

УДК 33:94(571.150)

**ПРОБЛЕМЫ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА НА АЛТАЕ В ГОДЫ ПЕРВОЙ СОВЕТСКОЙ
ПЯТИЛЕТКИ (1929–1932 ГГ.)**

Алтайский государственный университет
РФ, 656049, Алтайский край, г. Барнаул, пр. Ленина, д. 61.

Александр Александрович Коровниченко – аспирант, Алтайский
государственный университет, e-mail: 89069402566@mail.ru.
Alexander A. Korovnichenko - post-graduate student, Altai state University,
e-mail: 89069402566@mail.ru.

Аннотация. В данной статье предпринята попытка определить основные проблемы процесса индустриализации дорожного строительства в Сибири для первой пятилетки, на примере Алтайского региона. Главная цель работы: определить насколько оправдано использование термина индустриализация для дорожного строительства в Алтае, и с какими препятствиями столкнулся этот процесс в регионе.

Ключевые слова: дорожное строительство, индустриализация дорожного хозяйства, первый пятилетний план, Алтай, Автодор.

A.A. Korovnichenko

Problems of industrialization of road construction in the Altai during the first
Soviet five-year plan (1928–1932 years)

Altai state University
Russia, 656049, Altai territory, Barnaul, Lenin Ave., 61

Abstract. This article attempts to identify the main problems of the process of industrialization of road construction in Siberia for the first five-year plan, using the example of the Altai region. The main goal of the work is to determine how

justified the use of the term industrialization for road construction in Altai is, and what obstacles this process has encountered in the region.

Keywords: road construction, road industry industrialization, first five-year plan, Altai, Avtodor.

Индустриализация дорожного строительства – это прогрессивный способ использования агрегатов и машинных линий при реализации дорожно-строительных и ремонтных работ. Механизация дорожно-строительных работ на начальном этапе советской индустриализации происходила крайне медленно, а касательно Сибири и, в частности, бывшей Алтайской губернии, вошедшей в состав Западно-Сибирского края, этот процесс был в разы медленнее, чем в европейской части России. Как в общеисторических, так и в историко-технических работах вопросу индустриализации дорожного хозяйства и дорожного строительства в настоящее время уделяется недостаточное внимание.

Главной целью данной статьи является попытка определить главные причины медленного процесса индустриализации дорожного строительства в Сибири, основываясь на примере Алтайского региона.

Всего в Сибири к началу первой пятилетки было учтено 117 500 км дорог и 27 тыс. погонных метров мостов¹. На развитие улучшенных шоссейных и грунтовых дорог в целом по стране первый пятилетний план намечал ассигнование от 350 до 400 млн руб. по НКПС и около 700 млн руб. по местному бюджету, а всего – свыше 1 млрд. руб.. Реализация данной программы могла быть осуществлена лишь при условии механизации работ. Между тем, существовавшая на тот момент промышленность не могла выполнить задание правительства по выпуску механических снарядов, соответственно, и дорожные работы осуществить в полной мере было невозможно. На строительство безрельсовых дорог в Сибири в первую

¹ Ильин В. Там, где шумит тайга // За Рулём. – 1929. - №6.

пятилетку планировалось выделить 38,5 млн руб., без учета местного бюджета². Это составляло чуть более 11 % от всех государственных ассигнований на строительство и ремонт дорог. Для такого огромного региона как Сибирь с учетом всех имеющихся проблем дорожной сети это были незначительные деньги.

На Алтае, как и в целом в Сибири, положение с дорожным безрельсовым строительством к началу пятилетки было очень тяжелым. Фактически в начальный период существования советской власти никаких действий по строительству дорог не предпринималось, а незначительный ремонт губернских трактов не решал проблем на дорогах поселкового и сельского значения. Вполне естественно, что такое положение вещей влекло за собой экономические потери. Так, к примеру, представители маслоделательных артелей Алтая неоднократно заявляли о необходимости дорожных работ и автомобилизации края, о сложности доставки грузов к ж/д станциям в весеннее время, что влечет за собой ухудшение качества продукта. Экономические потери несли и другие отрасли. На вывозимых из Западно-Сибирского края хлебных грузах крестьянство теряло около 75 млн руб., т.е. около 25–30 % всей ценности вывозимого крестьянского зерна. В отдельности каждое хозяйство теряло до 25–30 руб. в год³.

