

JEL classification: N54, N74, P25
УДК 625.7/.8(571.150)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(1).108-131

Е.В. Демчик

*Алтайский государственный университет,
г. Барнаул, Российская Федерация*

А.А. Коровниченко

*Алтайский государственный университет,
г. Барнаул, Российская Федерация*

Дорожная сеть районов Алтайского края на начальном этапе освоения целинных и залежных земель, 1954–1955 гг.

Аннотация. В статье представлены результаты анализа состояния и работы дорожно-строительных отделов Алтайского края ко времени начала освоения целинных земель в регионе. Научная актуальность такого анализа обусловлена той важной ролью, какую была призвана сыграть дорожно-транспортная сеть региона в решении поставленной партией и правительством задачи резкого увеличения производства зерна. С началом освоения целинных и залежных земель Алтайский край столкнулся с проблемой быстрого и своевременного вывоза собранного урожая. Анализ обращается к первопричине данной проблемы, оценивая состояние районных дорожных отделов, являвшихся основной структурной единицей, ответственной за обеспечение исправного функционирования маршрутов, проходивших по их территории. Исследование проведено на примере двадцати районов Алтайского края по материалам Государственного архива Алтайского края. Проанализированы все категории транспортных маршрутов по качеству их дорожного покрытия, установлено процентное соотношение каждого из них; оценены состояние и протяженность мостов. Характеристики уровня и качества выполненных на дорогах работ соотнесены с обеспеченностью районных дорожно-строительных организаций техникой, сотрудниками и их рас-

пределением по профессиям. Исследование является первой попыткой построения точной статистики дорожных отделов Алтайского края. Многие архивные материалы впервые вводятся в научный оборот.

Ключевые слова. Алтайский край, освоение целины, районные дорожные отделы, техническое оснащение, качество дорог, кадровый состав, дорожное строительство.

Информация о статье. Дата поступления 3 декабря 2021 г.; дата принятия к печати 31 января 2022 г.; дата онлайн-размещения 18 марта 2022 г.

E.V. Demtchik

*Altai State University,
Barnaul, the Russian Federation*

A.A. Korovnichenko

*Altai State University,
Barnaul, the Russian Federation*

Road Network of Altai Krai Districts at the Initial Stage of Development of Virgin and Fallow Lands, 1954–1955

Abstract. The article presents the analysis results of the state and operation of road construction departments of Altai Krai at the beginning of virgin lands development in the region. The scientific relevance of such analysis is conditioned by the important role the road and transport network of the region had to fulfill in the task of sharp increase in grain production set by the party and government. With the beginning of virgin and fallow lands development Altai region faced the problem of fast and timely transportation of harvested crops. The analysis addresses the root cause of this problem by assessing the state of the district road departments, which were the main structural unit responsible for ensuring the proper functioning of the routes that passed through their territory. The study is based on twenty districts of Altai Krai based on the materials of the State Archives of Altai Krai. All categories of transport routes have been analyzed in

terms of the quality of road surfaces and the percentage of each route has been determined; the condition and length of bridges have been assessed. Characteristics of the grade and quality of works performed on the roads are correlated with the availability of equipment, employees and their occupational distribution in the district road construction organizations. The study is the first attempt to generate accurate statistics of road departments in the Altai Territory. Many archive materials are being brought into scientific circulation for the first time.

Keywords. Altai Territory, virgin land development, district road departments, technical equipment, road quality, personnel, road construction.

Article info. Received December 3, 2021; accepted January 31, 2022; available online March 18, 2022.

Дорожное строительство в Алтайском крае всегда являлось одной из важных составляющих развития региона. Причина этого в том, что через многие районы края не проходят железнодорожные пути и единственный способ связи со станциями — безрельсовая дорога. Кроме этого, обилие больших и малых рек ставит вопрос о строительстве мостов и поддержании их в рабочем состоянии. Алтайский край всегда имел важное значение для страны как крупный сельскохозяйственный регион, с 1930-х гг. имевший и индустриальную базу. Все эти факторы показывают важность развития дорожной сети. Автомобильные транспортные потоки имеют огромное значение в жизни любого региона, обеспечивая связь населенных пунктов между собой и с железнодорожными станциями. От качества данных маршрутов зависит взаимодействие районов, скорость вывоза ресурсов, продукции и т.д. Установление этапов развития местного дорожного хозяйства — сложный и кропотливый процесс, требующий точных данных, относящихся к протяженности маршрутов, виду дорожного полотна, составу, структуре и оснащенности организаций, обслуживающих эти пути.

Для Алтайского края определяющим этапом дорожного строительства становится участие в государственной программе освоения целинных и залежных земель [1]. Именно в это время в регион приходит серьезное государственное финансирование, направляются техника и специалисты. Это позволяет приступить к крупному дорожному строительству: к прокладке новых дорог и маршрутов, качественному ремонту и улучшению старых [2, с. 168-169]. Это не снимает, а делает еще более актуальным для историка вопрос о тех стартовых позициях, с которых берет начало развитие: о состоянии дорожно-транспортной сети и обслуживающих ее организаций к началу освоения целинных земель. Оценки, имеющиеся в литературе, неоднозначны. Например, можно встретить упоминание «о полном отсутствии дорог» до 1954 г. [3, с. 188], которое ставит под сомнение не только качество работы дорожно-строительных организаций региона, но и сам факт их существования. В других исследованиях имеются самые общие указания на качество и направления их деятельности [1; 2], но отсутствуют конкретные и точные данные по отдельным районам и организациям. Все это делает насущным обращение к деятельности районных дорожных отделов как основной структурной единицы, обеспечивавшей функционирование транспортных маршрутов, оценке их деятельности на обслуживаемой территории в рассматриваемый период.

