

Гареева Р. Р. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти (1917—1927 гг.) / Р. Р. Гареева, Д. П. Самородов // Научный диалог. — 2017. — № 2. — С. 174—183.

Gareyeva, R. R., Samorodov, D. P. (2017). Road Facilities of Bashkir ASSR in First Decade of Soviet Government (1917—1927 гг.). *Nauchnyy dialog*, 2: 174-183. (In Russ.).



УДК 947(470.57):625(091)

DOI: 10.24224/2227-1295-2017-2-174-183

Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти (1917—1927 гг.)

© Гареева Руфина Рушановна (2017), аспирант кафедры истории Отечества и методики преподавания истории, Стерлитамакский филиал Башкирского государственного университета (Стерлитамак, Россия), kafedra164@mail.ru

© Самородов Дмитрий Петрович (2017), доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории Отечества и методики преподавания истории, Стерлитамакский филиал Башкирского государственного университета (Стерлитамак, Россия), kafedra164@mail.ru

Рассматриваются вопросы становления дорожного дела в Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти (1917—1927 гг.). Уделяется внимание дорожному аппарату, источникам его содержания, производству строительных работ, финансированию и снабжению. Представлены результаты сопоставительного анализа статистических показателей строительства дорог в БАССР и целом по стране. Поднимается вопрос о степени готовности дорожного хозяйства БАССР к выполнению первого пятилетнего плана. Особое внимание уделяется вопросу классификации дорог, определению их грузонапряженности, состоянию материально-технической базы и кадровому потенциалу дорожных органов. Показано, что данные действия со стороны дорожных органов были предприняты, но частично. Новизна исследования видится в том, что впервые на основе ранее не опубликованных архивных данных раскрываются основные проблемы дорожного дела в Башкирии, а также пути их решения на местном уровне. Выявлена региональная специфика в процессе реализации строительных работ. Актуальность исследования обусловлена большим научным и общественным интересом к истории дорожного строительства как сложному социально-экономическому и политическому явлению. Изучение дорожной отрасли как масштабного социально-экономического явления в истории нашей страны позволяет проследить комплекс общественных, экономических и политических взаимосвязей на примере Башкирской АССР.

Ключевые слова: дорожное хозяйство; кантонный исполком; Башкирская АССР; Башмес; А. П. Булыгин; С. П. Зорин.

1. Определение этапов процесса и постановка проблемы

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. [Дорожное хозяйство ...]. От состояния дорожной отрасли и развития сети автомобильных дорог во многом зависит экономический рост страны, улучшение жизни населения, повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг. В связи с этим изучение истории становления и развития дорожного строительства в регионах, в частности в Башкирии, является крайне важной и актуальной задачей, решение которой позволит выбрать наиболее перспективный путь развития данной отрасли хозяйства в будущем.

Башкирия расположена на территории Южного Урала и прилегающего к нему с запада Предуралья [Аминов, 2008, с. 114]. Она располагает редким разнообразием естественной базы развития материального производства, благоприятными транспортно-географическими характеристиками и многонациональным населением [Экономика Башкортостана ..., 2007, с. 23].

В силу комплекса различных исторических факторов вопросы организации деятельности дорожной отрасли в Российской империи не были объединены в каком-либо одном ведомстве, а были распределены между государством, земством и городами.

В Уфимской губернии все проселочные дороги исправлялись владельцами земель, по которым пролегли эти дороги. «Реконструкция полотна почтовых дорог производилась натуральной повинностью, согласно раскладкам, составленным уездными земскими собраниями» [Памятная книжка ..., с. 69].

Вся дорожная сеть Уфимской губернии состояла из шести участков: Бирского, Уфимского, Белебеевского, Мензелинского, Златоустовского, Стерлитамакского. В 1913 году общая протяженность грунтовых дорог составляла 4000 верст, замощенных же дорог в губернии было всего 343,9 верст [Самородов, 2001, с. 360].

По наличию шоссейных дорог губерния занимала одно из самых последних мест среди 50 губерний Европейской России. Только некоторые из дорог (почтовые и коммерческие тракты, построенные и содержавшиеся земством) признавались удовлетворительными. Однако протяженность дорог была незначительной. Наибольшее значение имели два главных тракта: Оренбургский, соединяющий города Оренбург — Стерлитамак — Уфа;

Елабужский, соединявший города Уфа — Бирск, Мензелинск — Елабуга. В отличие от других оба эти тракта были шоссированы, широки и имели множество технических сооружений. Но данные тракты не способствовали должному товарообмену между Уфимской и другими губерниями. Два уезда, Бирский и особенно Стерлитамакский, были фактически оторваны от рынков. Не увенчались успехом и попытки установить между Стерлитамаком и Уфой пароходное сообщение. Была отвергнута идея строительства железной дороги Оренбург — Уфа — Пермь (через Стерлитамак) [Арсланов, 1984, с. 7—8]. Недостаточное развитие путей сообщения сдерживало развитие экономики и торговли.