Плачевное состояние дорог было и в городах – главных транспортных узлах. В феврале 1928 г. работники городского транспорта и грузчики на заседаниях горсовета поднимали вопрос о мощении улиц Барнаула: «Дороги по улицам все в ямах и рытвинах»⁴. Ответ членов горсовета характерен для того времени: не хватает денег на дорожное благоустройство. Положение в уездных городах еще хуже: «Бийск ветшает не менее Барнаула, санитарное состояние в упадке, улицы города тонут в грязи»⁵.

² Ильин В. Там, где шумит тайга // За Рулём. 1929. №6.

³ Сахаров А. А. За морем телушка... (письмо из Сибири) // За Рулём. 1928. №3.

⁴ Грузчики о работе Городского Совета // Красный Алтай – 1928 - №29. С. 1

⁵ Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 29. Оп. 1. Д. 88. Л. 12

Слабость дорожного строительства в Сибири вызвана была и плохой организацией. По проекту организации дорожного дела в Алтайской губернии, составленному губисполкомом в 1923 г., каждый уезд должен составлять план дорожных работ и направлять его губернскому инженеру. Он в свою очередь рассматривал их, составлял единый план по региону и помимо этого, осуществлял контроль над всеми работами, выявляя нарушения и сверяя сметы. Объем работы возлагаемый на губинженера и его отдел был огромным, учитывая малочисленность штата его сотрудников – всего 5 человек ⁶.

Малое государственное финансирование работ по ремонту и строительству дорог составляет еще одну проблему для данной отрасли. На выделяемые средства было возможно лишь осуществлять ремонт существующих трактов, и только тех, которые имеют губернское или государственное значение ⁷. Решить вопрос с финансированием в 1928 г. мог закон о самообложении населения. Деньги, которые собирались каждым населенным пунктом, могли быть использованы ими на свои нужды. Из определенного перечня сход жителей выбирал, какой объект необходимо строить, в перечень, помимо прочего входили дороги и мосты. Характерно, что многие села и деревни на Алтае, в первую очередь, стремились строить больницы, школы или дома культуры, не уделяя должного внимания ремонту и развитию дорожной сети. Лишь небольшое число населенных пунктов ставило главной задачей постройку мостов или ремонт и строительство дорог. Процесс сбора средств по самообложению встретил затруднения, о чем не раз отмечалось в печати того времени. Так, к концу марта 1928 г., уже при приближении строительного сезона было собрано чуть более 30 % от запланированной суммы ⁸.

⁶ Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 29. Оп. 1. Д. 22. Л. 25-31

⁷ Там же. Л. 32.

⁸ Нужно поторопиться со сбором сумм по самообложению // Красный Алтай. 1928. № 68.

Нехватка рабочих рук и профессиональных дорожников стала дополнительным препятствием для выполнения пятилетнего плана по дорожному строительству в Сибири. Для решения этой проблемы большая роль придавалась мобилизации внутренних ресурсов населения. Постановление ЦИК и СНК от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в СССР» и Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству» законодательно закрепили дорожную повинность, тем самым создав для дорожного строительства источник бесплатной рабочей силы. В основном это был труд неквалифицированных работников, которые могли выполнять простейшие дорожные работы и не были заинтересованы в результатах своего труда⁹. В 1930 г. правительством был дополнительно издан закон о трудгужповинности, который обязывал сельское население отрабатывать на строительстве дорог определенное число трудодней с использованием собственного гужевого транспорта.

