

Гареева Руфина Рушановна

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО В БАШКИРСКОЙ АССР В ГОДЫ ЧЕТВЕРТОЙ ПЯТИЛЕТКИ (1946-1950 ГГ.)

В статье рассмотрены основные тенденции развития дорожного строительства в Башкирской АССР в годы четвертой пятилетки. В частности, исследованы основные показатели плана капитального ремонта дорог в республике, рассмотрено послевоенное положение дорожной отрасли, проанализированы факторы, влияющие на состояние дорожного строительства в 1946-1950 гг. Показано, что существенным препятствием для строительства дорог явились недостаточное финансирование, крайний износ техники, неквалифицированное кадровое обеспечение.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/12-1/12.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2015. № 12 (62): в 4-х ч. Ч. I. С. 60-62. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/12-1/

© 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: hist@gramota.net

УДК 94(470.57):625.7

Исторические науки и археология

В статье рассмотрены основные тенденции развития дорожного строительства в Башкирской АССР в годы четвертой пятилетки. В частности, исследованы основные показатели плана капитального ремонта дорог в республике, рассмотрено послевоенное положение дорожной отрасли, проанализированы факторы, влияющие на состояние дорожного строительства в 1946-1950 гг. Показано, что существенным препятствием для строительства дорог явились недостаточное финансирование, крайний износ техники, некавалифицированное кадровое обеспечение.

Ключевые слова и фразы: дорожное строительство; дорожная отрасль; «дорожный месячник»; пятилетка; Башкирская АССР.

Гареева Руфина Рушановна

*Башкирский государственный университет (филиал) в г. Стерлитамаке
kafedra164@mail.ru*

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО В БАШКИРСКОЙ АССР В ГОДЫ ЧЕТВЕРТОЙ ПЯТИЛЕТКИ (1946-1950 ГГ.)[©]

*Статья подготовлена при поддержке гранта СФ БашГУ
«Жилищное и дорожное строительство в БАССР в 1945-1985 гг.», № В15-32.*

По окончании Великой Отечественной войны Верховным Советом СССР 18 марта 1946 года был принят Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства (на 1946-1950 годы)». По плану за годы четвертой пятилетки необходимо было увеличить сеть усовершенствованных автомобильных дорог союзного и республиканского значения на 11,5 тыс. километров, восстановить и капитально отремонтировать существующую сеть дорог союзного значения [6].

Безусловно, в начале четвертой пятилетки основные усилия дорожников были сосредоточены на восстановлении и реконструкции старых дорог [1, с. 132]. 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 звена, как дорожное хозяйство, в дальнейшем начало сказываться на развитии всего народного хозяйства, так как дорога была связующим звеном хозяйства в целом. Чтобы покончить с бездорожьем, нужны были всенародные усилия и, прежде всего, заинтересованность «сверху».

За годы четвертой пятилетки число автомобильных дорог в СССР возросло на 21 тыс. км. Так, если в 1945 г. общая протяженность дорог составляла 1529 тыс. км, то уже в 1950 г. – 1550 тыс. км. Из них дорог с твердым покрытием в 1945 г. – 155 тыс. км, в 1950 г. – 177 тыс. км [5, с. 129].

Закон «О четвертом пятилетнем плане хозяйственного строительства Башкирии на 1946-1950 годы» был утвержден в марте 1947 года на первой сессии Верховного Совета БАССР. Он предусматривал ликвидацию последствий войны и дальнейшее развитие народного хозяйства нашего края.

По плану основные силы сельского населения должны были быть заняты на восстановлении и подъеме сельского хозяйства Башкирии. Использовать ручной и гужевой транспорт по трудуучастию в дорожном хозяйстве было невозможно. Следовательно, капитальные работы по плану должны были выполняться главным образом механизированным способом за счет выделения механизмов на капитальный ремонт [8, д. 39, л. 18].

Всего было намечено перестроить и отремонтировать капитально 3500 пог. метров мостов и 345 км дорог [Там же, л. 18 об.].

Как было уже сказано выше, транспортировку материалов на капитальные работы и капитальный ремонт планировалось проводить исключительно механизированным способом [Там же, л. 19].

По плану четвертой пятилетки строительство было намечено на важнейших автогужевых дорогах главным образом автономно-республиканского значения (для ликвидации разрывов и с учетом подготовки дорог к перевозкам хлебных грузов). В основном строительство было намечено на дорогах: 1) Усть-Икинск – Нов. Белокаитай – ст. Ункурда (99,86 км); 2) Красноустьинск – 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 – Таймазы – Бакалы (143,5 км); 6) Кушнаренково – Чекумагуш – 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 – Чекумагуш – Дюртюли (181,18 км); 12) Ермекеево – 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 – Ермекеево – Рятамак (43,0 км); 18) Баженово – Чебыково – Мишкино (22,4 км) [Там же, л. 31].

