

63.341.6

# В ЧУВАШСКОЙ АССР СОЦИАЛИЗМ ПОБЕДИЛ БЕЗДОРОЖЬЕ

КАРТА ДОРОГ ЧАССР,  
ПОСТРОЕННЫХ С ТРУДОВЫМ УЧАСТИЕМ НАСЕЛЕНИЯ



## И. ФЕЛИСТАК

ПРЕДИСЛОВИЕ  
ПРЕДСОВНАРКОМА РСФСР  
Д. Е. СУЛИМОВА

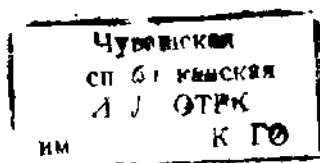
**В ЧУВАШСКОЙ АССР  
СОЦИАЛИЗМ  
ПОБЕДИЛ  
БЕЗДОРОЖЬЕ**

Предисловие  
председателя  
СНХ РСФСР  
Д. Е. СУЛИМОВА



1933  
МОСКВА  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
ТРАНСПОРТНОЕ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО

*Настоящее издание, обобщая опыт Чувашской республики по борьбе с бездорожьем, имеет целью передать этот опыт в другие края, области и автономные республики. Основная мысль книги та, что успехи дорожного строительства в решающей части зависят от инициативы, организованности и энергии самих масс и руководящих местных органов*



Редактор С. Войт

Техн. редактор М. Зильберберг

Уполн. Главл. Б-32647.

Огиз 2501 Т 5.

Зак. тип. 880

Тираж 5105 экз.

Разм. бум. 62×94<sup>1</sup>/<sub>16</sub> 6 п. л.

51408 экз. в печ. л.

Сдано в набор 17/VIII—33 г.

Подписано к печати 7/X—33 г.

5-я типография треста „Полиграффинга“, Москва, Каланчевский тупик, д. 3/5

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Книга т. Фелистака «В Чувашской АССР социализм победил бездорожье» подводит итоги интересной, напряженной и героической работы партийных, советских и общественных организаций Чувашии по борьбе с бездорожьем.

Сравнительно за короткий период, фактически за первую пятилетку, Чувашская АССР сумела создать целую сеть дорог, которые связывают все основные жизненные центры республики между собой и значительно облегчают дальнейшее хозяйственное и культурное строительство Чувашии.

В чем ключ успехов Чувашской АССР на фронте дорожного строительства? Этот ключ заключается в том, что партийные и советские организации Чувашии, рассматривая борьбу за хорошую дорогу, как важный участок социалистической стройки, сумели поднять самые широкие слои колхозников и трудящихся единоличников на ликвидацию вековой дорожной отсталости.

Чувашские организации не только сумели организовать трудящееся население вокруг задач строительства новых (дорог, но и в ряде районов обеспечили удовлетворительное содержание, удовлетворительный уход за дорогами. У населения многих районов Чувашии, как отмечает т. Фелистак, стала традиционной привычкой повседневная забота о состоянии вновь построенной или старой дороги. Это явление исключительного значения показывает, что хорошая дорога становится неотъемлемой частью хозяйства колхоза, совхоза, МТС.

В итоге первой пятилетки мы по РСФСР построили до 60 тыс. километров новых дорог. Но это только начало. Тысячи и сотни тысяч производственных единиц, разбросанных по необъятному лицу нашей страны, мощный подъем хозяйства и культуры прежде отсталых национальностей, рост автотранспорта, внедрение в сельском хозяйстве сложных машин—все это предъявляет огромные требования к дорожному строительству.

Перед нами во весь рост поставлена задача создания мощной сети благоустроенных дорог. В этом заинтересовано все народное хозяйство, в этом заинтересованы каждый край, каждый район и

каждый колхоз. На основе прямой заинтересованности в хороших дорогах самого населения мы и осуществляем дорожное строительство не только за счет государственных и местных бюджетов, но и привлекаем в порядке трудового участия само население.

Книга т. Фелистака обобщает опыт Чувашской республики, передовой по дорожному строительству. Она показывает образцы работы энтузиастов дорожного строительства и поэтому должна получить самое широкое распространение. Многие работники мест, соприкасающиеся с дорожным строительством, найдут в книге немало ярких убедительных фактов и примеров, которые могут быть полезными в их работе.

Работа чувашских организаций, показанная в книге т. Фелистака, красноречиво говорит за то, что успех дорожного строительства в решающей части зависит от инициативы, организованности и энергии самих масс и руководящих местных органов

Председатель СНК РСФСР Д. Сулимов.

...ность нашей програм-  
мы — это живые люди, это мы  
с вами, наша воля к труду,  
наша готовность работать по-  
новому, наша решимость вы-  
полнить план.

*И. СТАЛИН*

## **I. ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА**

В прошлом Чувашия имела одну дорогу—Казанский тракт, известный под названием «Владимировки», по которому торговый капитализм царской России прокладывал пути продвижения на Восток, а лучшие люди России угонялись в Сибирь.

Обсаженный деревьями, наполовину сгнившими от старости, изрытый ухабами и колеями, тракт этот даже в сухое время года представляя мало проезжую дорогу и, тем не менее, это был единственный путь, связывающий Чувашию со всей Россией.

Для внутренней связи служили несколько дорог, называемых «земскими трактами». За годы империалистической и гражданской войны тракты эти пришли в такое состояние, что самое название «дорога» применить к ним, даже в условиях российского бездорожья, было невозможно: дамбы были размыты, мосты едва держались на сгнивших сваях, местами на дорогах образовались непроходимые топи.

Движение по таким трактам в весеннее и осеннее время совершенно прекращалось, а вынужденные поездки вызывали громадные затраты средств и времени. Так, проезд по тракту Канаш—Чебоксары протяженностью 82 км, соединяющему столицу Чувашской АССР с узловой ж.-д. станцией «Канаш», отнимал трое суток.

Таким образом 12 лет тому назад Чувашская АССР буквально задыхалась в тисках бездорожья. Ее тогдашняя столица Чебоксары из-за полнейшего бездорожья оказалась отрезанной от уездных, волостных и сельских центров. Узкая проселочная тропа, вытоптанная крестьянской лошадей под кнутом и бранью, была единственной дорогой, по которой социалистическая культура и строительство просачивались в села и деревни Чувашии.

Первые годы социалистического строительства по окончании гражданской войны были тяжелыми. Республике пришлось ликвидировать наследие двойного гнета: самодержавия и национальной буржуазии. Приходилось ликвидировать остатки белогвар-

дейских банд, всеобщую разруху и последствия голодного 1921 г.

Только в 1923 г. впервые партийное руководство и правительство Чувашской АССР сумели поставить вопрос о дорожном строительстве, восстановлении разрушенных мостов, дамб, переездов и гатей. Но здесь пришлось столкнуться с новыми требованиями народно-хозяйственной жизни республики.

Большинство трактов и дорог потеряли хозяйственное и политическое значение. Всю сеть дорог приходилось перекраивать заново. Ряд крупнейших трактов: Вурнары—Ибреси—Буинск, Яд-



---

Дамбы были размыты,  
мосты едва держались на  
сгнивших сваях.

---

рин—Вурнары, Норусово—Курмыш, Ядрин—Козмодемьянск потеряли свое значение. Жизнь требовала новых дорог: Канаш—Батырево, Канаш—М.-Яльчики, Батырева—Шемурша, Цивильск—Урмары, Чебоксары—Ядрин—Шумерля и т. д.

Устройство дорог в этом направлении упиралось в непроходимые чащи дубовых лесов, болот, топей и осложнялось невозможностью развернуть финансирование дорожного строительства в пределах его потребности.





**Устройство дорог упиралось в непроходимые чащи лесов, болот и топей.**

Областной комитет коммунистической партии и правительство Чувашской АССР однако не останавливаются перед трудностями на дорожном фронте.

С 1923 г. в республике впервые вводятся в бюджет ассигнования на дорожное строительство. Весьма незначительные в первый год, они систематически увеличивались из года в год, достигнув к началу первой пятилетки значительных размеров.

Рост бюджетных ассигнований на дорожное строительство в республике дает наглядную картину усиления внимания правительства к дорожному хозяйству. Если ассигнования 1923—24 г. принять за 100%, то ассигнования последующих лет представляются в следующем виде:

1923—24 г.	.....	100%
1924—25	.....	250%
1925—26	.....	430%
1926—27	.....	460%
1927—28	.....	530%

Однако, несмотря на такие темпы возрастания, суммы этих ассигнований оказывались далеко недостаточными для покрытия всех неотложных нужд разрушенного дорожного хозяйства. Учитывая их недостаточность, правительство Чувашской республики в дополнение к ним организует бесплатный отпуск леса на дорожное строительство. Так, в 1924—25 г. отпускается 7741 м<sup>3</sup> лесного материала, в 1925—26 г.—6157 м<sup>3</sup> и т. д.

В 1925—26 г. Чувашская АССР организует опыт бесплатного привлечения населения к дорожному строительству. В этом году,



за счет труда населения, республика увеличила вложение в дорожное хозяйство на 3 700 руб. Несмотря на ничтожные по сумме итоги первой попытки вовлечения населения в дорожное строительство, опыт показал возможность сочетания в дорожном строительстве денежных ассигнований с трудовым участием населения.

На основании опыта 1925—26 г. уже в 1927—28 г. трудовое участие населения достигает 35 488 руб.

Однако по-настоящему массовое привлечение к трудовому участию развернулось только в 1930 г., когда впервые в истории не только Чувашской АССР, но и всего Союза, в дорожном строительстве в организованном и плановом порядке участвовало 40 тыс. рабочих и 6 тыс. подвод.

## II. СОСТОЯНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА К НАЧАЛУ ПЯТИ-ЛЕТКИ

Итоги развития дорожного строительства по Чувашской АССР в первый период, т. е. за время с 1923 г. по 1929 г., дают весьма низкие показатели. Всего на это время было:

### I. Построено

а) каменных дорог . . . . .	4 км
б) грунтовых дорог . . . . .	33 >
в) мостов 308 шт. . . . .	8 340 п. м

### 2. Отремонтировано

а) мостов 207 шт. . . . .	2 702 п. м
---------------------------	------------

Общее состояние дорожного хозяйства республики к началу пятилетки определялось следующими данными:

Всего дорог в республике было . . . . .	11 934 км
Из них с каменным покрытием . . . . .	72

Таким образом, из общего протяжения 11 934 км, улучшенных дорог было всего 0,6%; остальные 99,4% представляли собой естественно грунтовые дороги, местами переходящие в едва проезжие тропы.

Из общего количества 2 487 шт. учтенных мостов, общей протяженностью 31 332 пог. м, 20 424 пог. м мостов требовали капитального ремонта и восстановления.

Даже при этом положении на каждые 100 кв. км территории республики приходилось всего дорог 68,2 км, а дорог улучшенных 0,40 км, тогда как например, во Франции одних улучшенных дорог на 100 кв. км территории приходится 109 км, а в Германии 81,5 км.

Приведенные данные достаточно ярко характеризуют состояние дорожного хозяйства Чувашской АССР к началу первой пятилетки. На основании их можно безошибочно констатировать, что бездорожье, душившее подъем социалистического строительства и культуры, к этому времени далеко было не ликвидировано.