В статистическо-документальном справочнике за 1913 год было подсчитано, что «одно только сельское хозяйство, при наличии благоустроенных грунтовых и шоссейных дорог, могло бы сберечь ежегодно около 60 млн руб., теряемых им ныне вследствие особой дороговизны подвоза хлеба к станциям железных дорог и речным и морским пристаням». Расходы на шоссейные и грунтовые пути по одной только Европейской России не превышали 21 млн руб. [Транспорт ..., 1995].

2. Особенности становления дорожного дела в Башкирии после гражданской войны

Первая мировая и гражданская войны 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 наполовину [Очерки по истории ..., 1959, с. 411].

Важнейшая отрасль общественного производства — дорожное хозяйство — пришла в крайний упадок, так как территория Башкирии оказалась ареной ожесточенных боев гражданской войны, ремонтные и дорожно-строительные работы в эти годы не велись. Дорожные сооружения, оставленные на время революции без ухода и надзора, еще долгое время, по общему правилу для простейших дорог, сохраняли и обеспечивали возможность пользования и передвижения по ним (зачастую со скоростью черепахи) [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 35, л. 20 об.]. Дорожное дело не на бумаге, а на деле больше, чем какая-либо другая основная отрасль народного хозяйства, было представлено самому себе.

Расстроенность полотна и мостовых сооружений к 1922 году достигла в среднем более 75% [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 1, л. 24]. Состав специалистов в количественном отношении был менее половины, а в качественном

понижал его до четверти необходимого. Убытки населения и государства от непроездности, особенно в распутицу, исчислялись десятками миллионов рублей. Дорожным хозяйством на местах ведали разные учреждения (Комхоз, транспортные организации и пр.), центральный орган был слаб, не объединял и не руководил деятельностью местных дорожных органов. Не было основы для правильного ведения дорожного хозяйства, то есть отсутствовали классификация дорог, данные о состоянии грузонапряженности дорог, технические нормы.

Органы, заведующие дорогами, были лишь в четырех основных кантонах (Уфимском, Бирском, Стерлитамакском, Белебеевском), в остальных четырех (Месягутовском, Зилаирском, Тамьян-Катайском, Аргаяшском) подобных организаций не существовало [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 4, л. 97].

Отсутствовало техническое оборудование, исключение составлял г. Белебей, где сохранилась довоенная организация и оборудование. Персонал не был обеспечен достаточным содержанием и вынужден был заниматься дополнительным заработком, что сказывалось на их основной работе.

В 1922 году на четыре кантона насчитывалось тринадцать техников: из них квалифицированных специалистов по дорожному делу — 2, без специального образования и соответствующей компетенции («с низшим образованием не дорожники и не компетентные в этом деле») — 3, необоснованно получившие эту должность («искусственно повышены в это звание») и неквалифицированные специалисты — 8 (4 из них малограмотные) [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 4, л. 97 об.]. Один инженер-дорожник был приглашен на службу в сентябре 1922 года. В 1923 году в составе десяти специалистов на шесть кантонов было четыре инженера-специалиста и шесть техников, вполне квалифицированных и компетентных в дорожном деле. На 1924—1925 год в составе четырнадцати специалистов на восемь кантонов было пять инженеров-специалистов и девять техников.

В результате многочисленных реорганизаций и переименований постановлением Совнаркома БАССР от 24 июня 1924 года и постановлением БашЦИК от 1 августа 1924 года «О реорганизации дорожного дела» был создан самостоятельный орган местного транспорта при СНК БАССР — Башмес [Аминов, 2008, с. 120]. В 1923—1924 годах с 2 по 20 июля, 13—31 августа, 8—12 и 15—19 сентября начальником Башмеса инженером А. П. Булыгиным было произведено частичное обследование дорожных работ в кантонах Уфимском, Стерлитамакском, Зилаирском, Бирском, Месягутовском, Аргаяшском, Тамьян-Катайском и Белебеевском [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 4, л. 9]. «Сделано на лошадях 1645 верст, по железной дороге 1315 верст и пароходе 200 верст и осмотрено дорог областного

и государственного значения 842 версты (считая в один конец) или 35 % их общего протяжения» [Там же, л. 9].