В 1945 г. сеть республиканских дорог по БАССР составляла 1335,08 км. По своему значению первое место занимала дорога Чкалов – Уфа с протяженностью 267,9 км. Она обслуживала большие промпредприятия «Ишимбай-нефть», Содовый завод, Мелеузовский завод сухого молока, 12 районов, крупные глубинные пункты «Заготзерно». Второй по значимости была дорога Уфа – Бирск – Янаул и составляла 207,8 км. Она связывала Уфу с железнодорожной станцией Янаул, ряд водных пристаней на реке Белой и 14 районов [4, д. 187, л. 64].

Остальные дороги, такие как Бирск – Тастуба – Сулей (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), также имели важное значение: они связывали крупные хлебные пункты и районные центры и служили выходом в другие области. Основным типом покрытия республиканских дорог были гравийное, гравированное, улучшенное щебнем [Там же].

В начале четвертой пятилетки в 1946 г. изменений в сети дорог не было. Для проведения дорожных работ воинские части не выделялись. Выделялись лишь для взрывных работ и на весеннюю охрану мостов. Содержание дорог проводилось платными ремонтными и линейной службой в порядке трудоустройства [9, д. 6, л. 4 об.].

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) [Там же, л. 6 об.].

Выполнению плана работ в 1946 г. помешали плохие погодные условия. Автотракторный парк не пополнялся новыми механизмами. Многие машины по большей части простаивали в ремонте. Также ощутимы были задержки с горючим, что не давало возможности работать в две смены.

Для проработки плана работ на 1947 г. по дорогам республиканского значения Дорожным управлением 25 декабря 1946 г. было проведено расширенное производственное совещание начальников дорожных участков. На этом совещании были озвучены недочеты работ как дорожных участков (доручастков), так и отделов Дорожного управления. Совещанием был намечен ряд организационных мероприятий, направленных на досрочное выполнение плана работ, которые были положены в основу работ дорожных участков.

Обращение Всероссийского совещания дорожников было обсуждено 11 мая 1947 г. на совещании представителей дорожных участков. Также был принят договор о социальном соревновании на досрочное выполнение плана дорожных работ с Чкаловским облотделом. В итоге из шести доручастков соревнованием между собой было охвачено пять. Победителем в соревновании стал 293-й Месягутовский доручасток, выполнивший все виды плановых работ с превышениями [Там же, л. 5].

После весеннего сева с 15 июня по 15 июля 1946 г. Совет Министров БАССР и Бюро обкома ВКП(б) с 15 июня объявили «дорожный месячник», который дал резкий сдвиг в выполнении плана работ и способствовал 100%-му выполнению годового плана. На проведение «месячника» Дорожное управление командировало в район весь инженерно-технический состав Дорожного управления и проектной конторы, который провел большую организационно-техническую помощь дорожным органам на местах. 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 тракторно-дней, на общую сумму 4695,0 тыс. рублей или 39,15% годового плана трудоустройства населения» [8, д. 42, л. 3 об.].

В то же самое время наблюдалось недобросовестное отношение к дорожному хозяйству со стороны ряда предприятий, их сотрудников, а также частных лиц. Проселочные дороги перепаживались, в результате чего создавалось бездорожье, которое становилось причиной падения лошадей, порчи повозок и непроходимости для автотранспорта. Весной 1946 года трактористы Бижбулякской МТС распахали проселочную дорогу в селе Чегодаево в 8-10 км от Бижбуляка. Весной того же года трактористы Краснохолмской МТС распахали проселочную дорогу Калтасы – Красный Холм. Такие случаи были не единичные, и они происходили в большинстве районов БАССР. Случаи порчи проезжей части на небольших участках дорог колесными тракторами МТС наблюдались на республиканских и районных дорогах. По некоторым случаям возбуждались судебные дела и предъявлялись денежные иски, но эти наказания не всегда давали положительные результаты [9, д. 4, л. 57].

Что касается выполнения плана дорожных работ за 1947 г., особых изменений не произошло. Из намеченных планом капитального ремонта дорог 4 км выполнено 3,7 км, что составляет 92,7% [8, д. 41, л. 4]. В 1947 г. была реконструирована дорога Уфа – Чкалов [2, с. 43].

Из-за серьезного ущерба дорожному строительству весенней распутицей 16 апреля 1947 г. Совет Министров БАССР вынес специальное постановление о восстановлении разрушенных мостов и дорог. На ликвидацию распутия и ремонт дорог были мобилизованы все дорожные механизмы, транспортные средства доручастков. Хотя с большими трудностями, но все же была обеспечена переброска продовольствия, горючего, семенных грузов для весеннего сева [8, д. 42, л. 7 об.]. 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. Из-за весенней распутицы на текущем ремонте дорог в большем количестве использовалась щебенка, нежели гравий, который был предусмотрен по плану.