### III. РОСТ ГРУЗОБОРОТА И ПОТРЕБНОСТЬ В ДОРОГАХ

К началу первой пятилетки экономисты республики подсчитали, что грузооборот страны, который в 1929 г. достиг всего 4 480 тыс. т/км, к 1931 г. удвоится, а в 1933 г. достигнет внушительных размеров—20 383 тыс. т/км.

За этими цифрами, понятными лишь специалистам, скрывался величайший в мире разворот социалистического строительства, который, перекраивая и переделывая страну заново, подымая целинные пласты народного творчества и энтузиазма, требовал для себя новых улучшенных дорог.

Социалистическая реконструкция сельского хозяйства, массовое внедрение совершенных в техническом отношении с.-х. машин, тракторов и автомобилей, рост колхозов и совхозов, развитие правильно организуемого лесного хозяйства, рост индустриальных предприятий упирались в далеко еще не ликвидированное бездорожье и настоятельно требовали проведения социалистической реконструкции и в этой отрасли народного хозяйства.

Старая сеть дорог, рассчитанная на саинный путь, на сосредоточение всего грузооборота в зимнее время, никак не могла удовлетворить растущую нужду социалистического грузооборота, не допускающего хранения грузов в амбарах, складах и пакгаузах до «снега».

Старая структура сети дорог, рассчитанная на подвоз скупаемого на базарах сельскохозяйственного сырья к многочисленным складам скупщиков, к пристаням конкурирующих между собой пароходств, не могла удовлетворить установившимся социалистическим формам товарооборота.

Нужны были новые дороги к совхозам, колхозам, к новым возникающим экономическим и политическим центрам, к элеваторам, индустриальным предприятиям по переработке с.-х. сырья, к пристаням и новым станциям жел. дорог.

В соответствии с этим Чувашской АССР дорожному хозяйству предъявлялись требования:

- 1) полной реконструкции существующей дорожной сети;
- 2) увеличения существующих **подъездных путей** на 125%;
- 3) увеличения существующей сети районных дорог на 27%;
- 4) создания заново сети республиканских дорог;
- 5) увеличения сети общесоюзных дорог на 47%.

Широкая программа реконструкции дорожного хозяйства республики вызвала необходимость значительных денежных затрат, которые одними бюджетными ассигнованиями, несмотря на значительный рост их, покрыты быть не могли.

Огромные работы по плану первой дорожной пятилетки требовали вовлечения в это дело широких масс трудящихся республики.

Ликвидация бездорожья становилась делом самих трудящихся.

Чтобы победить бездорожье, чтобы покрыть республику

# РОСТ ГРУЗОБОРОТА

В ТЫС. ТОННО-КИЛОМЕТРОВ

10.000



4.480



1929 г.

1931 г.

20.383



1933 г.

Грузооборот Чувашии.

сетью благоустроенных, проезжих во всякое время года дорог, нужно было по-большевистски поднять на ноги всю партийную массу, советскую общественность, сотни тысяч трудящихся Чувашии, и организованными колоннами бросить их на борьбу за ликвидацию бездорожья.

Эту роль организатора воли и энтузиазма трудящихся масс на борьбу с бездорожьем взял на себя Чувашский областной комитет ВКП(б) и первый секретарь его т. Петров, сумевшие в четыре года первой пятилетки в основном покончить с бездорожьем.

#### **IV. ОРГАНИЗАЦИЯ МАСС НА БОРЬБУ С БЕЗДОРОЖЬЕМ**

Впервые во всю ширь с большевистской четкостью вопрос о борьбе с бездорожьем в Чувашской АССР был поставлен в 1929 г. на III съезде советов.

По инициативе секретаря Областного комитета ВКП(б) т. Петрова съезд дал директиву правительству начать организованный поход за ликвидацию бездорожья и всемерно поддерживать общество «Автодор», поставившее своей задачей организовать миллионы трудящихся, в первую очередь крестьянство, на борьбу с бездорожьем.

Решения съезда положили начало большевистскому походу на бездорожье, началу организованной борьбы с оппортунистическим и безразличным отношением к дороге.

В большевистских темпах борьба с бездорожьем в Чувашской АССР развернулась в 1930 г. В этом году впервые организуется массовый выход населения на дорожные работы, и впервые проводится «Неделя дороги», перервавшаяся в 1931 и 1932 гг. в «Месячники борьбы с бездорожьем».

1931 г. был решающим годом борьбы с бездорожьем,костью и безразличным отношением к дороге со стороны общественности, печати, местных партийных и советских организаций и самого населения.

В 1931 г. был введен в действие план концентрированного строительства.

Но окончательно, в основном, бездорожье ликвидируется в 1932 г., в год завершения первой дорожной пятилетки в **ЧЕТЫРЕ ГОДА**.

#### **V. 1929 г.—НАЧАЛО ИСТОРИЧЕСКОГО ПОХОДА НА БЕЗДОРОЖЬЕ**

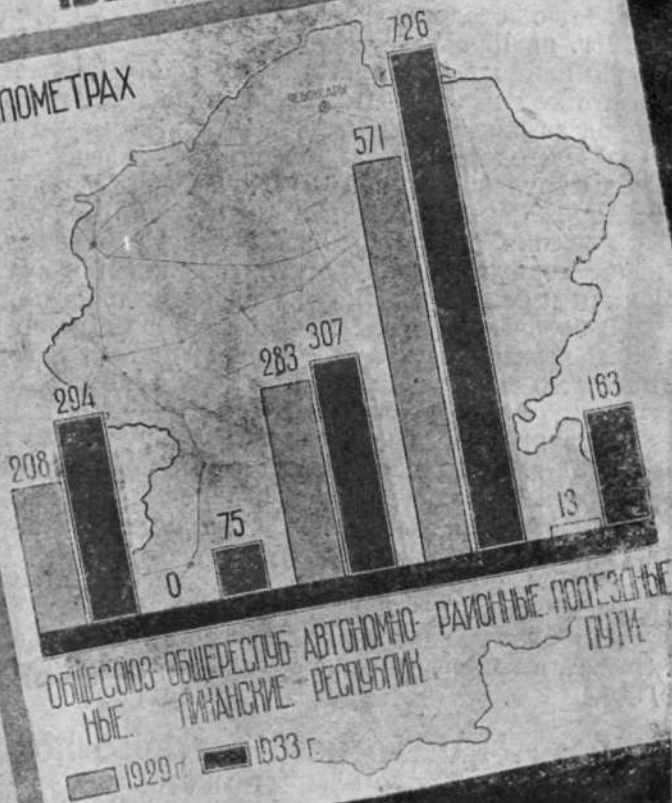
1929 г. не произвел существенного изменения в физическом состоянии дорожной сети Чувашской АССР, но положил начало упорной и кропотливой работе партийной организации в борьбе за изменение отношения к дороге.

Несмотря на то, что бездорожье душило молодую социалистическую республику и сильно препятствовало всем ее культурным и хозяйственным начинаниям,—о дороге никто не думал.

Дорожное хозяйство не имело своего настоящего хозяина.

# РОСТ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЧУВАШСКОЙ АССР

В КИЛОМЕТРАХ



Рост дорожной сети Чувашской АССР.

Крестьянин отрещивался от дороги, считая ее тяжелым наказанием» для себя.

Местные советские руководящие организации—сельсоветы и рики—не находили времени заняться «дорожным вопросом».

Слабый дорожный аппарат Чувашдортранса задыхался в борьбе двух течений: первое, возглавляемое старыми косными специалистами, боролось за развитие дорожного строительства только средствами бюджетных ассигнований; второе, учитывая объемы дорожной потребности и заинтересованность самого населения в хорошей дороге, требовало широкого вовлечения в это дело трудящихся.

Первое течение, опираясь на косное и безразличное отношение к дороге со стороны местных организаций и население к дороге со стороны местных организаций и населения, ссылаясь на отсутствие поддержки и помощи со стороны общественности брало верх. Но упорное меньшинство второго течения, толкаясь во все «двери», настойчиво пробивая дорогу своей мысли сумели найти себе горячего сторонника в лице автодора.

Ликвидация бездорожья—дело самих трудящихся—вот лозунг, с которым в 1929 г. Автодор выступил перед всей общественностью, и это лозунг нашел твердую и решительную поддержку у секретаря Чувашского областного партийного комитета т. Петрова, сумевшего повернуть лицом к дорожному строительству всю партийную массу и местные организации.

Первые решения и указания Обкома ВКП(б) и правительства о борьбе с бездорожьем, о поднятии дорожного строительства на уровень хозяйственно-политических задач, сталкивались с оппортунистическим отношением к дороге и не только не находили поддержки, но встречали явное противодействие со стороны многих местных работников.

Указания правительства о развертывании дорожных работ с трудовым участием откладывались в папки бумаг, «не требующих немедленного решения».

В ряде районов разрешение вопроса дорожного строительства откладывалось со дня на день из-за других кампаний.

Дорожный аппарат слабо и нехотя впрягался в новое и незнакомое для него дело—организацию трудового участия.

Преодолевая эти трудности и сопротивления, Обком партии и правительства, объявив решительную борьбу оппортунистическим тенденциям в дорожном строительстве с трудовым участием, поставили этот вопрос на решение III съезда советов, объявившего в своем обращении к населению

## О НАЧАЛЕ ИСТОРИЧЕСКОГО ПОХОДА НА БЕЗДОРОЖЬЕ.

## VI. 1930 г.—ГОД ПЕРВОЙ ПОБЕДЫ НА ДОРОЖНОМ ФРОНТЕ

В плане дорожного строительства 1930 г. трудовое участие населения предусматривалось в сумме 90 тыс руб.

Намеченный объем трудового участия представлял собой незначительную долю всех ассигнований на дорожное хозяйство, и вследствие этого, несмотря на постановления ЦИК и СНК ЧАССР от 22 февраля 1930 г. «Об обязательном трудовом населении в дорожном строительстве», вопросам организации трудового участия в начале года не было придано никакого значения.

Значительное увеличение объема трудового участия, новое законодательство и новый порядок привлечения к трудовому участию—выдвинули совершенно новые требования, к осуществлению которых дорожный аппарат подготовлен не был. Так потребовались:

- 1) создание низового (районного, сельского) дорожного аппарата;
- 2) участие общественных организаций (Автодор и комсомол) и печати;
- 3) организация массовой работы и пропаганды трудового участия;
- 4) организация особых форм руководства трудовым участием.

Все эти вопросы возникли крайне неожиданно, оказались не проработанными, а сам дорожный аппарат и общественность оказались неподготовленными к их освоению.

Захлестнутые этими «неожиданными» вопросами Дортранс и Автодор первое время растерялись до того, что вовсе не сумели стать во главе начавшейся кампании дорожного строительства, пропустили сезон заготовок стройматериалов и время подготовки к организации работ.

К августу 1930 г. план дорожного строительства с трудовым участием оказался выполненным всего лишь на 20%, и только некоторые районы, сумевшие по-новому перестроиться для охвата трудового участия, выполняли успешно свои планы. В числе таких районов оказались Цивильский и Красно-Четаевский.

Угроза жесточайшего прорыва всколыхнула всю общественность и печать Автодор, комсомол, профсоюзы забили тревогу. В дело вмешались Областной комитет ВКП(б) и правительство.