Представление о состоянии дорожно-строительной отрасли края в интересующий нас период позволили получить материалы Государственного архива Алтайского края, где отложились документальные свидетельства об отдельных районных дорожных отделах региона, имеющие единообразное название «Производственно-технические паспорта»¹. Большин-

¹ Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. Р-746. Оп.1. Д. 620-639.

ство паспортов заполнены в 1954 г. актуальными на тот момент данными, хотя некоторые из них содержат данные за предыдущие годы, а в каких-то присутствуют сведения и на 1955 г. По форме они представляют собой унифицированные журналы с пропечатанными таблицами, в которые требовалось вписать цифровые значения. Спектр предлагаемых к заполнению разделов был достаточно широк и включал общую характеристику отдела, обеспеченность, типы и протяженность обслуживаемых дорог, финансовые расходы, кадровый состав. Для настоящей статьи взяты данные по 20 районам Алтайского края, находящимся в разных, с точки зрения природных, ландшафтных и, следовательно, транспортных, условиях. Кроме указанных технических паспортов в работе использовались и другие архивные материалы, содержащие сведения о дорожном строительстве в крае в конце 1940-х — начале 1950-х гг.

Участие Алтая в государственной программе освоения целинных и залежных земель непосредственно сказалось на дорогах региона. После постановления правительства о начале ее реализации, на VII Краевой партийной конференции, проходившей в Барнауле, были приняты решения о расширении посевных площадей, переоснащении МТС и усилении культурно-бытового строительства [3, с. 176–177]. Участие Алтая в освоении целины увеличило нагрузку на дорожную сеть — потоки целинников, рост объемов грузоперевозок и числа техники. В 1954 г. Совет министров РСФСР принял Постановление «О строительстве автомобильных дорог в районах освоения целинных и залежных земель» [1]. Следствием стало увеличение потока специалистов, направляемых в регионы, значительный рост финансирования, улучшение материально-технического обеспечения дорожных работ.

Впервые за всю историю существования дорожно-строительной отрасли в край пришли значитель-

ные финансовые вложения. Денежные средства, идущие на дорожное строительство, складывались из нескольких источников: государственное финансирование², средства ряда крупных предприятий и средства за счет трудового участия населения (под которым понималась стоимость выполненных работ колхозными бригадами)³. Строгому учету подвергались выделенные государственные средства, так как именно они находились в прямом распоряжении краевого дорожного отдела. Направлялись средства на конкретные маршруты государственного и республиканского значения. Опираясь на архивные данные, можно сравнить суммы, направленные на дороги края до и после начала освоения целины. Так, в 1951 г. было вложено 1,3 млн р. [4, с. 170], в 1952 — 4,6 млн р.⁴ Финансирование дорожного строительства в годы освоения целинных земель значительно возросло: в 1954 г. из государственного бюджета было выделено 2,5 млн р., а в 1955 г. уже 23,1 млн [2, с. 170]. По суммам можно увидеть, что переломным годом в финансировании дорожного строительства становится 1955 г., когда сумма выросла в 9 раз. Такое повышенное внимание правительства страны к целинным районам требовало от местного руководства рационального распределения поступающих денежных средств. Помочь в этом деле могло проведение своеобразной переписи краевых дорог. Результат этой работы и был представлен в материально-технических паспортах. Это в том числе помогало рациональнее распределять финансовые и технические ресурсы.

Один из ключевых показателей работы дорожно-строительной отрасли — это качество и состояние полотна дорог. Чтобы оценить качество дорог края в 1950-е гг. используем показатель протяженности

² ГААК. Ф. Р-746. Оп. 1. Д. 626. Л. 3–7.

³ Там же. Л. 1–6.

⁴ Там же. Д. 623. Л. 1.

маршрутов с определенным типом покрытия. Всего в документах тех лет их выделяют семь, а именно: асфальтовое, усовершенствованное, щебень, гравий, грунтовое улучшенное, профилированное и естественное. Стоит отметить, что из-за небольших различий щебеночные и гравийные дороги объединялись в одну группу. На основе архивных данных была составлена таблица, содержащая деление дорог Алтайского края по названным выше типам покрытия в 1954-1955 гг. (табл. 1).

Таблица 1
Типы покрытия дорог районов Алтайского края,
1954-1955 гг. (км)

| Район | Асфальт | Щебенка / гравий | Улучшенные добавками | Профилированные | Естественные | Общая протяженность |
|----------------|---------|------------------|-------------------------|-----------------|--------------|------------------------|
| Алейский | - | 5,9 | 12,5 | 94 | 143 | 255,4 |
| Алтайский | - | 94 | 15 | 27 | 393 | 529 |
| Баевский | - | - | 111 | 87 | 699 | 897 |
| Благовещенский | - | 75 | 16 | 11 | 213 | 315 |
| Бурлинский | - | - | 20 | 18 | 439 | 477 |
| Волчихинский | - | - | 53 | 52 | 98 | 203 |
| Грязнухинский | - | 80 | 4 | 15 | 350 | 449 |
| Егорьевский | - | - | 8,9 | 25,8 | 223 | 258 |
| Ельцовский | - | 8,5 | 25 | 50 | 258,5 | 342 |
| Завьяловский | - | - | 26 | 30 | 210 | 266 |
| Залесовский | - | 18 | 10 | 57 | 274 | 360 |
| Змеиногорский | - | 17 | 17 | 12 | 581 | 627 |
| Зональный | - | 9,6 | - | 144 | 164,8 | 318,4 |
| Ключевской | - | - | 63,6 | 56,4 | 380 | 500 |
| Косихинский | - | - | 10 | 254 | 576 | 830 |
| Краюшкинский | - | - | 6 | 16 | 430 | 492 |
| Кулундинский | - | - | 3 | 7 | 305 | 315 |

