видов. С 5 сентября 1941 г. был мобилизован весь автотранспорт предприятий для поставки в Красную Армию, в том числе и по Доруправлению 8 автомашин. Содержание дорог в должном состоянии с применением трудового участия населения колхозов – основная задача военного времени – не всегда выполнялась

даже с привлечением судебных решений [19, д. 133, л. 142–145]. Часть дорог республики, содержание которых было крайне неудовлетворительным, находилась в ведении ГУЛАГа НКВД СССР. Особенно после ввода Северо-Печорской железной дороги участка Котлас – Кожва протяженностью 260 км это ведомство фактически не ремонтировало дороги. Вследствие этого проезжая часть дороги и искусственные сооружения изнашивались и требовали восстановительных работ. В целях приведения ухтинского тракта в «автопроезжее состояние» и обеспечения развития межрайонных авто- и гужевых перевозок в пределах республики этот участок дороги в 1945 г. был передан дорожному управлению при СНК Коми АССР [Там же, д. 269, л. 9].

Подавляющая часть дорог на всех этапах строительства и эксплуатации содержалась за счет трудового участия населения. К примеру, на перегоне Сыктывкар – Визинга поставили на снегоборку трактор «Сталинец» Кунибской МТС в счет ее работ по «трудоучастию» [11, д. 235, л. 28–30]. Итоги «трудоучастия» в 1927 г. были следующими: Усть-Куломский уезд – 9 волостей, Сысольский – 14 селений, Ижемский – 24 селения. Был выполнен текущий ремонт полотна дороги. Постройка новых искусственных сооружений производилась в редких случаях. Всего в работах участвовало по трем уездам: «личным трудом» – 8348, «с подводами» – 617 чел. В 1933 г. трудовое участие населения Коми области в денежном выражении достигло 509 тыс. руб. [7, д. 24, л. 107–108].

Местное население подчас весьма скептически относилось к призывам об активном участии в дорожном строительстве, бывали даже случаи вредительства: «разболчивание» мостов, снятие железа с ледорезов, подрубка свай, ломка мостовых перил, рубка верстовых столбов и пр. В связи с этим постановлением областного исполнительного комитета Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов Коми Автономной области к нарушителям применялись штрафы и уголовная ответственность вплоть до высшей меры наказания и конфискации всего имущества. В отношении лиц, признанных судом социально опасными, согласно ст. 49 Уголовного кодекса применялась высылка из пределов области на срок до трех лет [16, д. 190, л. 49].

Основными итогами кампании по вовлечению населения к участию в дорожном строительстве явилась полная пассивность населения, очень часто постановления с мест о замене трудоучастия денежными взносами просто не исполнялись. Работы, выполняемые населением, выполнялись без всякого плана и технического надзора и таким образом не только не давали реальных результатов, но наоборот, требовали переделки [6, д. 17, л. 99, 109].

В 1930-е гг. руководство продолжало надеяться достичь прорыва в дорожном строительстве за счет массового привлечения населения. Исходя из этого, выдвигались следующие практические мероприятия по массовой работе, как то: проведение легучих митингов (10–15-минутные); индивидуально-групповые беседы с принятием конкретных решений по поголовному участию населения в месячнике; проведение пленумов сельсоветов с участием ударников и дорожного актива о конкретных задачах дорожного строительства по сельсовету (деревне); совещания бригадиров, дорожных десятников и других работников о ходе дорожного строительства и конкретных задачах ударного месячника; установление премиальных фондов за лучшие показатели работы; введение областного и районных переходящих Красных знамен для лучшего района, сельсовета, колхоза, бригады, ударно выполнивших план дорожных работ [11, д. 186, л. 29–31]. Но в отчетах снова и снова говорилось о пассивности населения и его уклонении от работ. Таким образом, организация трудового участия населения в дорожном строительстве была поставлена неудачно, и эффект его был незначителен. Так, например, в 1933 г. размер трудового участия населения в Коми области составил 509 тыс. руб., что в восемь раз меньше чем по всему Северному краю [7, д. 24, л. 107–108]. Это объясняется, прежде всего, слабой пропагандой идеи дорожного строительства среди населения и крайней недостаточностью технического персонала для руководства работами.

Очень остро стоял вопрос механизации дорожных работ. Для постройки и ремонта дорог применялись тракторы МТС. В 1931 г. обсуждалась необходимость создания при Обдортрансе как дорожно-машинного, так и автопарка. Парк дорожных машин был незначительным. При строительстве грунтовых дорог применялись исключительно ручные методы работы. При этом использовались лишь простейшие дорожные машины (канавокопатели, утюги, плуги) [16, д. 341, л. 228].

Таким образом, несмотря на значительный подъем дорожного хозяйства в 1920–1940-е гг., оказалось, что сеть дорог в Коми АССР для круглогодичного автомобильного движения была недостаточно подготовлена к эксплуатации. Серьезным недостатком явилось то, что служба ремонта и содержания дорог не обеспечивала их полной сохранности и не была достаточно приспособлена к условиям массового движения автомобилей. Созданная материально-техническая база не была еще настолько мощной, чтобы удовлетворить все запросы строительства, ремонта и содержания дорог. При этом по-прежнему широко использовался ручной труд.