Областной комитет ВКП(б) выделил в каждый район ответственного за дорожное строительство политруководителя, который оставался на месте до полного окончания работ.

ОКК и НКРКИ организовали три бригады для проверки хода подготовки к дорожному строительству отдельных организаций.

Были мобилизованы 40 специалистов, которых командировали на места работ. Дортранс командировал в районы свои технические силы. Были созданы пленумы райисполкомов с участием председателей и членов сельсоветов.

Было созвано совещание секретарей райкомов ВЛКСМ, на котором подробно был обсужден вопрос дорожного строительства.

Все эти мероприятия были закреплены специальным постано-



влением правительства от 15 августа 1930 г. о проведении «Недели дороги».

Для руководства и проведения «Недели дороги» правительство создало центральный штаб; соответствующие штабы были организованы и в районах.

Эти организационные мероприятия, агитационная и разъяснительная работа о целях и задачах проводимого дорожного строительства с трудовым участием, немедленно сказались на отношении к этому делу со стороны всей общественности.

Население, которое до этого не совсем ясно представляло себе задачи трудового участия и плохо усвоило закон о дорожном строительстве, под влиянием общественности, печати и широкой



1930 г. Начало исторического похода на бездорожье.

массовой работы в корне переменяло свое отношение к дорожному строительству и к самой дороге.

Результаты подготовительных мероприятий, мобилизация внимания к вопросам трудового участия, изменившееся отношение населения к дорожному строительству, немедленно сказались на итогах выполнения плана дорожного строительства: к концу «Недели» итоги перевалили за план, а продолженная «Неделя» дала новые значительные повышения итогов.

Годовое задание в 90 тыс. руб. оказалось выполненным на сумму 515 540 руб., т. е. на 564 %.

В осуществлении работ приняли участие 46 620 человек и 6 360 подвод, отработавших 320 000 дней.

За время Недели дороги было:

### I. Заготовлено

а) леса . . . . .	2 850 м <sup>3</sup> — 247% плана
б) глины . . . . .	3 485 м — 83% »
в) песка . . . . .	5 892 м — 155% »

### II. Построено

а) дорог улучшенных . . . . .	127,6 км — 127% плана
б) мостов деревянных . . . . .	508,0 п.м — 327% »
в) раскорчевано трассы . . . . .	31,4 км — 150% »

### III. Отремонтировано

а) дорог улучшенных . . . . .	828,0 км — 107% плана
б) мостов деревянных . . . . .	650,0 п.м — 228% »

Приведенные данные дают ясное представление о том огромном успехе, которое имело широкое применение трудового участия при умелой организации и широко поставленной массовой работе.

Все предшествующее показало, что дело организации трудового участия в дорожном строительстве населения не может быть только делом дорожного аппарата, что успех в этом деле в значительной мере зависит от участия общественности и главным образом от отношения к нему со стороны районных руководящих организаций и самого населения.

Успехи 1930 г. решительно опровергли все оппортунистические предположения, отбросили в сторону все расчеты маловеров и прочно укрепили в сознании не только руководящих работников, но и самого населения, что

## дело ликвидации бездорожья—дело самих трудящихся.

1930 г. показал, что бездорожье—этот страшный враг—отступает под дружным, организованным натиском трудового участия.

Успехи 1930 г. воодушевили Чувашскую республику на новое широкое наступление по всему фронту бездорожья.

Успех 1930 г. был одновременно объявлением решительной войны бездорожью.

## VII. 1931 г.— РЕШАЮЩИЙ ГОД БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

Несмотря на успехи в выполнении плана дорожного строительства с трудовым участием в 1930 г., все же при проведении итогов организации строительства был обнаружен ряд крупнейших недостатков:

1. Отсутствие строго продуманного плана дорожных работ: объекты строительства намечались на местах без связи с общим планом развития дорожной сети всей республики.

2. Значительная нехватка технических сил, вследствие чего оказалось невозможным развернуть и закончить строительство крупных объектов.

3. Отвлечение руководителей штабов и руководителей от-

дельных объектов строительства на другие кампании и отложение в решительный момент дорожных работ.

4. Недоведение плана строительства до населения, до отдельных участников.

Эти недостатки, в основном влияющие на эффективность, техническое качество дорожного строительства и на выход населения на работы были учтены при проведении дорожной кампании 1931 г.

Зима 1931 г. была широко использована для организационной подготовки к генеральному наступлению на бездорожье, к победе над ним.

Решительная победа была подготовлена разработкой и утверждением концентрированного плана строительства: стройной, продуманной системы дорог, охватившей все хозяйственные и политические центры республики.

Рядом радиальных дорог столица республики—Чебоксары—соединялась с основными районными центрами, окружная дорога замыкала эту связь со всеми районами и углубляла ее до пределов самых отдаленных селений.

Планом определялась очередность строительства отдельных объектов. Так все республиканские дороги были отнесены к объектам строительства первой очереди. За ними шли дороги районного значения, и к третьей очереди были отнесены сельские дороги, связывающие села с сельсоветами, базарам и переправами.

План предусматривал не только титульный список дорог и их направление, но и устанавливал типы дорог и их покрытие.

Этот план, тщательно проработанный и обсужденный в партийных органах и правительстве, широко известный общественности и доведенный до районов, явился одним из решающих факторов, обеспечивших победу Чувашии на дорожном фронте.

Для проведения всей подготовительной и организационной работы был создан центральный штаб борьбы с бездорожьем.

## VIII. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ В 1931 г.

Под руководством центрального штаба, состоящего из представителей всех заинтересованных ведомств, партийных и общественных организации, были организованы районные штабы по проведению месячника борьбы с бездорожьем; в эти штабы привлечены представители РИКов, ранкомов ВКП(б), профсоюзных организации, Автодора и комсомола.

В соответствии с общей программой дорожного строительства на 1931 г. был разработан производственный план работ, с установлением объема и места работ—с подсчетом потребной рабочей силы, инвентаря, материалов, дорожного оборудования и потребности в инженерно-техническом персонале.

На основе производственного годового плана были составлены календарные оперативные планы районными штабами с доведением их до села, до колхоза.

Вся сеть района разбивалась на разряды, устанавливалась очередность работ.

Все трудоспособное население, а также тяговая сила, брались на учет, разбивались на бригады и каждой бригаде определялись объем, место и срок работы.

Затем районные штабы прикрепляли районных работников к определенным участкам работы с возложением ответственности за своевременное выполнение работ как в количественном, так и в качественном отношении.

Иск почтительное внимание было уделено обеспечению работ техническими кадрами.

Независимо от выделения Чувашдортрансом своих специалистов для руководства работами на крупных и наиболее ответственных объектах строительства и мобилизации специалистов заинтересованных организации (44 чел.) были приглашены через центр 130 студентов, которые были распределены между районом. Кроме того выпущено через районную сеть курсов 112 человек низшего техперсонала (дорорганизаторов).

Были приняты меры к обеспечению работ дорожными машинами, снарядами, инструментами и строительными материалами. Были организованы разработки и вывоз на места работ лесоматериалов; лесопромхозы выделяли бесплатно лесоматериалы для постройки мостов.

Бытовое обслуживание привлеченного к труду населения было организовано по линии общественного питания. В местах большого наличия рабочих были открыты райсоюзами походные чайные и столовые, на что Наркомснаб выделил специальные фонды.

Для медицинского обслуживания населения, особенно на работах по разработке и корчевке леса, были организованы палатки РОКК, обслуживаемые в большинстве случаев комсомольцами, которые подавали первую помощь. Так, фельдшерский пункт около моста Сайанчик функционировал в течение всего месячника и оказал помощь 23 чел. На участках, отдаленных от населенных пунктов, были устроены бараки-навесы.

Проведение месячника борьбы с бездорожьем было обеспечено и денежными средствами: РИКи выделяли и распределяли между объектами работ денежные суммы. Для премирования особо выделившихся районов колхозов, селений, бригад и отдельных руководителей был образован фонд в 10.000 руб.

В деле успешной организации и проведения месячника огромную роль сыграли решения и практическое руководство партийных органов Чувашской республики.

Была проведена большая культурно-просветительная и агитационная работа партийными, комсомольскими, советскими, профессиональными и общественными организациями.

Вопрос о дорожном строительстве был специально заслушан на IV Всечувашском съезде советов (в феврале 1931 г.), которым правительству было поручено: на основе результатов проведенной недели дороги наметить мероприятия, обеспечивающие

дальнейшее развертывание массового дорожного строительства, особо обратив внимание на строительство основных дорожных магистралей и подъездных путей для МТС, совхозов, колхозов, фабрик и заводов.

В 1931 г. заслушаны два доклада Дортранса Ооластным комитетом партии; вынесен ряд решений о дорожном строительстве ЦИК, СНК и коллегией НКРКИ Чувашской республики, а также президиумом ОКК ВКП(б).

Основные установки, данные в постановлениях правительственных и партийных органов, содержали конкретные указания о мероприятиях, возлагаемых на наркоматы, центральные и районные организации в деле оказания помощи дорожным органам и проверки выполнения данных заданий.

В целях мобилизации вокруг кампании по дорожному строительству 1931 г. внимания партийных, советских, профессиональных, комсомольских, колхозно-кооперативных и общественных организаций ОК ВКП(б) и СНК ЧАССР выпущено было специальное обращение о месячнике борьбы с бездорожьем, с призывом встать в первые ряды ударников в проводимую кампанию 1931 г.

Для оказания повседневной помощи по преодолению трудностей, возникавших в процессе самих работ, и разрешения организационных вопросов, во все районы были командированы уполномоченные ОК ВКП(б) и СНК из ответственных руководителей центральных учреждений.

Агитационно-разъяснительная работа проводилась на общих собраниях колхозников, сельских сходов, на коллективных собраниях Автодора, в местной прессе; по радио освещались цели и задачи дорожного строительства с трудовым участием населения. На местах были организованы учительским персоналом, учащимися и комсомольцами лекции и беседы, коллективные читки закона о трудовом участии, постановки «Синей блузы», киносеансы, отражающие вред и убытки от бездорожья и т. п.

Культработниками устраивались специальные вылазки. На месте работ во время перерыва организовывались постановки спектаклей с национальным хором (в Цивильском районе). В одном только Ядринском районе проведено в период месячника 1931 г. 18 лекций-бесед и 20 киносеансов.

Учащимися Н.-Кибечинской школы (в Цивильском районе) проведено культурное обслуживание рабочих в течение всего месячника (читка газет, радио и т. д.).

На культуру было выделено 550 комсомольцев.

В 1931 г. помещено в республиканской печати (не считая районных газет):

а) 5 постановлений директивных органов и правительства о дорожном строительстве;

б) 128 статей, заметок и специальных страниц с освещением хода работ месячника борьбы с бездорожьем в газетах по десятидневкам в виде наглядной сводки.

Таковы были общие условия организации и проведения до-

рожных работ с трудовым участием населения в Чувашии в 1931 г. давшие решительную победу на фронте борьбы с бездорожьем

## IX. ИТОГИ РАБОТ 1932 г.

Планом на 1932 г. трудовое участие населения в дорожном строительстве по Чувашский АССР было установлено в сумм 3 300 тыс. руб., превышая фактическое выполнение плана 1931 г. на 141,7%. План этот по количеству привлекаемых людей и тягловых силы должен быть признан напряженным.