Окончание табл. 1

| Район | Асфальт | Щебенка / гравий | Улучшенные добавками | Профилированные | Естественные | Общая протяженность |
|--------------|---------|------------------|-------------------------|-----------------|--------------|------------------------|
| Курьинский | - | 14 | 4 | 90 | 374 | 482 |
| Кытмановский | - | - | - | 139 | 194 | 343 |
| Михайловский | - | - | 36 | 25 | 106 | 167 |
| Итого | 0 | 322 | 441 | 1210,2 | 6411,3 | 8 425,8 |
| % | 0 | 4 | 5,3 | 14,5 | 76,2 | 100 |

Источник: ГААК. Ф. Р-746. Оп.1. Д. 620-639.

Как видно из табл. 1, большинство рассматриваемых районов к началу освоения целинных земель практически не имели дорог, относящихся к чистому полотну. К таковым относятся те, которые покрыты асфальтом, щебнем или гравием. Среди районов, где этот вид твердого покрытия присутствовал — наиболее протяженные участки в Алтайском, Благовещенском и Грязнухинском районах. В процентном соотношении дороги с твердым покрытием занимали незначительное место: асфальтированных не было совсем, щебеночных дорог — около 7 %, улучшенных добавками — 7,3 %.

Отталкиваясь от табл. 1, рассмотрим основные типы дорожного покрытия. Под асфальтом подразумевается искусственный вид одноименного природного материала. Он применяется в строительстве в виде уплотненной смеси щебня, песка, минерального порошка и битума (второе название смеси — асфальтобетон). В настоящее время асфальт — наиболее используемый материал для дорог. Его слой более ровный, а значит, менее шумный, чем булыжники и брусчатка. Покрытие из асфальтобетона легко ремон-

тируется, моется и убирается, оно обладает необходимой шероховатостью и на нём хорошо держится любая разметка. Но к середине 1950-х гг. этот тип полотна в Алтайском крае практически не использовался. В рассматриваемых районах его не было совсем. Между тем, по архивным материалам можно проследить, что первые асфальтосмесители прибыли в край еще в довоенное время, но для прокладки дорог они не использовались⁵. Можно выделить несколько причин этого: в советской теории дорожного строительства существовало мнение, что это покрытие в зимний сезон очень скользкое и может привести к происшествиям на транспорте, а производство асфальта дорогое и требует больших финансовых и ресурсных затрат [4]. Поэтому с 1930-х по 1950-е гг. на Алтае асфальтом укладывались только тротуары на центральных улицах городов, но не дороги.

Второй тип полотна — это щебень и гравий. Это сыпучие каменные материалы, получаемые путем дробления горных пород. Щебень — один из самых старинных способов укрепления дорожного полотна. Он применялся в массовом в строительстве дорог во Франции еще в период правления Людовика XII. Но только в начале XVII столетия, когда увеличилась интенсивность дорожных работ, возникла потребность в применение новых технологий, где щебень являлся главным материалом для строительства дорог. Так появилась система искусственного укрепления полотна дороги с помощью насыпки слоя щебня [5]. Способ этот сохранялся долгое время и с небольшими изменениями применялся повсеместно: на подготовленную земляную насыпь, укрепленную по краям, проводилась насыпь гравия толщиной от 10 см. В Алтайском крае к середине XX в. это дорожное покрытие только начинало использоваться. Как видно из табл. 1, состав-

⁵ ГААК. Ф. Р-1037. Оп.1 Д. 2. Л. 42.

ляло оно примерно 4 % (по выделенным районам). В 11 районах насыпные дороги отсутствовали совсем. Такое положение в условиях расширения посевных площадей и необходимости вывоза зерна было абсолютно недопустимым. Однако, если провести сравнения показателей по отдельным районам, то ситуация в некоторых из них была несколько лучше. К примеру, в Алтайском районе протяженность гравийно-щебеночных дорог была 94 км, что составляет 17 % от всех маршрутов, в Грязнухинском районе — 80 км и, соответственно, 17,8 %, а в Благовещенском районе — 75 км и 23 %. При этом следует учесть, что два первых района обеспечивали выход на Чуйский тракт, а последний — к железнодорожной станции Новоблаговещенка, что отражает их важность для дорожно-транспортной сети региона в целом. Щебеночно-гравийные дороги наиболее активно строились к 1950-м гг. Материалами для таких дорог Алтайский край обеспечивал себя сам из Тягунского карьера, расположенного в Змеиногорском районе.