За это время было частично выявлено состояние и протяженность дорог, проведена их классификация по значению: I разряда государственные, II разряда областные, III разряда кантонные, IV разряда волостные и сельские.

Протяженность сети гужевых дорог БАССР составляла 29 011 км, то есть на 100 кв. км территории республики (158 122 кв. км) в среднем указанных дорог приходилось 18,4 км, или 1000 жителей на 120 км, то есть средняя густота сети дорог была не низкая, но расстроенность этих дорог была очень велика, а следовательно, были велики и переплаты на перевозки сырья и продукции [Там же, л. 70]. В обыкновенное время, особенно в распутицу, переброски грузов на рынки потребления и на железнодорожные станции за расстояния 150—200 км были либо невозможны, либо при ценах с пуда 45 коп. измерялись многомиллионными убытками населения и государства. Бездорожье и весеннее половодье отрезали целые районы (на 1—2 месяца) от рынка сбыта и потребления и оставались не вовлеченными в хозяйственный оборот.

Летом 1926 года инженер-дорожник кантонного исполкома г. Стерлитамака С. П. Зорин представил доклад о дорожном строительстве в Башкирии за 1926—1927 г. Доклад был разделен по следующим направлениям: описание дорожного аппарата, источники его содержания (центральный, кантонный и линейный), взаимоотношение с союзом, заготовки и снабжение, финансирование, производство работ, участие населения и проч.

В своем докладе инженер Зорин отмечает, что «ремонтируемые дороги делаются узкими, в итоге получается две параллельные канавы по одной стороне» [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 35, л. 68]. Для исправления дорог в волостях не хватает леса. Лесничество на мосты лес отпускает не выборочно, а делянками. 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 итоге выходит, что «красивые чертежи имеем, а строить нечем» [Там же, л. 69].

Наиболее любопытным фактом в исследуемый период является то, что, помимо обычного пятилетнего плана, Башмесом был составлен пятнадцатилетний перспективный план дорожного строительства (1926—1941 гг.). Представленная сводка пятнадцатилетнего перспективного плана дорожного строительства Башкирской АССР базировалась на уже разработанном и утвержденном пятилетнем перспективном плане дорожного строительства в респуб-

лике (1926—1931 гг.) [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 1, л. 25]. Предполагалось, 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» [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 35, л. 52]. Стоимость планируемых работ составляла около 3 % от бюджета с учетом его ежегодного роста в первое пятилетие на 25 %, во второе — на 15 %, в третье — на 10 %.

3. Аппарат управления дорожным хозяйством

Дорожное хозяйство в БАССР имело дороги всех пяти разрядов: государственные, областные, кантональные, волостные, специальные заводские. Казалось бы, если этими дорогами ведает один аппарат в лице Башмеса, то этот аппарат должен быть либо государственным, либо местным [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 35, л. 21 об.]. Но на деле Башмес являлся аппаратом комбинированным, то есть и государственным, и местным. На дорогах государственного значения он действовал 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 разрядов) Башмес осуществлял с помощью своих уполномоченных, соответствующего кантонного исполнительного комитета (кантисполком, или КИК), который в свою очередь являлся таким же комбинированным аппаратом, как и сам Башмес. Кантисполком обслуживал дороги кантонного значения и руководил волостным исполнительным комитетом (ВИК), в чьем ведении находились дороги волостного и сельского значения [Там же, л. 22].

Такая комбинированная и сложная система управления дорожным хозяйством на практике должна была сразу дать отрицательные результаты, но их не было по ряду объективных причин. Во-первых, дорожное хозяйство было объединено в один управленческий аппарат. Во-вторых, действовал принцип строгой централизации и полной самостоятельности местных советов, в ведении которых находился дорожный аппарат. В-третьих, Башмесом проводилась грамотная кадровая политика.

4. Общая характеристика тенденции строительства дорог в СССР

Интересы дорожного хозяйства были поставлены правительством на видное место в системе плановых мероприятий. Такая необходимость была продиктована, как указано выше, огромным значением гужевых дорог и неудовлетворительным состоянием дорожной отрасли. Но на деле

она должным образом не финансировалась [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 30, л. 70].