Всего по плану должно быть привлечено от общего наличия в республике:

1) населения—20%, 2) рабочего скота—64,4%, 3) тракторов МТС и совхозов—100%.

По средним нормам РСФСР к трудовому участию привлекается: населения—15%, рабочего скота—30% и тракторов МТС и совхозов—60%.

В дорожных работах Чувашской АССР в 1932 г. приняли участие 66,5% всего трудоспособного населения и 82% всех гуже-вых средств.

О том, как чувашские организации боролись за выполнение этого плана, можно судить по телеграфному рапорту, полученному Главдортрансом при СНК РСФСР к XV годовщине Октябрьской революции:

«На основе широчайшей мобилизации внимания трудящихся масс деревни, под непосредственным руководством Чувашобкома партии и чувашправительства, годовым план по труду участию выполнен. Построено улучшенных дорог 1 095 км, в том числе: 352 км с добавками и 4 км с каменной одеждой. Отремонтировано дорог 1 242 км. Построено мостов и труб 3 472 м, отремонтировано 3 150 м. Заготовлено материалов: песка—165 787 м<sup>3</sup>, камня—40 085 м<sup>3</sup>, леса—13 647 м<sup>3</sup>, озеленено 12 км. Использовано трудодней—1 089 195, конедней—441 244, тракторов и автомашин—310, денег 12 693 руб.,—всего на сумму 3 589 тыс. руб. или 109%. Бьемся за дальнейшее перевыполнение плана. Чувашдортранс Никитин».

В среднем, по всем видам работ, план выполнен на 116% при затрате труда населения на 109%. Сведения эти не отражали полной картины произведенных работ, так как многие районы и сельсоветы не представили всех сведений.

В ряде районов население по собственной инициативе строило сельские дороги, о существовании которых дорожные органы не подозревали.

Такие случаи имели место: в Татаркасинском, Аликовском, Красно-четаевском Цивильском районах.

Победа, одержанная Чувашской АССР к XV годовщине Октябрьской революции на фронте дорожного строительства с трудовым участием, дала новый подъем организованного наступления на бездорожье.

Не ослабляя взятых темпов, Чувашская АССР в период ноябрь-декабрь сумела не только закончить все начатые стройкой объекты, но развернуть значительные заготовки строительных материалов для обеспечения программы 1933 г.

В результате упорной большевистской борьбы за выполнение плана дорожного строительства с трудовым участием 1932 г. Чувашия к концу года вышла со следующими показателями выполнения плана:

### I По трудовым ресурсам

Трудовой и по вызову . . . . .	1 05 тыс. — 15 %
Контингент . . . . .	483 — 12 %
Транспортной . . . . .	0,31 тыс. — 12 %
Авто . . . . .	0,13 тыс. — св рх плана
Денег в амен трудового участия собрано . . . . .	12,7 тыс. руб 6 / <sub>10</sub> плана

Итого на сумму . . . . . 4367,1 тыс. руб. 132% плана

### II. По заготовке стройматериалов

Песка . . . . .	179 4 тыс. м <sup>3</sup> — 135%
Камня . . . . .	43 0 тыс. м <sup>3</sup> 87 %
Леса . . . . .	15,1 тыс. м — 150%

### III. По строительству

Дорог грунтовых профилированных . . . . .	851 0 км — 107%
Дорог, улучшенных и бланками . . . . .	419 3 км — 140%
Дорог с каменной одеждой . . . . .	45 2 км — 28 %
Искусственных сооружений . . . . .	4 601,0 п. м — 146%

### IV. По ремонту

Грунтовых дорог без добавок и с добавками . . . . .	1 347 9 км — 122%
Дорог, с каменной одеждой . . . . .	8,2 км сверх плана
Искусственных сооружений . . . . .	3 487 0 п. м — 173%

### V. По устройству дорог

Озеленение . . . . .	63,3 км
Устройство указательных знаков . . . . .	118,0 км

Всего выполнено работ на сумму . . . . . 6 102 5 тыс. руб. — 147 3%

Подводя итоги выполнения плана дорожного строительства 1932 г., правительственная комиссия, принимавшая работы, сделала следующие выводы:

1. Установленный актом объем работ проверен путем выездов членов комиссии в районы: М.-Яльчиковский, Татаркасинский, Аликовский, Чебоксарский, Цивильский и Б.-Батыревский (33% всех районов), а также в участки дортранса: 2-й строительный, 241-й и 242-й эксплуатационные. Расхождений в объеме работ за незначительным исключением не было.

2. Качество проведенных работ в подавляющем большинстве вполне удовлетворительное; особенно в этом отношении выделяются районы: а) М.-Яльчиковский (работа с добавками, построенные Апанас-Темяшская и Избахтинская дамбы и постройка мостов), б) Татаркасинский (улучшение добавками, мощение), в) Батыревский (профилирование с добавками и мосты). Во всех трех районах было образцово поставлено текущее содержание дорог.

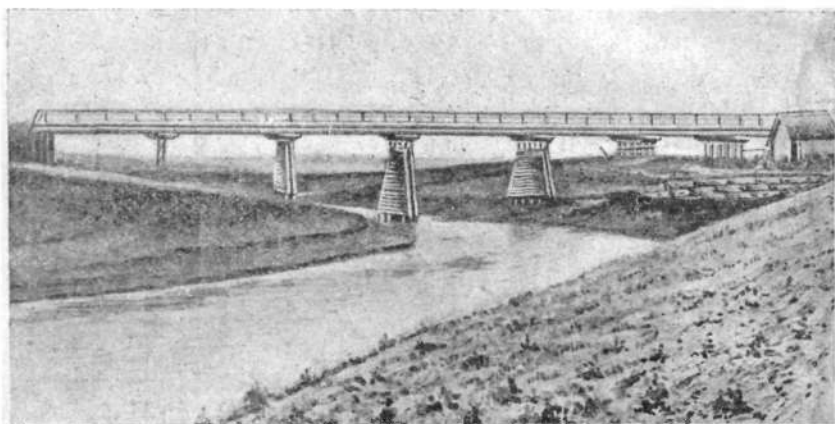
3. В значительном объеме проведены работы по озеленению в М.-Яльчиковском, Канашском, Ядринском и Красно-Четаевском районах, в последнем с посадкой двух километров фруктовых деревьев.



4. Подавляющее большинство мостов построены по типовым чертежам в соответствии с классом дороги.

5. Поперечные профили грунтовых дорог приняты по стандартам ЦДТ.

6. Комиссия отмечает концентрацию работ 1932 г. на основных трактах, с расчетом окончания их строительства в течение одного года и улучшения грунта добавками (пескование и глинование), что дало в результате полный экономический эффект и возможность автодвижения и связи с 89% всех районов республики.



**Мост через р. Булу М.-Яльчиновского района, построенный трудовым участием.**

7. К недочетам, выявленным в работах 1932 г., относятся:

а) незаконченность работ по некоторым участкам дорог районного и сельского значения с отсутствием местами водоотвода;

б) не налажено на отдельных трактах регулярное содержание дорог, проводившееся только в период месячника и декадников;

в) не везде проведено устройство указательных знаков по прикреплению дорог к колхозам и селениям;

г) неполный учет выполненных работ сельсоветами и дорожными работниками;

д) разрушение некоторых объектов строительства в силу отступления от технических правил (размыв выемки на тракт Ядрин—Атиково);

е) недостаток на дорогах низовой сети квалифицированного технического персонала.

Комиссия констатировала, что проведение работы 1932 г. по Чувашской АССР с трудовым участием населения целиком себя оправдало, дав громадный экономический эффект для самого населения, что и определило отношение к дорожным работам трудящихся масс Чувашии.

## Х. ИТОГИ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

По пятилетнему плану в дорожное хозяйство Чувашии предполагалось вложить всего 4 505 тыс. руб.—100 %.

Из них: за счет бюджетных ассигнований 2 938 тыс. руб.—65 %, за счет трудового участия—1 567 тыс. руб. — 35 %.

Фактически же за пятилетку вложено 11 377 тыс. руб.—100 %.

Из них: за счет бюджетных ассигнований 3 799 тыс. руб.—33 %, за счет трудового участия—2 578 тыс. руб.—67 %.

В общем пятилетний план вложений в дорожное хозяйство Чувашской АССР в четыре года перевыполнен на 253 %, но в удельном весе источников финансирования дорожного строительства произошли характерные изменения.

Так по плану намечалось, что основным источником явится бюджетное финансирование (65 %), а трудовое участие займет место второстепенного источника (35 %).

В итоге же выполнения первой пятилетки мы видим обратную картину, т. е. трудовое участие фактически явилось основным источником финансирования дорожного строительства (67 %), а бюджетные ассигнования явились подсобными (33%).

В соответствии с перемещением удельного веса источников финансирования оказалось, что пятилетний план в четыре года выполнен:

По линии бюджетных ассигнований на . . . . .	120%
По линии трудового участия на . . . . .	484%

В выполнении пятилетнего плана в применении и развитии трудового участия Чувашская АССР одержала решительную и блестящую победу, выполнив пятилетку трудового участия в четыре года на 484 %.

В итоге значительного перевыполнения плана по трудовому участию общий пятилетний план финансирования дорожного хозяйства Чувашской АССР выполнен также в четыре года и на 253 %.

Представленные данные характеризуют трудовое участие как основной решающий фонд вложений в первую пятилетку. Трудовое участие явилось основным и решающим фактором в выполнении первой дорожной пятилетки в четыре года и ликвидации бездорожья.

## ХІ. ФИЗИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЯТИЛЕТКИ

В общих итогах выполнение первой дорожной пятилетки и дорожного строительства с трудовым участием дают следующие показатели:

### І. Построено

а) Дорог с каменным покрытием . . . . .	54 км — 164%
б) Улучшенных грунтовых . . . . .	2 547 км — 113%
в) Мостов . . . . .	10 202 п.м — 229%

## II. Отремонтировано

а) Дорог с каменным покрытием . . .	14 км — 100%
б) Дорог с улучшенными грунтовыми . . .	9430 км — 11%
в) Мостов . . . . .	8354 п.м — 16%

В среднем по физическим показателям пятилетний план дорожного строительства в республике выполнен на 135%.

Рассматривая выполнение плана дорожной пятилетки по трудовому участию, следует отметить, что Чувашская АССР первая республика в Союзе перевыполнила дорожную пятилетку в четыре года.

Если выполненные трудучастием работы оценить по укрупненным измерителям бюджетного строительства, то стоимость их составит около 20 млн. руб.

Отмечая эти успехи, одновременно следует указать на то, что при выполнении плана пятилетки трудового участия в 4 года, в денежных показателях на 484%, в физическом объеме пятилетка выполнена только на 135%. Разрыв между этими двумя показателями явился результатом новизны дела, недостаточностью планирования, недостаточностью технического персонала, в силу чего имели место неправильная расстановка привлекаемой рабочей силы и низкая производительность труда, а главным образом увеличение против плана расстояния вывозки стройматериалов.

Часть работ была выполнена на высших классах дорог по вывозке стройматериалов, расстояние вывозки которых в 5—7 раз превышало дальность возки, запроектированную по плану, что несомненно отразилось на эффективности строительства.