Третий тип дорожного полотна определен в таблице как «улучшенный добавками». Под названными добавками понимаются различные вещества, улучшающие качество покрытия и проходимости. В современном дорожном строительстве подобные добавки также применяются, например, при дефиците материалов или для удешевления работ. Сделать это можно добавив в асфальтобетонную смесь золу, шлак, каучук или синтетический латекс [6]. В наше время данные примеси, как видим, используются не для улучшения качества дороги. Но в 1950-е гг., когда большая часть дорог совсем не имела твердого полотна, применение различных добавок как раз приводила к улучшению дороги. Вещества, применявшиеся в то время, — это зола и шлак — продукты отхода горения твердых видов топлива. Реже использовался битый кирпич и шифер — отходы, остававшиеся после возведения зданий

[4]. Доля дорог, обустроенных таким образом, была небольшой — 5,3 % по выделенным районам. Однако, их удельный вес был больше, чем дорог, покрытых щебнем и гравием, на 1,3 %. Наибольшая протяженность дорог, улучшенных добавками, была в Баевском районе — 111 км, что составляет 12,3 % от общей протяженности дорог, в Ключевском районе — 63,6 км (12,72 %), в Волчихинском районе — 53 км дорог, что составляет примерно 26,1 % — наибольший удельный показатель по рассмотренным районам.

Четвертый тип полотна — это профилированная дорога. Под этим подразумевается технологическая операция ремонта дорожного покрытия переходного и низшего типов (грунтового, грунтового улучшенного, гравийного, щебеночного) [2, с. 171]. Производится эта операция путем выравнивания автогрейдером поверхности дороги, с дальнейшей подсышкой нового материала или уплотнением. Дороги, обработанные подобным образом, занимали 14,5 % районных маршрутов. Профилирование является одним из самых простых способов улучшения их проходимости. Однако есть и минусы подобного метода — свои свойства выровненная дорога сохраняет недолгое время, так как в сезон таяния снега или периода затяжных дождей, когда земля слишком увлажнена, полотно дороги быстро деформируется [7, с. 39–41]. Поэтому профилирование нужно проводить регулярно, в некоторых случаях несколько раз за летний сезон. Доля профилированных дорог была самой высокой в Зональном — 45,2 %, Алейском — 40,8 %, Кытмановском — 40,5 %, Косихинском — 30,6 % и Волчихинском — 25,6 % районах. В остальных районах доля данных дорог была ниже 20 %. Стоит отметить, что в некоторых районах их доля была крайне низкой — на уровне 2–3 %, что можно объяснить недостатком техники и / или рабочей силы.

Еще один тип дорожного покрытия — естественный: на нем не производился подъем земельного по-

лотна дороги, участки практически не ремонтировались и возникали эти дороги естественным путем, проходя по удобным направлениям между населенными пунктами или другими объектами. Их доля в Алтайском крае была очень большой — 76,2 %. Такие дороги нельзя назвать проезжими, так как они были сложно преодолимыми в период весенне-осенней распутицы. Соответственно, можно сделать вывод, что примерно только $\frac{1}{4}$ дорог в крае (по данной выборке районов) в период дождей и таянья снега не были подвержены подмыву. При этом, однако, следует учитывать, что соотношение проезжих и естественных / непроезжих дорог разнилось от района к району (табл. 2).

Таблица 2

**Соотношение доли проезжих и непроезжих дорог
в районах Алтайского края в 1954–1955 гг.**

| Район | % «про- езжих» дорог | % есте- ствен- ных дорог | Район | % «проез- жих» дорог | % есте- ствен- ных дорог |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Алейский | 44 | 56 | Алтайский | 25,7 | 74,3 |
| Баевский | 22 | 78 | Благове- щенский | 32,4 | 67,6 |
| Бурлин- ский | 8 | 92 | Волчихин- ский | 51,7 | 48,3 |
| Грязнухин- ский | 22,1 | 77,9 | Егорьевский | 13,6 | 86,4 |
| Ельцов- ский | 24,4 | 75,6 | Завьялов- ский | 21,1 | 78,9 |
| Залесов- ский | 23,9 | 76,1 | Змеиногор- ский | 7,4 | 92,6 |
| Зональный | 48,3 | 51,7 | Ключевской | 24 | 76 |
| Косихин- ский | 30,6 | 69,4 | Краюшкин- ский | 12,6 | 87,4 |
| Кулундин- ский | 3,2 | 96,8 | Курынский | 22,4 | 77,6 |
| Кытманов- ский | 43,4 | 56,6 | Михайлов- ский | 36,5 | 63,5 |

Источник: ГААК. Ф. Р-746. Оп.1. Д. 620–639.

Как следует из табл. 2, в некоторых районах доля проезжих дорог значительно превышала среднюю по краю. Таковыми были, например, Волчихинский (51,7 %), Зональный (48,3 %), Алейский (44 %) и Кытмановский (43,4 %) районы. Среди «отстающих» по данному показателю числились Бурлинский (8 %), Змеиногорский (7,4 %) и Кулундинский (3,2 %) районы. Это позволяет предположить наличие среди причин, обусловивших столь разительные отличия, и фактора эффективности работы местных, районных дорожно-строительных организаций.