В феврале 1929 г. в Новосибирске прошёл дорожный съезд, где были выделены основные проблемы дорожной и автомобильной индустриализации Сибири. Первое – мало эксплуатируемых автомобилей, в среднем один на 15 тыс. человек. Второе – слабое дорожное строительство, за 5 лет сеть дорог увеличилась только на 7 %. Третье – нехватка дорожных специалистов. Все проблемы вытекали одна из другой и возможно лишь комплексное их решение. По итогам съезда было решено: открыть дорожные курсы при строительных техникумах, отделение местного транспорта при Томском институте, некоторым школам придать дорожный уклон. Опираясь на «Автодор» и комитеты безработных, усилить работу автомобильных курсов¹⁰.

⁹ Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства в период с 1917 по 1936 годы // История государства и права. 2015. № 6. С. 28.

¹⁰ Автодорожская переключка (Новосибирск) // За Рулём. 1929. № 6.

Ну и одна из самых главных проблем любого региона СССР того времени в дорожном строительстве – это нехватка оборудования. В целом, для первых лет Советской власти характерно практически полное отсутствие какой-либо дорожной техники, не говоря уже о нехватке простых инструментов: лопат, кирок, ломов. За период с 1922/23 гг. по 1927/28 гг. механизированным способом на всей территории союза было построено всего лишь 1 000 км грунтовых дорог¹¹. В 1926 г. на Онежском заводе в г. Петрозаводске началось массовое производство простых дорожных машин, но потребностей всей страны он в первую пятилетку обеспечить не мог¹². Сократить катастрофическую нехватку дорожной техники, могло помочь созданное в 1927 г. общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог «Автодор». Во всех районах, входящих в современный Алтайский край довольно быстро создаются свои ячейки «Автодора», уже в декабре 1927 г. таковая была организована в Бийске¹³. В 1929 г. возникла она и в Барнауле. В районных центрах, во многом по инициативе местных органов, также создавались свои общества «Автодора». Но, как известно, создание организации далеко не означает её функционирование и грамотную работу. В 1930 г. барнаульская ячейка «Автодора», фактически не работавшая в течение 6 месяцев после своего создания, была возрождена только усилиями энтузиастов, стремящихся к изучению автомобиля и улучшению дорог¹⁴. Проблема во многом была вызвана неорганизованностью местных кадров, в том числе, и общества «Автодора». Местные инициативы проявлялись крайне редко, а месячники и недели дорожно-строительных соревнований, провозглашаемые из Москвы, часто

¹¹ Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (послеоктябрьский период). Т.2. - М., 1957. С. 77.

¹² Гареева Р.Р. Индустриализация дорожного строительства в регионах СССР в годы первой пятилетки (1928-1932 гг.): на примере Башкирской АССР. // Историческая и социально-образовательная мысль. Т.9.- 2017. - № 3.

¹³ Автодорожная переключка (Бийск) // За Рулём – 1929. - № 6.

¹⁴ Автодор на местах (Барнаул) // За Рулём – 1930 - №1.

просто игнорировались либо в виду попустительства, либо простой невозможности выполнения предписаний.

К концу первой пятилетке, в 1932 г., Западная Сибирь находилась в числе регионов сильно отстающих, пятилетний план выполнен был лишь на 6 %. В то время как общесоюзный уровень работ составлял 33 % ¹⁵. Всего за первую пятилетку общее протяжение дорог, которые были вновь проведены в Сибири, составило около 2,5 тыс. км. Это превысило уровень 1927 г. чуть более чем на 2 %. Основное внимание уделялось крупным магистралям: Тобольскому тракту, к концу пятилетки начались работы на Чуйском тракте ¹⁶. Речь о строительстве дорог с твердым покрытием в первую пятилетку не велась. Необходимо было отремонтировать старые грунтовые дороги и усилить штат профессиональных дорожных работников, в первую очередь, за счет внутренних ресурсов, так как нехватка дорожников сохранялась и в европейской части России. Очевиден и недостаток финансов, который пытались решить за счет сборов с населения, трудповинностей и других способов. Вполне естественно, что от этого страдало качество отремонтированных и построенных дорог.