Эти недостатки были учтены, так как уже в 1932 г., при перевыполнении годового плана по использованию трудовых ресурсов на 132%, план в физическом объеме выполнен на 147%.

## XII. КАЧЕСТВЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ВЫПОЛНЕНИЯ ПЯТИЛЕТКИ

Лучшими показателями, характеризующими качество дорожного строительства, выполненного трудовым участием, служат фактические данные выполненных работ.

Так за пятилетку сделаны следующие работы:

Земляные работы . . . . .	1 378 451 м <sup>3</sup>
Заготовлено и вывезено камня и песка . . . . .	361 333 м <sup>3</sup>
Заготовлено и вывезено леса . . . . .	41 966 м <sup>3</sup>
Раскочевано и расчищено леса . . . . .	65,45 га

В среднем на каждый километр построенных дорог пришлось:

а) Земляных работ около . . . . .	530 м <sup>3</sup>
б) Камня и песка » . . . . .	140 м <sup>3</sup>
в) Мостов около . . . . .	4,0 п.м

Если принять во внимание, что основным типом построенных дорог явилась спрофилированная грунтовка с улучшением песчано-глинистыми смесями, с шпильчатой подложкой в зависимости от класса от 6,5 до 9,5 м и проезжей части от 3,5 до 5,5 м, и что в эти итоги вошли лишь данные собственно земляных работ,

исключая работы по профилированию, то показанное количество основных работ, падающих на каждый километр построенной дороги, убеждает в технической серьезности дорожного строительства, осуществляемого трудовым участием.

Осмотр произведенных работ убеждает в правильности такого вывода. Так например:

1. В Шемуршинском районе между районным центром и селом В. Буяново построена дорога, протяженностью 10 км. У села Трех-Балтаева дорога проходит по насыпи протяжением 1 500 м, высотой 3 м и шириною проезжей части 6,5 м. Дамба имеет 2 моста длиной 42 и 48 м. Чтобы соорудить эту дамбу, потребовалось выполнить более 22 тыс. м<sup>3</sup> земляных работ. На всем же протяжении дороги выполнено до 60 тыс. м<sup>3</sup> земляных работ и 4 искусственных сооружения. Эту работу население сел В. Буяново, Н. Буяново и Трех-Балтаево выполнило ручным способом в месячник 1931—32 г.

2. Одновременно с производством строительства на указанной дороге население этих сел участвовало в постройке дороги Батырево—Шемурша, производя раскочевку Шемуршинского леса на протяжении 15 км и соорудив ряд искусственных сооружений.

3. В Мало-Яльчиковском районе построена дорога от М.-Яльчиков до Шимкусов протяжением 30 км, на которой сооружены 45 мостов, и вся дорога улучшена смесями.

4. В том же районе на границе с Татарской АССР по дороге от М.-Яльчики до села Чутси пойму реки Булы сооружена дамба протяжением 0,5 км и высотой от 1,75 до 9 м. Захваченное энтузиазмом чувашского населения, в сооружении этой дамбы приняло участие и население прилегающих к ней сел Татарской АССР.

5. В Ядринском и Красно-Четаевском районах построена дорога от Ядрина до ст. Шумерля, протяжением 60 км, с вырубкой и раскорчевкой дубового леса на протяжении 23 км. Работы по раскорчевке дубового леса велись ручным способом. Над выкорчевкой одного пня порой трудились несколько бригад. Раскорчеванные пни, местами еще неубранные, поражают размером своих корней, по толщине превосходящим стволы хорошего строевого леса.

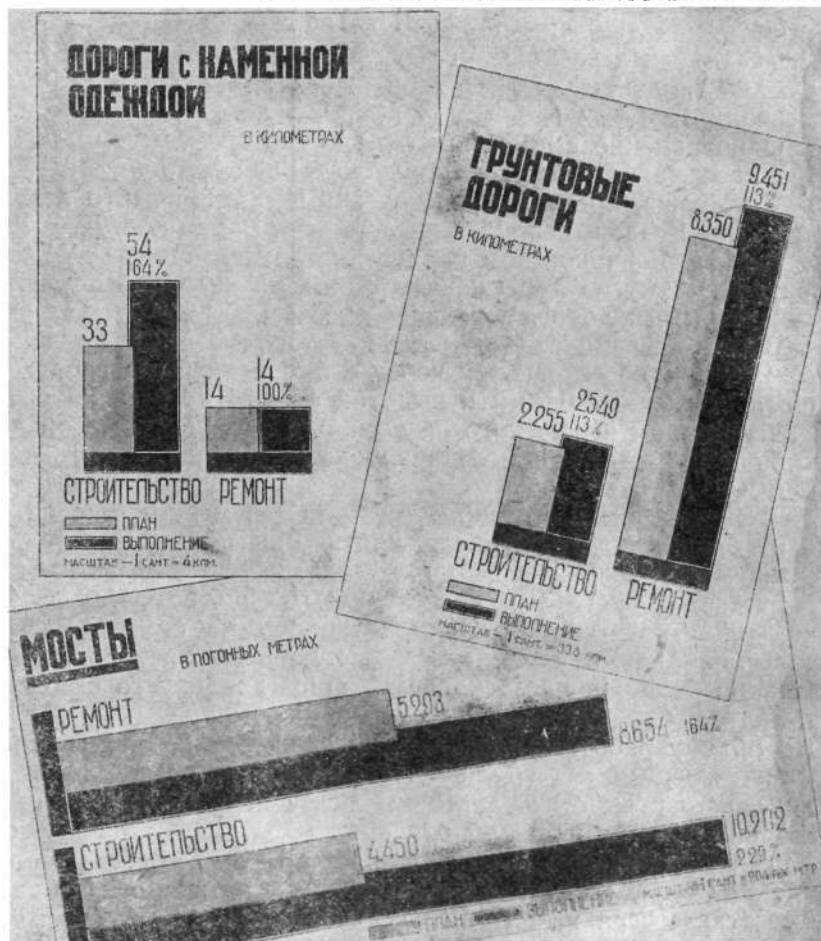
По объему работ, по технической сложности объекты строительства, завершенные трудовым участием без всякой натяжки, должны быть причислены к строительству первой категории.

К таким объектам следует отнести:

1. Тракт Чебоксары—Вурнары—Ибреси—Б. Батырево протяжением 182 км. Тракт проходит по территории четырех районов, прорезает с севера на юго-восток Чувашскую АССР, связывает прилегающие районы с погрузочно-разгрузочными пунктами железной дороги Вурнары—Ибреси и политическим центром республики Чебоксары.

2. Тракт Чебоксары—Б. Сундырь—Ядрин—Шумерля, протяжением 142 км. На перегоне Ядрин—Шумерля тракт на протяжении 23 км проложен через сплошной массив дубового леса, достигаю-

# ВЫПОЛНЕНИЕ 5-ТИ ПЕТНЕГО ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУВАШСКОЙ АССР с ТРУДОВЫМ УЧАСТИЕМ НАСЕЛЕНИЯ



Выполнение пятилетнего плана с трудучастием населения Чувашской АССР.

щего в диаметре до 95 см, с вырубкой и раскорчевкой на ширину отвода—43 м.



**Широкой 65-метровой полосой через Шемуршинский лес, вытянувшись стрелой, легла просека тракта.**

3. Тракт Канаш—Шемурша, протяжением 80 км, проложен через Шемуршинский сосновый лес на протяжении 15 км, из них 10 км по одной прямой. Просека с раскорчевкой пней сделана на ширину отвода 65 м.

Если есть еще скептики, рассматривающие трудовое участие как подсобную рабочую силу, не способную на производство самостоятельных объектов дорожного строительства и могущую быть использованной только лишь на «латание» сельских клочков дороги, то опыт Чувашской АССР, закончившей строительство отдельных дорог протяжением 80—140 км, с постройкой на них сложных технических сооружений, должен сломить эту слепую косность—оппортунистическое и консервативное отношение к трудовому участию.

Трудовое участие несомненно есть огромный, еще далеко не исчерпанный запас потенциальной творческой энергии сельскохозяйственного населения, умелое использование которого дает новые блестящие страницы в дорожном строительстве нашей великой социалистической страны.

При умелой организации и правильном техническом руководстве объекты дорожного строительства, завершенные стройкой трудовым участием, в техническом отношении не только не уступают объектам строительства, осуществляемого строительными организациями дортрансов, но часто и превосходят их.

### ХІІІ. ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СТРОИТЕЛЬСТВА

В техническом отношении произведенные работы поражают тщательностью и аккуратностью их выполнения.

Откосы дамб одернованы и местами засажены кустарниками и деревьями. На стыках с мостами крылья дамб укреплены камнями. Кюветы в слабых грунтах укрепляются одерновкой и плетнями.

Все работы выполнены аккуратно и чисто. Резервы заложены ровной линией. Кюветы и откосы выравнены. Следует сказать, что работы, построенные на районных и сельских дорогах трудовым участием, в ЧАССР выглядят чище и аккуратнее чем работы на дорогах союзного и республиканского значения, например, в Ивановской области, Сев. Кавказе и Горьковском крае.

В Чувашии не только строят, но и благоустраивают дороги. Так тракт Чебоксары—Канаш, еще не оконченный стройкой, за счет трудового участия обсаживается деревьями. Много деревьев насажено по дорогам М.-Яльчиковского района. Но и в таких отстающих районах, как Вурнары, население местами приступило к обсадке трактов деревьями. Деревья не просто втыкают в землю, а вытягивают в стройные ряды, крепят кольями и ограждают от скота колючей защитой.

В местах высоких насыпей и крутых поворотов на дорогах ставятся тумбы и предупредительные знаки.

Почти на всех дорогах независимо от их назначения установлен километраж. В Мало-Яльчиковском районе по дороге стоят столбики с надписью и указанием, кто построил и кто отвечает за эту дорогу.

Озеленение дорог и прикрепление их к отдельным селам—далеко еще не массовое явление, но все виденное на дорогах Чувашии безусловно указывает на большую заботу, внимание и бережное отношение населения к своему труду и дорогам.

В рапорте инженера Главдортранса, обследовавшего в составе специальной комиссии техническое состояние дорожного строительства с трудовым участием, внимательное и бережное отношение населения к порученным работам и умело и правильно поставленный технический надзор характеризуются так:

«На обследованных трактах обращает на себя внимание достигнутое качество дорожных работ:

а) правильная разбивка трассы с использованием направления по волоразделу прямыми участками, достигающими от 3 до 10 км, с разбитыми закруглениями по радиусу;

б) построенная дорожная сеть спорофилирована (ручным и частично механическим способом), причем ручная профилировка мало отличается от механической: все построенные дороги обеспечены нормальным поперечным профилем (за исключением незначительных дефектов в части крутизны ската поперечного профиля, требующих исправления), широко развито применение добавок (пескование и глинование);

в) откосы насыпей и выемок имеют правильное заложение и укреплены сплошной одерновкой и в клетку;



г) часть передовых районов ввело, как правило, систематическую утюжку полотна (М.-Яльчиковский, Батыревский, Т.-Касинский). Дороги разбиты на участки с обозначением границ специальными столбами с надписями, за каким сельсоветом закреплена дорога по текущему ремонту, охране и содержанию;

д) искусственные сооружения построены по типовым чертежам с особой тщательностью и соответствующих габаритов».