Географические условия, естественно, оказывают воздействие на прокладку дорог. Большое значение для Алтайского края имеет бассейн реки Обь, который покрывает с примыкающей речной сетью около 80 % территории края. Обилие малых и крупных рек ставило и ставит перед дорожными органами задачу строительства мостов и обустройство переправ. Эта задача районных дорожных отделов является одной из важнейших, так как при отсутствии моста необходимо пользоваться долгим объездом, переправой в брод или на пароме. При таких обстоятельствах неизбежны большие временные потери, простои или поломки. А в условиях, когда край готовился к серьезному увеличению посевных площадей и объема собранного урожая, это угрожало большими экономическими потерями. Таблица 3, составленная на основе архивных данных, дает представление о количестве и характеристиках мостов и переправ, обслуживавшихся районными дорожными отделами рассматриваемых в работе районов.

В первую очередь, обращает на себя внимание тот факт, что почти все мосты в 20 районах были деревянными. Это означает, что они быстро приходили в ветхое состояние и имели ограничения по грузопропускной способности [4, с. 120]. Также можно заключить, что число мостов в некоторых районах было недостаточным. Например, в Алейском районе в 1954 г. было 6 мостов,

Таблица 3

Мосты в районах Алтайского края
(по состоянию на 1954 г.)

| Район | Мостов всего (шт.) | Из них деревянных (шт.) | Протяженность мостов (м) | Средняя протяженность одного моста (м) | Наличие паромной переправы (шт.) |
|----------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Алейский | 6 | 6 | 75 | 12,5 | - |
| Алтайский | 149 | 149 | 1 252 | 8,57 | - |
| Баевский | 97 | 97 | 975 | 10,1 | - |
| Благовещенский | 19 | 19 | 417 | 21,9 | - |
| Бурлинский | 11 | 11 | 205 | 18,6 | - |
| Волчихинский | 46 | 46 | 473 | 10,3 | - |
| Грязнухинский | 21 | 21 | 252 | 12 | - |
| Егорьевский | 29 | 29 | 176 | 6,1 | - |
| Ельцовский | 146 | 146 | 555 | 3,8 | 1 |
| Завьяловский | 23 | 23 | 292 | 12,3 | - |
| Залесовский | 57 | 57 | 917 | 16,1 | 1 |
| Змеиногорский | 90 | 88 | 474 | 5,3 | - |
| Зональный | 39 | 39 | 756,5 | 19,4 | - |
| Ключевской | 6 | 6 | 30 | 5 | - |
| Косихинский | - | - | - | - | - |
| Краюшкинский | 79 | 79 | 695 | 8,5 | - |
| Кулундинский | 6 | 6 | - | - | - |
| Курийнский | 42 | 42 | 441 | 10,5 | - |
| Кытмановский | 85 | 85 | 661,5 | 7,8 | 1 |
| Михайловский | 6 | 6 | 180 | 30 | - |

Источник: ГААК. Ф. Р-746. Оп.1. Д. 620-639.

а уже в первый «целинный» 1955 г., когда возросло финансирование, количество мостов составило уже 13. Таким образом, за один строительный сезон, когда роль скорости перевозок возросла, число переправ увеличилось в 2 раза. Можно предположить, что до этого водители пользовались переправой в брод (если она допустима) или объездом, что приносило лишние

траты времени и ресурсов. Недостаточное количество мостов подтверждается и фактом наличия в некоторых районах паромных переправ. Последний способ преодоления рек неудобен — паром может взять ограниченный вес и при большой загруженности, это приводило к простоям.

Материально-техническое оснащение является важным средством для проведения работ качественно. При наличии необходимой техники районные дорожные отделы могли быстрее и качественнее выполнять поставленные перед ними задачи. Но к 1954 г. в Алтайском крае исследователями отмечается нехватка грузовиков, тракторов, а на некоторых участках катков и грейдеров [2, с. 170]. Между тем точных данных о наличии технических средствах, имевшихся в распоряжении районных дорожных служб нет. Ликвидировать этот недостаток позволяет информация, которую можно почерпнуть из технических паспортов последних, где есть сведения о недвижимом (жилые помещения, конторы, гаражи, склады ГСМ, навесы) и движимом имуществе (грузовики, катки, прицепы, тракторы и т.д.). Сведения материально-техническом оснащении районных дорожных отделов представлены в табл. 4.

Таблица 4

**Оснащенность районных дорожных отделов
недвижимым и движимым имуществом, 1954–1955 гг.**

| Район | Здания | Гаражи | Склады ГСМ | Грузовики | Авто легковые | Грейдеры | Катки прицепные | Снегоочистители | Прицепы | Тракторы |
|----------------|--------|--------|------------|-----------|---------------|----------|-----------------|-----------------|---------|----------|
| Алейский | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | – |
| Алтайский | 2 | – | 1 | 1 | – | 1 | 1 | – | – | – |
| Баевский | 1 | – | – | – | – | 2 | 1 | 4 | – | 1 |
| Благовещенский | 2 | – | 1 | 3 | – | 1 | 1 | – | – | – |