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. Поэтому в целях осуществления комплексной механизации трудовых и тяжелых работ в строительстве и восстановлении автомобильных дорог было принято решение организовать в 1948-1949 годах в системе Главного дорожного управления машино-дорожные станции (МДС), обеспечив их горючим и смазочным материалом из фондов, выделяемых республике; произвести подготовку механиков-дорожников; установить комплект основного оборудования МДС и ремонтной мастерской [3].

6 марта 1948 г. постановлением Совета Министров СССР № 684 была образована Машино-дорожная станция № 2 Башкирской АССР.

Началом функционирования МДС № 2 послужило Постановление Совета Министров Башкирской АССР № 445 от 30 апреля 1948 года. На Дорожное управление Башкирской АССР возлагалась обязанность организовать в 1948 году одну МДС и ремонтную мастерскую. Центральная база МДС располагалась в г. Стерлитамаке [8, д. 48, л. 4]. В ходе организационной работы МДС № 2 столкнулась с целым рядом трудностей: большое количество строек в зоне расположений МДС, недостаток рабсилы, отсутствие отлаженности бытовых условий, ограниченное количество специалистов нужной квалификации и даже полное отсутствие дорожников (большое количество объявлений об их найме в местных газетах желаемых результатов не дало).

Были и другие новшества в организации дорожных работ. Так, дорожники получили право привлекать на строительство и ремонт дорог на 4 дня в году грузовые автомобили промышленных, транспортных, сельскохозяйственных, торговых и прочих организаций. Такой порядок закреплялся Постановлением Совмина СССР № 1266 от 19 апреля 1948 года «О мерах помощи дорожному хозяйству РСФСР» [5, с. 131].

Что касается выполнения плана работ в последние годы четвертой пятилетки (1949-1950 гг.), то существенных изменений не произошло. Затяжные дожди все так же мешали началу дорожных работ. В итоге к началу трудоемких работ сельское население было занято сенокосом. Значительная часть колхозников уходила в промышленность, из-за чего нельзя было полностью использовать их лошадей [7, д. 166, л. 56]. Из-за недостаточности выделенных районными дорожными отделами бюджетных средств вовремя не приобретался необходимый материал для начала дорожных работ. В то же самое время остро не хватало техников, их работу выполняли дорожные мастера-практики. Все это влияло на качество выполнения ремонта дорог [Там же, д. 145, л. 103].

Таким образом, в послевоенное время перед строителями стояли сложные задачи, которые необходимо было решить в краткие сроки. Существенным препятствием для строительства дорог в годы четвертой пятилетки в БАССР явились недостаточное финансирование, крайний износ техники, неквалифицированное кадровое обеспечение. Немалую роль для развития дорожного хозяйства в республике сыграл «дорожный месячник». В целом по стране в первое послевоенное десятилетие для работы на местах были характерны рассредоточение ресурсов и многообъектность заданий при их слабом материальном и кадровом обеспечении, что и давало свой отрицательный результат.

Список литературы

1. **Аминов Ш. Х.** Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом. Уфа: ООО «Монография», 2008. 252 с.
2. **Башкирская энциклопедия:** в 7-ми т. / гл. ред. М. А. Ильгамов. Уфа: Башкирская энциклопедия, 2005. Т. 1. А-Б. 624 с.
3. **Высшие органы государственной власти и органы центрального управления РСФСР (1917-1967 гг.)** [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
4. **Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).** Ф. А-399. Оп. 1.
5. **Дороги России: исторический аспект.** М.: Изд. фирма «КРУК», 1996. 408 с.
6. **О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг.** [Электронный ресурс]: Закон СССР от 18.03.1946 г. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
7. **Центральный архив общественных объединений Республики Башкортостан (ЦАОО РБ).** Ф. П-122. Оп. 29.
8. **Центральный исторический архив Республики Башкортостан (ЦИА РБ).** Ф. Р-786. Оп. 3.
9. **ЦИА РБ.** Ф. Р-786. Оп. 5.

ROAD FACILITIES IN THE BASHKIR AUTONOMOUS SOVIET SOCIALIST REPUBLIC DURING THE FOURTH FIVE-YEAR PLAN (1946-1950)

Gareeva Rufina Rushanovna
Bashkir State University (Branch) in Sterlitamak
kafedra164@mail.ru

The article deals with the basic trends of the development of road building in the Bashkir Autonomous Soviet Socialist Republic during the fourth five-year plan. In particular, the author studies the main indices of the plan of the complete overhaul of the roads in the republic, considers the post-war situation in the road sector, and analyzes the factors that influenced the condition of road building in 1946-1950. It is shown that significant obstacles for the construction of the roads were underfunding, the extreme deterioration of the equipment, and the unqualified staff.

Key words and phrases: road building; road sector; “Road Month”; five-year plan; The Bashkir Autonomous Soviet Socialist Republic.