По дорогам Чувашской АССР приятно ехать. После разбитых мостовых и шоссежных дорог, например, Ивановской области, изувеченного гудронированием Горьковского шоссе дороги Чуваш-



Цивильская дамба на тракте Цивильск—М.-Посад объемом 15 000 м<sup>3</sup>, построена трудучастием в 1930 г. Откосы укреплены плетеньями клетками с заброской камнем.

ской АССР выутюжены, без выбоин и колеи, мягкие и ровные, кажутся странно «опасными».

Непривыкший к ним ездок нервничает и напрягается, ожидая, что вот автомобиль с треском сорвется с гладкой выутюженной американки на ухабы «рассейского бездорожья», где затрясет его как в «чортовом колесе». Но это так кажется.

По дорогам Чувашии можно ехать десятки и сотни километров, не опасаясь попасть в рытвину или налететь на ухаб. В местах ремонта или стройки новой дороги автомобиль, покачнувшись, перевернется на объезд, но и в этом случае ездока, привыкшего к расхлябанности наших дорожников, поражает заботливость и предупредительность строителей. Перед каждым съездом и до него на дорогах стоят предупредительные знаки и указатели объезда.

Мелочам дорожного строительства Чувашии придано большое значение. От Чебоксар до Канаша строится мощная дорога протяжением 82 км. На дороге осталось замостить 12 км. Многие участки открыты для движения. Уже сейчас автомобиль от Че-

боксар до Канаша проходит 2—3 часа (в 1924—1929 г.— 2—3 дня).

Население не любит мостовых дорог: тяжело телеге и лошади. Опасны частые встречи с автомобилем. В то же время гужевои транспорт быстро портит такую дорогу. Это учтено строителями дороги.



**Мост на дороге М.-Яльчики—Канаш.**

Рядом на всем протяжении положена профилированная грунтовка, местами запескованная, с аккуратными съездами и въездами к мостам и дамбам.

Без преувеличения нужно сказать, что такового внимания и заботы к населению и дороге не встретить на всем протяжении Союза. Только в Чувашской АССР, где привитая партией и правительством забота о хорошей дороге стала традиционным явлением, возможно подобное отношение к дороге.

Эта забота населения о хорошей дороге получила свое организованное оформление в прикреплении для ухода и охраны дороги к отдельным селениям. Сдача дорог для содержания и охраны производится по актам, точно фиксирующим состояние дороги в момент сдачи. В 1932 г. в таком содержании находилось 1 198 км.

О том, как население, взявшее на себя охрану и содержание дорог, относится к своим обязательствам, видно из акта комиссии НКРКИ РСФСР, обследовавшей состояние эксплуатационной службы в Чувашской АССР.



Мост через р. М. Тоябинку при с. М.-Яльчики того же района.

Вот выписка из акта:

«1. Состояние обследованных дорог в части их текущего содержания и ремонта по отдельным трактам характеризуется:

а) содержание тракта общесоюзного значения Чебоксары — Канаш протяжением 82 км—удовлетворительно при имеющихся следующих дефектах: наличие участков загрязненных мостовых, недостаточность ямочного ремонта из-за отсутствия средств, крайне недостаточное количество переездных мостиков через кюветы и удаленность местожительства ремонтников на 1, 2 и 3 километра от тракта;

б) тракт автономно-республиканского значения Канаш—Батырево при сильной грузонапряженности (хлебозаготовки) находится в вполне удовлетворительном состоянии; тип дороги—улучшенная грунтовка с частичными добавками;

в) тракт районного значения Тобуроданово—Малые Яльчики протяжением 61 км за исключением первых 10 км (Канашский район), где образовалась от усиленного гужевого движения значительная колея-

ность, находится во вполне удовлетворительном состоянии и отвечает имеющейся грузонапряженности; тракт на всем протяжении профилирован и улучшен добавками на участке от деревни Чутен до Малых Яльчигов (23 км);

г) улучшенная грунтовая дорога с добавками Малые Яльчики—Батырево протяжением 35 км (районного значения) вполне удовлетворительного состояния;

д) дорога сельского значения (улучшенная грунтовка с добавками) Малые Яльчики—Апанас—Темяши в удовлетворительном состоянии;

е) мосты и трубы на этих трактах, построенные за последние два года, находятся в хорошем состоянии.

2. Обследованная часть дорожной сети Чувашской АССР в большей части закреплена (за исключением неподлежащего закреплению общесоюзного тракта Чебоксары—Канаш) для текущего содержания за отдельными колхозами и селениями (Мало-Яльчиковский и Батыревский районы), в части же эта работа оформлялась в момент обследования (тракт Канаш—Батырево).

#### XIV. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ РАЗВЕРНУТОГО ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Экономисты Чувашской АССР подсчитали, что в 1929 г. республика от бездорожья потеряла полтора миллиона рублей. Те же экономисты в 1932 г. могли бы начать подсчет доходов, которые принесли республике новые построенные дороги, но это за них делают колхозники.

Так, колхозники сел Верхне- и Нижне-Буянова и Трех-Балтаева утверждают, что после постройки дамбы и двух мостов они стали грузить на подводы 25—30 пудов, тогда как до постройки дороги на одной лошади с трудом могли увезти 8 пудов.

Крестьянин села Андреевки, первый выполнивший задание по хлебозаготовкам, заявил, что в 1931 г., чтобы вывезти зерно, он должен был сделать от Андреевки до Канаша 2 конца, затратив на это 8 дней; в 1932 г. по хорошей дороге он сделал один конец в 3 дня.

В Чебоксарах на колхозном базаре крестьянин села Б. Сундырь уверял, что лошадь его поправилась после того, как профилировали Казанский тракт и он стал грузить телегу в три раза больше, чем в 1931 г.

В колхозе Н. Шимкусы член правления, ведающий хозяйством, подсчитал, что в связи с постройкой дороги на Б. Батырево и Батырево—Канаш ему в 1932 г. понадобится в три с половиной раза меньше подвододней для перевозки подлежащего сдаче зерна, чем это требовалось в 1931 г.

Один из местных работников дал следующий простой и ясный расчет экономического эффекта постройки дороги Батырево—Канаш. Дорога Батырево—Канаш является межрайонной, и к ней стекаются грузы четырех районов: М.-Яльчиковского, Шемуршинского, Батыревского и Канашского.

В 1931 г. по дороге перевезли только одного картофеля

1 200 тыс. пудов, причем грузили на подводу не более 12 пудов. Всего на доставку картофеля население потратило не менее 500 000 коне-дней.

В 1932 г. в связи с окончанием постройки дороги Батырево—Канаш крестьяне грузят подводы до 30 пудов. Следовательно, если придется перевозить те же 1 200 тыс. пуд. картофеля, то на перевозку его будет затрачено всего только 200 000 коне-дней.

300 000 коне-дней, оставаясь в распоряжении населения, безусловно будут им использованы для лишнего выезда на базар, для улучшения осенней вспашки, не говоря о том, что пару лишних дней отдыха получит и сама лошадь.

Еще более ярко значение дороги характеризовали колхозники села Андреевка. На вопрос—что дала им постройка дамбы через болото, они ответили:

**«Власть стала приезжать, больше с нами разговаривать».**

**«Автомобиль увидели».**

**«Подводу грузить по 30 пудов стали».**

На вопрос о том, какая же была раньше дорога, один из крестьян, 60-летний старик, добровольно проработавший на дороге 2 недели, ответил:

**«Да что дорога, бывало на паре лошадей себе на 2 дня хлеба не увезешь».**

И вот вместо такой-то дороги построена прямая, ровная, вытянутая дамба, по которой крестьянская лошадь свободно везет 30 пудов клади.

В этом не только экономический, но политический эффект трудового участия.

## **XV. ОСТАТКИ КУЛАЧЕСТВА ЧУВАШСКОЙ АССР — ПРОТИВ ХОРОШЕЙ ДОРОГИ**

Экономическое и политическое значение развернувшегося дорожного строительства учитывают остатки кулачества оказанием бешеного сопротивления строительству и трудовому участию.

В отдельных районах, не ограничиваясь агитацией против хорошей дороги, кулаки перешли от слов к делу. Так в М.-Яльчикском районе, не сумев агитацией сломить энтузиазм населения, кулаки местами стали во главе отдельных бригад, пролезли в доруполномоченные с тем, чтобы вредить в самой постройке.

Имели место и прямые нападения кулацких элементов на работников и организаторов дорожного строительства. В Чебоксарском районе ночью, после собрания по доведению твердых дорожных заданий до кулацко-зажиточной части деревни, было сделано кулаками нападение на инструктора, который получил сильные ушибы.

Однако во всех этих случаях само население под руководством парторганизации разоблачило кулачество и с позором выгнало его от себя. Ни в одном районе, несмотря на усилия кулачества, дорожное строительство не было сорвано.

«Только политически близорукий человек может думать, что дорожное дело менее революционно, чем любая другая работа, которую ведет рабочий класс и вся Советская страна».

Д. СУЛИМОВ

## I. УСПЕХИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Успехи дорожного строительства Чувашской АССР неоспоримы. К концу первой пятилетки республика окончательно и навсегда в основном ликвидировала злейшее наследие царизма— «бездорожье».

Если к началу первой пятилетки в республике было 33 км улучшенных дорог, то к началу второй пятилетки километраж благоустроенных дорог повысился до 6 115 км за счет строительства новых и сплошного ремонта старых дорог. Если к этим данным прибавить данные о дорогах, построенных за счет бюджетных ассигнований, то общий баланс благоустроенных дорог в республике повысится до 6 959 км.

В среднем на каждые 100 кв. км территории республики к началу второй пятилетки придется почти 35 км благоустроенных дорог вместо 0,40 км к началу первой пятилетки.

Однако успех дорожного строительства Чувашской АССР—не только в количественных показателях и гигантском увеличении плотности и благоустроенных дорог. Успех не только в том, что первую пятилетку дорожного строительства с трудовым участием АССР закончило в 4 года, перевыполнив ее на 135%, а в том, что правильной постановкой массовой работы, широким вовлечением населения и всей советской общественности в борьбу с бездорожьем, партийное руководство и правительство окончательно сломали косность и пренебрежительное отношение к дороге.

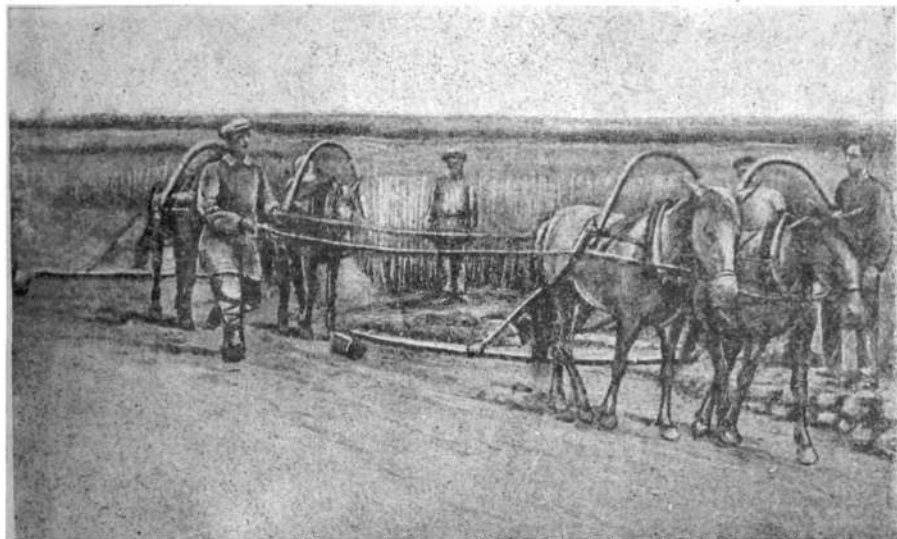
Дорожное строительство сделалось одним из самых популярных дел в республике.