Окончание табл. 4

| Район | Здания | Гаражи | Склады ГСМ | Грузовики | Авто легковые | Грейдеры | Катки прицепные | Снегоочистители | Прицепы | Тракторы |
|---------------|--------|--------|------------|-----------|---------------|----------|-----------------|-----------------|---------|----------|
| Бурлинский | 1 | - | - | 2 | - | 1 | - | - | - | - |
| Волчихинский | 2 | - | - | 1 | - | - | 1 | 2 | - | - |
| Грязнухинский | 2 | - | 2 | 2 | - | 1 | 1 | - | - | - |
| Егорьевский | 2 | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - | - |
| Ельцовский | 2 | - | - | 1 | - | 1 | - | - | - | - |
| Завьяловский | 5 | - | - | 2 | - | 2 | 2 | 1 | - | - |
| Залесовский | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | - | - | 1 | - |
| Змеиногорский | 1 | - | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - |
| Зональный | - | - | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - |
| Ключевской | 1 | - | - | 2 | - | - | 1 | - | - | - |
| Косихинский | 1 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - | - |
| Краюшкинский | 3 | - | - | 1 | - | 1 | - | - | - | - |
| Кулундинский | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | - | 2 | - | - | - |
| Курьинский | 1 | - | - | - | - | 1 | - | 2 | - | - |
| Кытмановский | 1 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - |
| Михайловский | 1 | - | 1 | 1 | - | 2 | 1 | 1 | - | 1 |
| Всего | 32 | 4 | 9 | 23 | 3 | 18 | 14 | 11 | 2 | 2 |

Источник: ГААК. Ф. Р-746. Оп.1. Д. 620-639.

Из данных табл. 4 можно сделать вывод о слабой оснащенности районных дорожных служб. Нет ни одного района, обеспеченного всеми видами необходимой техники. При этом, если сравнить средние показатели по районам, можно наблюдать улучшение только по числу грузовиков, в остальном число машин остается тем же. Так, по состоянию на 1 января 1951 г. состав техники в районах был следующим: грузовых автомобилей — 52 (в среднем на район — 0,8 шт.), катки — 82 (в среднем — 1,3 шт.); грейдеры — 73 (в среднем 1,1 шт. на район); тракторов — всего 12 (0,18 — в

среднем)⁶. В условиях нехватки грузовиков и тракторов их дополнительно привлекали из предприятий и колхозов. Однако, как можно проследить по архивным материалам, предприятия неохотно передавали своих водителей и машины дорожным организациям. Так, план по привлечению водителей Барнаула и Чесноковки на строительство дороги Барнаул — Камень в 1951 г. был выполнен только на 13,2 % (отработано 628 машиносмен из 4 748 по заданию)⁷. Кроме количественных данных, в документах находим упоминания моделей, используемой техники. Среди грузовиков, по большей части использовались старые модели типа ГАЗ-АА. Кроме этого, во многих районах эксплуатировались американские грузовики «Студебеккер» [2, с. 173]. Но прослужат последние недолго ввиду ограниченности запасных частей и вскоре все они будут выведены из эксплуатации.

Важным фактором эффективной деятельности дорожно-строительных служб, а также качества проводимых ими работ является их кадровый состав. Основной рабочей единицей здесь, начиная с 1930-х гг., выступали колхозные бригады [1], формировавшиеся ежегодно на период с мая по сентябрь. Районные дорожные отделы выступали в роли регулятивной и контролирующей структуры, выполняющей также часть технологических операций. Очевидно, что колхозники плохо разбирались в ремонте и строительстве дорог, поэтому роль инженеров, мастеров и десятников была очень высока. К тому же, зачастую случалось, что руководство колхозов, остро нуждавшееся в рабочей силе, не доукомплектовывало бригады или включало в них наименее приспособленных для этого работников. Работали колхозники по принципу трудового участия. Уровень последнего определялся краевым руководством, но зачастую эти нормативы

⁶ ГААК. Ф. Р-746. Оп. 1. Д. 28. Л. 10-12.

⁷ Там же. Д. 29. Л. 100.

в полной мере не выполнялись. Определение точной численности районных дорожных отделов является, поэтому, насущной задачей, решение которой позволит установить связь кадрового обеспечения служб со сложностью, качеством и объемами выполняемых ими работ. На основе архивных данных составлена табл. 5, дающая представление о кадровом составе районных дорожных отделов Алтайского края.

Таблица 5

**Кадровый состав районных дорожных отделов
в 1954 г. (чел.)**

| Район | Начальник | Гл. инженер | Техник | Гл. бухгалтер | Остальной состав | Линейные сотрудники | Всего |
|----------------|-----------|-------------|--------|---------------|------------------|---------------------|-------|
| Алейский | 1 | - | 1 | 1 | 10 | 3 | 16 |
| Алтайский | 1 | - | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 |
| Баевский | 1 | 1 | - | 1 | 7 | 3 | 13 |
| Благовещенский | 1 | 1 | - | 1 | 4 | 1 | 8 |
| Бурлинский | 1 | - | - | 1 | 3 | 2 | 7 |
| Волчихинский | 1 | 1 | - | 1 | 5 | - | 8 |
| Грязнухинский | 1 | - | - | 1 | 2 | 2 | 6 |
| Егорьевский | 1 | 1 | - | 1 | 2 | 2 | 7 |
| Ельцовский | 1 | - | - | 1 | 2 | 1 | 5 |
| Завьяловский | 1 | 1 | - | 1 | 7 | 1 | 11 |
| Залесовский | 1 | - | - | 1 | 11 | 3 | 15 |
| Змеиногорский | 1 | - | - | 1 | 2 | 1 | 5 |
| Зональный | 1 | 1 | - | 1 | 4 | 3 | 10 |
| Ключевской | 1 | - | - | 1 | 3 | 1 | 6 |
| Косихинский | 1 | 1 | - | 1 | 6 | - | 9 |
| Краюшкинский | 1 | 1 | - | 1 | 4 | 1 | 8 |
| Кулундинский | 1 | - | - | 1 | 2 | 3 | 7 |
| Курьинский | 1 | 1 | - | 1 | 5 | 3 | 11 |
| Кытмановский | 1 | 1 | - | - | 2 | 9 | 13 |
| Михайловский | 1 | 1 | - | 1 | 5 | 2 | 10 |
| Итого | 20 | 11 | 2 | 19 | 88 | 42 | 182 |

Источник: ГААК. Ф. Р-746. Оп.1. Д. 620-639.