Список литературы

1. Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. М.: Транспорт, 1988. 272 с.
2. Бабушкин А. И. Хозяйственное и культурное развитие Коми области. Сыктывкар, 1934.
3. Белкин В., Стороженко В. От выживания – к устойчивому развитию // Свободная мысль. 1995. № 5.
4. Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения. СПб.: Изд. Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, 1911.
5. Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1850. Оп. 1.
6. ГААО. Ф. 2095. Оп. 3.
7. ГААО. Ф. 5540. Оп. 2.
8. Дороги России: исторический аспект / под ред. А. А. Надежко. М.: Крук, 1996. 408 с.
9. Загайнова Г. В. Транспорт и связь в Коми АССР. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1993. 54 с.

10. **Иванов И. А.** История дорог Бурятии. Улан-Удэ: ВСГТУ, 2010. 239 с.
11. **Коми республиканский государственный архив общественно-политических движений и формирований** (КРГА ОПДФ). Ф. 1. Оп. 1.
12. **Кудрявцев А. С.** Очерки истории дорожного строительства СССР. М.: Дориздат, 1951. Т. 1. Досоветский период. 333 с.; М.: Науч.-тех. изд. автотранспортной литературы, 1957. Т. 2. Послеоктябрьский период. 368 с.
13. **Куратова Э. С.** Артерии республики. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1983. 48 с.
14. **Лихорадова И. Н.** Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX вв.: автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. 25 с.
15. **Мастраков В. Н.** Дороги Республики Коми. М.: Прибой, 1997. 352 с.
16. **Национальный архив Республики Коми (НАРК).** Ф. Р-3. Оп. 1.
17. **НАРК.** Ф. Р-4. Оп. 1.
18. **НАРК.** Ф. Р-462. Оп. 1.
19. **НАРК.** Ф. Р-605. Оп. 1.
20. **НАРК.** Ф. Р-700. Оп. 1.
21. **Отчет областного исполнительного комитета Коми автономной области за 1924–1925 хозяйственный год.** Усть-Сысольск, 1925.
22. **Очерки истории Коми партийной организации.** Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1964.
23. **15 лет Коми автономной области. 1921–1936 гг.** Сыктывкар, 1936.
24. **V Областной съезд Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов Коми автономной области:** журналы съезда. Усть-Сысольск, 1926.
25. **Республика Коми:** энциклопедия. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1997. Т. 1.

DEVELOPMENT OF ROAD-TRANSPORT SYSTEM IN KOMI DISTRICT: INITIAL STAGES

Diana Vasil'evna Loginova

Department of Classical and Social Disciplines

*Syktuykar Forest Institution (Branch) of St. Petersburg State Forestry Engineering University named after S. M. Kirov
dianalog2010@mail.ru*

The author emphasizes the key stages of roads construction in Komi district from the 80s of the XIXth century till the end of the Great Patriotic War, and basing on the archival materials of the National Archive of the Republic of Komi, the Komi Republic State Archive of Social-Political Movements and Formations and the State Archive of Arkhangel'sk Region studies the system of road industry management and the most important construction directions in Komi district, the formation of personnel, the labour participation of Komi people in road construction.

Key words and phrases: road construction; road management; personnel question; participation of population; Gulag; People's Commissariat for Internal Affairs; Komi region; Komi ASSR.

УДК 39

Исторические науки и археология

Рассматривается происхождение одного из дагестанских миниэтносов – митагинцев, проживающих неподалеку от древнего города Дербента. Появление населенного пункта Митаги связано с сооружением вокруг Дербента оборонительной стены Сасанидов. Приводятся различные данные исторических источников, топонимические и языковые факты, свидетельствующие об иранском происхождении митагинцев. Отмечается общность персидского субстрата в селах, расположенных вдоль Горной стены.

Ключевые слова и фразы: этногенез; дагестанский этнос; митагинцы; фарси; татский язык.

Назим Абдурахманович Магомедов, д.и.н.

Фахреддин Набиевич Оруджев

Зернигаж Арифовна Магарамова

Отдел древней и средневековой истории Дагестана

Институт истории, археологии и этнографии

Дагестанский научный центр Российской академии наук

sharafutdin@list.ru; fahretdin@mail.ru

ЭТНОГЕНЕЗ ДАГЕСТАНСКОГО ЭТНОСА – МИТАГИНЦЕВ[©]

Как известно, в Дагестане имеется много этносов, среди которых особое место занимает этногруппа, именуемая *митагинцы*. Изучением генезиса, истории, языка, культуры этого этноса до сих пор никто специально не занимался. Лишь некоторые авторы в Дагестане называли топоним Митаги, при этом жителей относили к персеязычным татам. Этому, наверное, способствовало и то обстоятельство, что данная этногруппа ничем не выделялась из других и потому в течение полутора тысяч лет оставалась неизученной. В XX в.,

[©] Магомедов Н. А., Оруджев Ф. Н., Магарамова З. А., 2012