Месячники борьбы с бездорожьем стали традиционными праздниками труда.

Потребность в хорошей дороге стала традиционной культурной потребностью коллективизированного хозяйства Чувашской АССР.

Встретить на дороге Чувашской АССР полусгнивший или неисправный мост—такое же странное явление, как встретить на улицах Москвы крокодила.

Ухабы, выбоины и колеи немыслимы на благоустроенных чувашских дорогах. В год, максимум в два, в республике не будут знать вовсе этих слов. На смену им пришли и прочно укрепляются новые слова: «профилированная грунтовка», «улучшенная грунтовка», «пескование дороги».



**На дорогах Чувашской АССР нередкость встретить колхозника с парой лошадей за утюжкой дороги.**

Эти слова и их внутреннее содержание—не достояние ученых и специалистов, а подлинная дорожная социалистическая культура некогда задавленных двойным гнетом—царизма и национальной буржуазии—трудящихся Чувашии.

Правильность политики партии в национальном вопросе еще раз нашла свое подтверждение в ликвидации бездорожья.

## **II. УЧАСТИЕ ПАРТИЙНОГО РУКОВОДСТВА И ПРАВИТЕЛЬСТВА В БОРЬБЕ С БЕЗДОРОЖЬЕМ**

В основном успехи борьбы с бездорожьем в Чувашии предопределены отношением к дорожному строительству со стороны партийного руководства и правительства Чувашской АССР.

Под непосредственным воздействием Обкома ВКП(б) и правительства дорожное дело Чувашской АССР перестало быть делом только дорожных органов и вышло на широкую дорогу общественной поддержки.



Благодаря правильному, систематическому и конкретному руководству со стороны Обкома дорожное строительство с трудовым участием не на словах, а на деле осуществлялось как хозяйственно-политическая кампания.

Особенно большую работу провела партийная организация в деле перелома отношения к дороге со стороны руководящих работников и самого населения.



Секретарь Областного комитета ВКП (б)  
С. П. Петров.



Председатель ЦИК Чувашской АССР  
А. Н. Никитин.

Эту кропотливую и упорную работу по мобилизации внимания к дороге, по выкорчеванию пренебрежительного, косного отношения к дороге партийная организация осуществила и осуществляет под непосредственным руководством секретаря Обкома т. Петрова.

В сущности т. Петров явился первым энтузиастом и застрельщиком массовой мобилизации на борьбу с бездорожьем.

Выступив в 1929 г. на Всечувашском съезде советов с боевым призывом начать борьбу с бездорожьем, т. Петров в последующие годы ни на минуту не ослаблял своего внимания к вопросам дорожного строительства.

В 1932 г. больной, в отпуске, он не забывал о дорожном строительстве и с неослабеваемым вниманием следил за его развертыванием.

Особенно большую роль в обеспечении успехов 1932 г. сыграло его письмо от 15/V. Полученное перед началом строительного сезона, оно всколыхнуло всю партийную организацию, мобилизовало внимание к подготовке и заставило все организации проверить свою работу в этом большом деле и по-большевистски развернуть подготовку трудового участия.

Искренне болея душой за дорожное дело и проявляя по отношению к нему постоянную заботу, т. Петров добился того, что вся партийная организация Чувашии не только руководила дорожным строительством с трудовым участием, но буквально вошла в него, возглавила и на своих плечах вынесла историческую победу трудящихся Чувашии над бездорожьем.

Не ограничиваясь общими директивами и указаниями, Областной комитет партии рядом постановлений наметил конкретные задачи в деле борьбы с бездорожьем для каждой организации в республике.

Особенно большое внимание партийная организация уделила вопросам оживления работы Автодора и создания для него условий, способствующих осуществлению поставленных перед ним задач.

Под непосредственным руководством Обкома была развернута огромная массовая работа совпрофом, Наркомпросом, комсомолом, Поскино и районами.

Наряду с партийной организацией огромную работу и внимание делу дорожного строительства с трудовым участием уделило и правительство республики.

Решение III Всечувашского съезда советов по выступлению т. Петрова о необходимости начать решительную борьбу с бездорожьем послужило прочным фундаментом, на котором вырос пафос большевистской борьбы за ликвидацию бездорожья.

Осуществляя директивы партии и съезда, правительство своими конкретными мероприятиями подняло дело дорожного строительства на уровень хозяйственно-политических задач, развернуло его такими темпами и так организовало, что к концу первой пятилетки сумело доложить съезду советов о ликвидации в основном бездорожья в Чувашской АССР.

Вместо разрозненного, распыленного строительства отдельных участков дорог в Чувашской АССР, под воздействием Обкома и ЦИКа, осуществлена система концентрированного, последовательного строительства, давшая в своем выполнении стройную систему дорог, кольцом охватывающих все без исключения районы, связавших их с хозяйственно-политическим центром республики.

Рядом радиальных дорог социалистическая столица республики Чебоксары связалась с самыми отдаленными районами.

От Чебоксар через Шивильск, Канаш, Батырево и Шемурша до границы Татарской АССР, охватив грузопоток семи районов, легла магистраль протяженностью около 200 км.

Не ограничиваясь общими директивами и указаниями, секретарь Обкома т. Петров, председатель ЦИКа т. Никитин и СНК

т. Токсин выездами на места на особо ответственные участки строительства подталкивали руководящие органы и живой агитацией возбуждали энтузиазм населения.

Секретарь Обкома т. Петров в этих поездках выдвинул новый метод агитации за хорошую дорогу. В наиболее отстающих районах и селах он на автомобиле катал лучших ударников стройки, организуя вокруг катания беседу о значении хорошей дороги.

В результате этих поездок план месячника во всех районах, где побывал он, перевыполнен, а колхозники, катавшиеся на автомобиле, стали лучшими агитаторами за хорошую дорогу.



**Председатель СНК Чувашской АССР  
В. И. Токсин.**

С повестки дня правительства с начала года до создания полного перелома и условий, обеспечивающих выполнение плана 1932 г., не сходил вопрос дорожного строительства.

В подготовительный период к дорожным работам в 1932 г. вопрос дорожного строительства обсуждался три раза на заседании бюро Обкома ВКП(б) и пять раз на заседаниях президиума ЦИК и СНК Чувашской АССР.

Все неувязки и срывы на отдельных участках дорожного хо-

зьяства находили и находят свое отражение в решениях Обкома ВКП(б) и правительства Чувашии.

Постановлением ЦИК и СНК от 14 мая 1932 г. был объявлен месячник борьбы с бездорожьем. Срок месячника с 1 июня по 1 июля, впоследствии был продлен еще на пятнадцать дней.

Благодаря прямым директивам Обкома и личным указаниям т. Петрова дорожное строительство с трудовым участием населения оказалось, вплотную связано с основными сельскохозяйственными кампаниями: лесозаготовками, посевной, уборочной и хлебозаготовками.

Благодаря активной поддержке правительства штаб борьбы с бездорожьем работал как подлинный боевой штаб действия.

### III. РАБОТА ШТАБА ПО БОРЬБЕ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

Если Обком ВКП(б) и ЦИК обеспечили проведение дорожно-го строительства с трудовым участием как хозяйственно-политическую кампанию и привлекли внимание к нему всей партийной и советской общественности, то штаб по борьбе с бездорожьем своим живым, конкретным руководством и постоянным контролем обеспечили осуществление всех директив обкома и правительства по дорожному строительству.

Под влиянием и воздействием штаба к делу борьбы с бездорожьем были привлечены такие организации, как Наркомпрос, совпроф и Наркомснаб.

Вот список участников одного из заседаний штаба (протокол от 27 мая 1932 г.):

ПРИСУТСТВОВАЛИ: Чувашский ЦИК—Харитонов, секретарь Обкома — Андреев, Дортранс — Никитин, Союзтранс—Ильин, НКСнаб — Юрьев, ГОРТ — Пожеланов, Снабсбыт—Тимофеев, секция общественного питания—Калашников, Обком ВЛКСМ—Редкин, Автодор—Сычев, редакции газет: «Канаш»—Павлов, «Красная Чувашия»—Морозов, «Самрак-колхозник»—Сымошин, Роскино—Еремин, Лестрест—Банин, Комитет радиовещания—Золотов, Трактороцентр—Кругляк, Коопинсоюз—Максимов, Горавтодор—Рожков.

Штаб не только заседал, но умел добиваться выполнения своих решений. Так по отношению к НКПросу и совпрофу штаб не уменьшал своих требований до тех пор, пока эти организации не выполнили директив Обкома и не развернули широкой массовой работы вокруг дорожного строительства с трудовым участием.

Постоянным контролем над работой секции Коопита, Горта, Снабсбыта штаб добился того, что привлеченное к трудовому участию население на месте работ имело кипятки, а в таких районных центрах, как Чебоксары, Цивильск, Вурнары, Б. Сундырь, было обеспечено обедами. На наиболее ответственных трактах циркулировали разъездные ларьки с предметами широкого потребления.

Создание фондов премирования и осуществление самого премирования явилось постоянной заботой штаба, сумевшего и здесь

добиться значительных результатов, вовлекая в создание фондов такие организации, как Горт, Коопинсоюз, Снабсбыт и другие.

Большая работа штабом проделана в его выездные заседания.

Председатель штаба т. Харитонов и второй секретарь Обкома т. Андреев совершенно правильно разрешили вопрос о живом руководстве, перенеся почти все заседания штаба в районы, привлекая на эти заседания не только районные, но и сельские организации, они одновременно проверяли и практически инструктировали работников района. Такие заседания были в 13 из 19 районов.

Часто выездные сессии штаба проводились на месте работ. Так 31 мая штаб заседал в деревне Кугеси Чебоксарского района.



**Председатель центрального штаба секретарь ЦИК Чувашской АССР А. Х. Харитонов.**

Не ограничиваясь выездом штаба, руководитель его т. Харитонов в разгаре месячника выезжал на места работы в районы, проверял проведение в жизнь директив Обкома и личным указанием мобилизовал внимание районных организаций к дорожному строительству.

Особое значение в мобилизации внимания районов к дорожному строительству и населения имела поездка т. Харитонova с т. Андреевым. Эта поездка имела решающее значение для выполнения программы месячника.

По мысли и инициативе представителя штаба вопросы дорожного строительства нашли свое отражение в обращении к населе-

нию по случаю 12-й годовщины Чувашской АССР.

Вся программа работы штаба была программой боевых действий по ликвидации остатков бездорожья в Чувашской АССР.