Дорожные кадры являются важнейшей категорией для выполнения работ и в контроле над ним. Данное направление было всегда под пристальным вниманием краевых органов. По своему составу дорожные органы были немногочисленными. В краевом дорожном отделе насчитывалось 20 сотрудников, не считая руководства: 4 инженера, 6 дорожников, 10 дорожных мастеров и десятников⁸. В районных дорожных отделах штаты были меньше — в среднем 9 чел. (руководитель отдела, бухгалтер, инженер, десятник, водитель). Рабочие нанимались сезонно, летом велись дорожные работы, в зимний сезон — заготовка материалов. Количество работников для найма определялось в плановом порядке⁹. Большую часть рабочей силы в районах по трудовому участию составляли бригады колхозов. Со стороны руководства велась работа по повышению квалификации кадров. Для этого в Барнауле работала школа дорожных мастеров и десятников. Помимо этого проводились месячники дорожного строительства (как краевые, так и районные)¹⁰, передовики отмечались премиями¹¹, организовывались семинары¹². Однако, как видно из табл. 5, в районах по-прежнему не хватало специалистов. Обращает на себя внимание очень малое число техников: только 2 на 20 районов. Также было мало главных инженеров, а, между тем, это была важная должность, в свод обязанностей которой входило направление и контроль заготовки материалов, разработка проектной документации, определение качества проведенных работ и помощь в их организации.

Слабая и недостаточная кадровая обеспеченность дорожных служб вела к серьезным недостаткам и на-

⁸ ГААК. Ф. Р-746. Оп. 1. Д. 303. Л. 27.

⁹ Там же. Д. 24. Л. 14-18.

¹⁰ Там же. Д. 29. Л. 48.

¹¹ Там же. Д. 31. Л. 92.

¹² Там же. Л. 30.

рушениям в их работе. Так, например, в конце августа 1952 г. Краюшкинский дорожный отдел заключил договор с машино-дорожной станцией №1 на строительство дороги от станции Повалиха до села Средне-Краюшкино, протяженностью 2 км. По договору нужно было поднять земельное полотно дороги. В конце первой половины сентября работы были сданы, а районный дорожный отдел их принял. Возглавлял приемную комиссию исполняющий обязанности техника — т. Югов. При дальнейшей проверке проведенных работ уже краевым дорожным отделом был выявлен ряд нарушений — вместо подъема 14 тыс. м³ земли, как было прописано в договоре, выполнено только на 2,2 тыс. м³. Когда было указано на это нарушение, т. Югов и глава районного отдела — Зубрилов попытались задним числом уменьшить договор до 6 тыс. м³, чтобы снизить уровень нанесенного ущерба. В итоге Югов был привлечен к уголовной ответственности, а Зубрилов получил строгий выговор¹³. Кроме названных проблем серьезно тормозил дорожные работы формальный подход к комплектованию дорожных бригад в колхозах, перенаправление сотрудников отделов на хлебоуборочные работы.

Подводя итоги, можно сделать вывод, что дорожное строительство в Алтайском крае к началу освоения целинных земель велось, но недостаточными темпами и неэффективно. Нельзя говорить и о неуккомплектованности дорожных отделов региона, дороги строились, ремонтировались и обслуживались. Однако, существовали и серьезные проблемы — нехватка мостов, низкий процент дорог с твердым покрытием. Объяснить такие трудности можно, в том числе и тем, что дорожно-строительные организации были слабо обеспечены необходимой техникой, как и кадрами. Рассматривая каждый из факторов и

¹³ ГААК. Ф. Р-746. Оп. 1. Д. 30. Л. 21.

оценивая его влияние на дорожное строительство по отдельности, нельзя определить какой из них имел решающее значение. Это комплексная проблема, которая включает в себя не только очевидные и оцениваемые элементы — количество построенных дорог, число и машин и кадровый состав дорожных отделов, но и такие, как профессиональная подготовка мастеров и инженеров, их личная инициатива, число рабочих рук в каждый сезон и эффективность их труда. Но главный вывод заключается, все же, в том, что дорожно-транспортная сеть Алтайского края была практически не готова к участию в огромной по масштабам государственной программе по освоению целинных земель. Такая неподготовленность несла грозила серьезными проблемами выполнению плана хлебозаготовок, которые проявились уже в первый год ее реализации. Для того, чтобы успешно вывозить выращенное и собранное зерно, без задержек и экономических потерь, необходимо было начать серьезные финансовые вливания в дорожно-строительную отрасль региона по крайней мере за несколько лет до старта программы. Но, поскольку сам план увеличения производства зерна за счет распахки новых земель встал на повестку дня только осенью 1953 г., то своевременно подготовить дорожно-транспортную инфраструктуру времени не было. Отсутствие комплексной подготовки к реализации программы заставило вести новое дорожное строительство и модернизацию старых маршрутов параллельно с освоением целинных земель.