Список литературы

Ильин В. Там, где шумит тайга // За Рулём. 1929. №6. С. 22.

Сахаров А. А. За морем телушка...(письмо из Сибири) // За Рулём. 1928. №3. С. 47.

Грузчики о работе Городского Совета // Красный Алтай. 1928. №29. С. 2.

Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 29. Оп. 1. Д. 88.

ГААК. Ф. 29. Оп. 1. Д. 22.

¹⁵ Встретим XV годовщину октября победами над бездорожьем // За Рулём. – 1932 - №19.

¹⁶ Пустогачева Т.С. История строительства Чуйского тракта в 30-е гг. XX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – Тамбов, 2011. - №1 (7). С. 167-170.

Нужно поторопиться со сбором сумм по самообложению // Красный Алтай. 1928. №68. С. 1.

Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства в период с 1917 по 1936 годы // История государства и права. 2015. № 6. С. 26-30

Автодорожская переключка (Новосибирск) // За Рулём. 1929. № 6. С. 32.

Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (послеоктябрьский период). Т.2. М., 1957. 367 с.

Гареева Р.Р. Индустриализация дорожного строительства в регионах СССР в годы первой пятилетки (1928–1932 гг.): на примере Башкирской АССР. // Историческая и социально-образовательная мысль. Т.9. 2017. № 3. С. 42 – 49.

Автодорожная переключка (Бийск) // За Рулём. 1929. № 21. С. 32.

Автодор на местах (Барнаул) // За Рулём. 1930. №1. С. 30.

Встретим XV годовщину октября победами над бездорожьём // За Рулём. 1932. №19. С. 2.

Пустогачева Т.С. История строительства Чуйского тракта в 30-е гг. XX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2011. №1 (7): в 3 ч. Ч. II. С. 167–170.

References

Ilyin V. Where the taiga is noisy // Za Rulem. 1929. №6. p. 22. (In Russ.)

Sakharov A. A. Beyond the sea heifer...(letter from Siberia) // Za Rulem. 1928. №3. p. 47. (In Russ.)

Movers about the work of the City Council // Krasnyi Altai. 1928. №29. p. 2. (In Russ.)

State archive of the Altai territory (GAAC). coll. 29, aids 1, fol. 88. (In Russ.)

GAAC. coll. 29, aids 1, fol. 22. (In Russ.)

We need to hurry up with collecting the amounts for self-taxation // Krasnyi Altai. 1928. № 68. p. 1. (In Russ.)

Gorbacheva A.V. Legal regulation of labor of road workers in the period from 1917 to 1936 // Istoriya gosudarstva i prava. 2015. № 6. pp. 26-30. (In Russ.)

Avtodorovtsy roll (Novosibirsk) // Za Rulem. 1929. № 6. p. 32. (In Russ.)

Kudryavtsev A. S. Essays on the history of road construction in the USSR (post-October period). T.2. Moscow: 1957. 367 p. (In Russ.)

Gareeva R. R. Industrialization of road construction in the regions of the USSR during the first five-year plan (1928–1932): on the example of the Bashkir ASSR. // Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl'. T.9. 2017. № 3. pp. 42 – 49. (In Russ.)

Avtodorovtsy roll (Biysk) // Za Rulem. 1929. № 21. p. 32. (In Russ.)

Avtodor on the ground (Barnaul) // Za Rulem. 1930. №1. p. 30. (In Russ.)

Let's celebrate the XV anniversary of October with victories over off-road terrain // Za Rulem. 1932. №19. p. 2. (In Russ.)

Pustogacheva T. S. History of construction of the Chui tract in the 30s of the XX century // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. Tambov: 2011. №1 (7): in 3 vol. Vol. 2. pp. 167–170. (In Russ.)