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 погонных метров» [НА РБ, ф. 786, оп. 1, д. 1, л. 25]. В целом по СССР дорог общегосударственного значения насчитывалось 28 212 км, из которых грунтовых без твердого покрытия — 21 203 км. Только 7009 км дорог имели каменное покрытие, из них в удовлетворительном состоянии находилось 27 %, а в плохом — около 73 %. Что же касается грунтовых дорог, то большинство их требовало немедленного улучшения. В аналогичном состоянии находились 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.). Проселочные (волостные и сельские) дороги ни на какие денежные ассигнования со стороны правительства, за немногими исключениями, рассчитывать не могли. Так, в 1926—1927 гг. на все волостные и сельские дороги СССР было отпущено всего лишь 4 млн рублей [Лавров, 1928, с. 3].

В целом по СССР в исследуемый период в дорожном деле существовала масса проблем. Во-первых, неуспешная кадровая политика центрального аппарата и его окружных управлений в вопросах подбора командного состава. Подбор специалистов и руководства осуществлялся во многом механически, руководящий состав пополнялся лжеспециалистами. Во-вторых, непродуманная политика в сфере механизации дорожных работ. Так, дорожные машины отправлялись на места без учета местных особенностей, потребностей, без запасных частей, инструктажа и т. д. В-третьих, массовая бесконтрольность, вызванная формальными отчетами, открытой фальсификацией данных. Еще одна проблема касается отпуска материальных средств на сооружения, который производился до утверждения проектов и всех необходимых подготовительных работ. Так, расходы на перегон тракта Оренбург — Каргала увеличивались с геометрической прогрессией. Эти работы были начаты в 1923 году и все еще продолжались даже в 1928 году. Кроме того, когда работы были почти доведены до конца, дорога оказалась непроезжей из-за неукатки, неисправности мостов, а часть дороги уже требовала ремонта. Еще одна не менее важная проблема — это обследование грузонапряженности дорожной сети, она проводилась косвенным методом, либо использовались устаревшие данные (7—8-летней давности) [Пересветов, 1929, с. 29].

5. Заключение

Таким образом, вопросы организации деятельности дорожной отрасли в Российской империи не были сосредоточены в каком-либо одном ведомстве. Башкирия, располагавшая богатыми природными ресурсами, благоприятным транспортно-географическим положением, не имела развитой транспортной сети. Многие отрасли промышленности не развивались вследствие полного отсутствия удобного и дешевого подвоза к железнодорожным и водным магистралям. Первая мировая и гражданская войны только усугубили ситуацию. 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 было невозможно, поэтому они были решены частично.

Источники и принятые сокращения

1. *Лавров Ф.* Нужно привлечь население к дорожному строительству / Ф. Лавров // За рулем. — 1928. — № 4. — С. 3—4.
2. НА РБ — *Национальный архив Республики Башкортостан. Управление строительства и ремонта автомобильных дорог при Совете Министров Башкирской АССР.* Ф. Р—786. Оп. 1. Д. 1; Ф. Р—786. Оп. 1. Д. 4; Ф. Р—786. Оп. 1. Д. 30; Ф. Р—786. Оп. 1. Д. 35.
3. *Памятная книжка Уфимской губернии за 1889* / ред. Н. А. Гурвич. — Уфа : Губернская типография, 1889. — 312 с.
4. *Пересветов С.* Больные места в работе дорожных органов / С. Пересветов // За рулем. — 1929. — № 24. — С. 3—5.
5. *Транспорт.* Пути сообщения. Грузовые перевозки / ред. А. М. Анфимов // Россия 1913 год : статистико-документальный справочник. — Санкт-Петербург : Русско-Балтийский информ. центр БЛИЦ, 1995.

Литература

1. *Аминов Ш. Х.* Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом / Ш. Х. Аминов — Уфа : Монография, 2008. — 251 с.
2. *Арсланов Г.* Стерлитамак / Г. Арсланов, М. Абдуллин, М. Резбаев. — Уфа : Башкирское книжное издательство, 1984. — 104 с.
3. *Дорожное хозяйство РФ* [Электронный ресурс] // Росавтодор. — Режим доступа : <http://rosavtodor.ru/>.
4. *Очерки по истории Башкирской АССР.* Т. 1. Ч. 2 / под ред. С. М. Васильева, [и др.]. — Уфа : Башкирское книжное издательство, 1959. — 536 с.

5. *Самородов Д. П.* Капиталистическое развитие торговли в дореволюционной Башкирии, вторая половина XIX — начало XX вв. : диссертация ... доктора исторических наук : 07.00.02 / Д. П. Самородов. — Стерлитамак, 2002. — 554 с.