Список использованной литературы

1. Матушина С.Ю. История дорожного дела на Алтае. 1900–2000 гг. / С.Ю. Матушина. — Барнаул : Азбука, 2000. — 26 с.
2. Дороги Алтайского края: от первых верст до наших дней : монография / А.Н. Дунец, В.В. Исаев, М.В. Рыгалова, М.Г. Колокольников. — Барнаул : Изд-во АлтГТУ, 2017. — 391 с.

3. Орлов Д.С. Аграрный сектор Алтайского края во второй половине XX в.: от освоения целины к Продовольственной программе / Д.С. Орлов // История Алтая : в 3 т. / под ред. Е.В. Демчик. — Барнаул, 2019. — Т. 3 : Алтай в новейшую эпоху (XX — начало XXI века). — С. 173–211.

4. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства СССР : в 2 ч. / А.С. Кудрявцев. — Москва : Автотрансиздат, 1957. — Ч. 2 : Послеоктябрьский период. — 367 с.

5. Брокгауз Ф.А. Энциклопедический словарь : в 86 т. / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. — Санкт-Петербург, 1893. — Т. 11. — URL: <https://rus-brokgauz-efron.slovaronline.com/46194-%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0>.

6. Гуторов К.В. Универсальные добавки, улучшающие характеристики асфальтобетонных смесей / К.В. Гуторов, В.А. Павлова // StudNet. — 2021. — Т. 4, № 4. — URL: <https://stud.net.ru/universalnye-dobavki-uluchshayushhie-xarakteristiki-asfaltobetonnnyx-smesej/>.

7. Бабков В.Ф. Работы Г.Д. Дубелира в области устойчивого земельного полотна и эксплуатации дорог / В.Ф. Бабков // Г.Д. Дубелир — выдающийся теоретик и практик советского дорожного строительства (1894 — 1942 гг.) / под ред. В.Н. Образцова, А.С. Кудрявцева. — Москва, 1949. — С. 37–47.

References

1. Matushina S.Yu. *History of Road Business in Altai. 1900–2000*. Barnaul, Azbuka Publ., 2000. 26 p.

2. Dunets A.N., Isaev V.V., Rygalova M.V., Kolokoltsev M.G. *Roads of the Altai Territory: from the First Versts to the Present Day*. Barnaul, Polzunov Altai State Technical University Publ., 2017. 391 p.

3. Orlov D.S. Agricultural Sector of Altai Krai in the Second Half of the 20th Century: From Virgin Lands Development to the Food Programme. In Demchik E.V. (ed.). *Altai History*. Barnaul, 2019, vol. 3, pp. 173–211. (In Russian).


4. Kudryavtsev A.S. *Essays on the History of Road Construction in the USSR*. Moscow, Avtotransizdat Publ., 1957. Pt. 2. 367 p.

5. Brokgauz F.A., Efron I.A. *Encyclopedic Dictionary*. Saint-Petersburg, 1893. Vol. 11. Available at: <https://rus-brokgauz-efron.slovaronline.com/46194-%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0>. (In Russian).

6. Gutorov K.V., Pavlova V.A. The Additives Improving Features of Bitumen-Concrete Mixture. *StudNet*, 2021, vol. 4, no. 4. Available at: <https://stud.net.ru/universalnye-dobavki-uluchshayushhie-xarakteristiki-asfaltobetonnnyx-smesej/>. (In Russian).


7. Babkov V.F. G.D. Dubelir's Writings on Sustainable Land Cover and Road Operation. In Obraztsov V.N., Kudryavtsev A.S. (eds). *G.D. Dubelir Outstanding Theoretician and Practitioner of the Soviet Road Construction (1874–1942)*. Moscow, 1949, pp. 37–47. (In Russian).

Информация об авторах

Демчик Евгения Валентиновна — доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой отечественной истории, Институт истории и международных отношений, Алтайский государственный университет, г. Барнаул, Российская Федерация; e-mail: demtchikev@mail.ru.  [0000-0002-6218-447X](https://orcid.org/0000-0002-6218-447X); SPIN-код: 4179-6267; AuthorID: 117810.

Коровниченко Александр Александрович — аспирант, кафедра отечественной истории, Институт истории и международных отношений, Алтайский государственный университет, г. Барнаул, Российская Федерация; e-mail: 89069402566@mail.ru.

Authors

Evgeniya V. Demtchik — D.Sc. in History, Professor, Head of the Department of Russian History, Institute of History and International Relations, Altai State University, Barnaul, the Russian Federation; e-mail: demtchikev@mail.ru.  [0000-0002-6218-447X](https://orcid.org/0000-0002-6218-447X); SPIN-Code: 4179-6267; AuthorID: 117810.

Alexander A. Korovnichenko — Ph.D. Student, Department of Russian History, Institute of History and International Relations, Altai State University, Barnaul, the Russian Federation; e-mail: 89069402566@mail.ru.

Для цитирования

Демчик Е.В. Дорожная сеть районов Алтайского края на начальном этапе освоения целинных и залежных земель, 1954–1955 гг. / Е.В. Демчик, А.А. Коровниченко. — DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(1).108-131 // Историко-экономические исследования. — 2022. — Т. 23, № 1. — С. 108–131.

For Citation

Demtchik E.V., Korovnichenko A.A. Road Network of Altai Krai Districts at the Initial Stage of Development of Virgin and Fallow Lands, 1954–1955. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2022, vol. 23, no. 1, pp. 108–131. (In Russian). DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(1).108-131.