6. *Экономика Башкортостана* : учебник для вузов и ссузов / под ред. Х. А. Барлыбаева. — Уфа, 2007. — 544 с.

Road Facilities of Bashkir ASSR in First Decade of Soviet Government (1917—1927 гг.)

© **Gareyeva Rufina Rushanovna (2017)**, post-graduate student, Department of Russian History and History Teaching Methods, Sterlitamak branch of Bashkir State University (Sterlitamak, Russia), kafedra164@mail.ru

© **Samorodov Dmitriy Petrovich (2017)**, Doctor of History, professor, Head of Department, Department of Russian History and History Teaching Methods, Sterlitamak branch of Bashkir State University (Sterlitamak, Russia), kafedra164@mail.ru

The formation of a road industry in the Bashkir ASSR in the first decade of Soviet government are discussed (1917—1927). Attention is paid to the road system, sources of its support, construction, financing and supply. The results of a comparative analysis of statistical indicators of road construction in BASSR and the whole country are presented. The question is raised about the readiness of BASSR road management to implement the first five-year plan. Special attention is paid to the issue of classification of roads, determining their traffic density, the material-technical base and personnel potential of road agencies. It is shown that these actions of the road authorities were undertaken partially. The novelty of the research is seen in the fact that for the first time on the basis of not published earlier archival data the main problems of road affairs in Bashkiria are revealed, as well as their solutions at the local level. The regional specificity in the process of implementation of construction works are identified. The relevance of the study is determined by the large scientific and public interest in the history of road construction as a complex socio-economic and political phenomenon. The study of the road sector as a major socio-economic phenomenon in the history of our country allows to trace the complex social, economic and political relations on the example of the Bashkir ASSR.

Key words: road facilities; Canton Executive Committee; Bashkir ASSR; Bashmes; A. P. Bulygin, S. P. Zorin.

Material resources

Anfimov, A. M. (ed.). 1995. Transport. Puti soobshcheniya. Gruzovye perevozki. In: *Rossiya 1913 god: statistiko-dokumentalnyy spravochnik*. Sankt-Peterburg: Russko-Baltiyskiy inform. tsentr BLITs. (In Russ.).

Gurvich, N. A. (ed.). 1889. Pamyatnaya knizhka Ufimskoy gubernii za 1889. Ufa: Gubernskaya tipografiya. (In Russ.).

Lavrov, F. 1928. Nuzhno privlech' naseleniye k dorozhnomu stroitelstvu. *Za rulem*, 4: 3—4. (In Russ.).

- NA RB — *Natsionalnyy arkhiv Respubliki Bashkortostan. Upravleniye stroitelstva i remonta avtomobilnykh dorog pri Sovete Ministrov Bashkirskoy ASSR.* F. R—786. Op. 1. D. 1; F. R—786. Op. 1. D. 4; F. R—786. Op. 1. D. 30; F. R—786. Op. 1. D. 35. (In Russ.).
- Peresvetov, S. 1929. Bolnyye mesta v rabote dorozhnykh organov. *Za rulem*, 24: 3—5. (In Russ.).

References

- Aminov, Sh. Kh. 2008. *Istoricheskiye aspekty razvitiya dorozhnoy infrastruktury regiona s razvitym neftekhimicheskim kompleksom* / Sh. Kh. Aminov. Ufa : Monografiya. (In Russ.).
- Arslanov, G., Abdullin, M., Rezbayev, M. 1984. *Sterlitamak*. Ufa: Bashkirskoye knizhnoye izdatelstvo. (In Russ.).
- Barlybaev, Kh. A. (ed.). 2007. *Ekonomika Bashkortostana: uchebnyy dlya vuzov i ssuzov*. Ufa. (In Russ.).
- Dorozhnoye khozyaystvo RF. *Rosavtodor*. Available at: <http://rosavtodor.ru/>. (In Russ.).
- Samorodov, D. P. 2002. *Kapitalisticheskoye razvitiye torgovli v dorevolyutsionnoy Bashkirii, vtoraya polovina XX—nachalo XX vv.: dissertatsiya ... doktora istoricheskikh nauk*: Sterlitamak. (In Russ.).
- Vasilev, S. M. [et al.]. (eds.). 1959. *Ocherki po istorii Bashkirskoy ASSR*. 1/2. Ufa: Bashkirskoye knizhnoye izdatelstvo. (In Russ.).