Эта программа боевых действий штаба особенно четко выступает в директивной телеграмме за подписью секретаря ОК ВКП(б) т. Андреева и председателя штаба т. Харитоновва председателям райкомов и секретарям райкомов партии:

«Категорически обязываем немедленно переключить окончивших сев на дорожное строительство в порядке закона о трудовом участии населения. Выделите ответственного уполномоченного, члена президиума райисполкома, возложив на последнего руководство и контроль за выполнением доведенных селениям, колхозам, отдельным дворам заданий, установите твердые сроки начала работ; также выделите уполномоченных сельсоветов, селений, колхозов, дворов, наблюдение за выполнением нормы выработки каждым двором, трудоспособным. Уклоняющихся привлекайте к ответственности согласно закону трудового участия. Разверните массовую разъяснительную работу под углом подготовки 12-й годовщины автономии, придайте характер подлинного массового похода на бездорожье. Мобилизуйте силы культурного обслуживания, организуйте передвижные избьи-читальни, радио, кино, чайные, ларьки. Рассмотрите планы работ райштаба, периодически заслушивайте доклад учреждений, организаций, сельсоветов и колхозов, отдельных бригадиров, практикуя выездные заседания рика, райкома, штаба, проверку хода работ на месте, командирова членов райкома, райКК, рика. Ведите решительную борьбу с кулацким влиянием, самотечными оппортунистическими настроениями, берите на учет всех ударников, премированных за работу 1931 г., используйте их, учитывайте ударников-энтузиастов в текущем году на предмет представления к премированию. Предупреждаем под личную ответственность что невыполнение плана к установленному сроку, необеспечение боевой мобилизации партийной, советской, комсомольской, профессиональной, автодорожской, пионерской общственности повлечет суровое взыскание».

Действуя методами разъяснения и убеждения, штаб в необходимых случаях прибегал к мерам воздействия. В этом отношении характерна телеграмма штаба от 14 февраля 1932 г., в которой штаб, указывая на успехи ряда районов, налагает суровое взыскание на руководителей районов, проявивших оппортунистическое отношение к вопросам организации дорожных работ с трудовым участием населения.

Особенно следует отметить работу штаба по привлечению к труду участию в дорожном строительстве автохозяев.

По инициативе штаба и под его руководством впервые в Союзе была организована кампания по привлечению к дорожному строительству в порядке участия автомобильных хозяев города.

В результате проведения этой кампании почти все автохозяева Чувашии выделили свои грузовые машины для обеспечения развития дорожного строительства с трудовым участием.



Секретарь ОК ВКП (б)  
Я. А. Андреев.

Всего по республике в течение месячника использовано 1 250 авто-дней. Привлеченные грузовые машины работали:

1) по подвозке к месту работ строительных материалов: камня и леса;

2) по подвозке привлекаемого населения к отдаленным объектам строительства;

3) по подвозке работающим горячих обедов и завтраков и доставке передвижных ларьков Горта;

4) на поездках художественных агитбригад с кинопостановками и художественными постановками;

5) на поездках по районам с представителями районных штабов для проведения агитационно-массовой работы по селениям и колхозам.

Как особенную заслугу штаба следует отметить проявленную им настойчивость по вовлечению в дорожное строительство с трудовым участием профсоюзных организаций.

#### IV. РАБОТА ПЕЧАТИ

Республиканской и районной печати Чувашской АССР в деле ликвидации бездорожья принадлежит почетное место основного организатора общественности и масс населения на борьбу с бездорожьем.

Газеты Чувашской АССР были застрельщиками беспощадной борьбы с бездорожьем, кокостью и безразличным отношением населения к дорогам. Они пропагандировали новые требования к дороге, они организовали массовые выходы населения на работы, они же сигнализировали об опасности срыва дорожного строительства и подбадривали отстающих. Первое место в этом деле принадлежит редакции газеты «Канаш», издающейся на чувашском языке, и газете «Красная Чувашия».

В Союзе только одна газета «Красная Чувашия» полностью перепечатала передовую «Правды»: *«Страна социализма должна иметь хорошие дороги»*.

В разгар подготовки к месячнику газеты «Канаш» и «Красная Чувашия» дали ряд подборок со статьями, постановлениями правительства и решениями местных организаций. В самый месячник редкий номер этих газет выходил без подборки по дорожному строительству. Сводки, информации с мест, постановления колхозов, отдельных селений, ячеек, корреспонденции—все это находило место и отражение на страницах газет. Газета ввела специальный столбец под заголовком: *«Хроника дорожного строительства»*.

Все подборки статьи в период месячника помещались под боевым лозунгом:

*«Июнь месяц—штурм бездорожья»*.

Корреспонденция и сводки помещались под агитационными заголовками,

Вот несколько примеров из газеты «Красная Чувашия».

**«ПЕРЕДОВЫЕ СЕЛЕНИЯ, КОЛХОЗЫ РАПОРТУЮТ  
О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬ-  
СТВА».**

**«АЛИКОВСКИЙ РАЙОН И РЯД КОМСОМОЛЬСКИХ  
ЯЧЕЕК ЦИВИЛЬСКОГО РАЙОНА СРЫВАЮТ РАБОТУ  
ЗА ХОРОШУЮ ДОРОГУ».**

**«30% ПЛАНА—РЕЗУЛЬТАТ БЕЗДЕЯТЕЛЬНОСТИ И  
ОППОРТУНИСТИЧЕСКОГО БЛАГОДУШИЯ КАНАШСКОЙ  
ОРГАНИЗАЦИИ».**

**«ИНЖЕНЕРНО - ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТНИКИ — НА  
ШТУРМ С БЕЗДОРОЖЬЕМ!»**

**«ВЫСТУПИМ В БОЙ С БЕЗДОРОЖЬЕМ!»**

**«УДЕСЯТЕРИМ ТЕМПЫ БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ!»**

**«ПРИМЕРЫ ПЕРЕДОВИКОВ — ВО ВСЕ РАЙОНЫ ЧУ-  
ВАШИИ!»**

**«ТЕМПЫ РЕШАЮТ!»**

**«К 12 ИЮНЯ ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН ПОДВОЗКИ К МЕ-  
СТУ РАБОТ КАМНЯ И ПЕСКА!»**

**«ТВОРЧЕСКУЮ ИНИЦИАТИВУ ЛЕНИНСКОГО КОМ-  
СОМОЛА НА ШТУРМ БЕЗДОРОЖЬЯ!»**

Эта подборка идет под мюзунгом:

**«НАКАНУНЕ XII ОБЛАСТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ КОМ-  
СОМОЛА».**

Не оставляя в стороне ни одного района, ни одной обществен-  
ной организации, выставляя на всех ответственных участках  
стройки рабкоровские посты и воодушевляя энтузиазмом район-  
ную печать, «Красная Чувашия» добивалась и добилась перевы-  
полнения плана дорожного месячника.

За газетой «Канаш» и «Красной Чувашией» шли газеты «Сам-  
рак-колхозник» и вся районная печать.

Собранные статистические материалы дают (следующую ха-  
рактеристику работ отдельных газет.

Газета «Красная Чувашия» с 6/V по 1/VIII 1932 г. по вопросам  
дорожного строительства поместила: две передовые статьи, 94  
статьи и подвала; 14 подборок материалов корреспондентских  
постов и 66 корреспондентских заметок.

На решающие участки строительства редакция высылала своих  
сотрудников. В мае было три выезда ответственных сотрудников,  
в июне—два.

На отстающих участках организовались корреспондентские по-  
сты. Всего было организовано 13 корреспондентских постов. На



этих постах постоянно работали 48 колхозников-ударников дорожного строительства.

Образцы боевой работы показали корреспондентские посты Верхне-Кугаевский и Чуратчинский.

До организации корреспондентских постов дорожные работы с трудовым участием в этих селах не развивались, сельсоветы считали план строительства сорванным, но вот организуются корпосты, и картина резко меняется.

Корпосты развивают организационную и массовую работу. пишут заметки, ведут разъяснительную работу о значении хорошей дороги и закона о трудовом участии, проникают в колхозные бригады и ведут здесь в самих бригадах доклады и беседы.

В результате сами колхозники ставят вопрос о поголовном выходе на дорожное строительство, об обязательном выполнении плана.

Верхне-Кугаевское и Чуратчинское селения выходят к старту с перевыполнением плана, но корпосты на этом не успокаиваются. Чуратчинцы-селькоры для передачи своего опыта организуют вылазки в соседние колхозы и здесь мобилизуют внимание колхозного актива к вопросам дорожного строительства.

В этой работе чуратчинского корпоста принимали участие 15 колхозников, из них 5 ударников печати и 4 ударника дорожного строительства.

Газета «Канаш» на чувашском языке сумела повести свою работу так, что охватила сеть своих корреспондентов все объекты строительства и в том числе самые глубинные.

Вокруг газеты «Канаш» организовалась огромная группа корреспондентов. Только в течение месячника газета завербовала 200 новых корреспондентов.

Откликаясь на все вопросы дорожного строительства, беспощадно вскрывая все неполадки, ошибки и широко пропагандируя успехи и лучшие приемы организации и производства работ, газета в течение месячника поместила 208 статей и заметок.

Точно так же работала редакция газеты «Самрак-колхозник».

Воодушевляемая центральной печатью, огромную работу по организации колхозных и крестьянских масс на борьбу с бездорожьем провела и районная печать.

Единственным исключением в этой дружной большевистской работе печати представляла районная газета Порецкого района.

Районная печать Порецкого района, ограничившись помещением официальных постановлений и решений по вопросам дорожного строительства, не сумела мобилизовать массы на выполнение плана дорожного строительства с трудовым участием.

Подводя общие итоги участия центральной и районной печати в деле организации борьбы за выполнение плана дорожного строительства, нужно сказать, что в деле ликвидации бездорожья Чувашской АССР газетам «Красная Чувашия», «Канаш» и «Самрак-колхозник» принадлежит почетное боевое место подлинных организаторов масс и общественности.

## V. РАБОТА ЧУВАШСКОГО СОВЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ

Профсоюзные организации Чувашской АССР на основе директив Обкома ВКП(б) и правительства сумели провести широкую массовую и разъяснительную работу вокруг трудового участия, вовлекая в помощь дорожному строительству членов профсоюзов.

Чувашский совет профсоюзов, в течение трех лет возглавляя борьбу профсоюзов за хорошую дорогу, в 1932 г. показал образцы исключительно умелой организации профсоюзов и отдельных членов в борьбе с бездорожьем и за культурную дорогу.

Свою работу по мобилизации внимания профсоюзных организаций и членов профсоюзов к вопросам дорожного строительства с трудовым участием Чувашский Совет профсоюзов связал с подготовкой к празднованию 12-й годовщины Чувашской АССР.

На заседаниях областных комитетов союзов и местных комитетов были поставлены и обсуждены доклады о формах участия союзов и членов профсоюзов в дорожном строительстве. На основе материалов этих докладов был разработан план работы профсоюзов в проведении трудового участия.

В соответствии с разработанным планом были проведены:

1) республиканское совещание профсоюзов по вопросам дорожного строительства;

2) межсоюзные совещания профактива; в этих совещаниях активное участие приняли союзы: Лесдрев, МТС и батрачества, общественного питания, промкоопжилстрой;

3) такие же совещания были проведены и на местах.

Всем местным комитетам было дано задание: вопрос о дорожном строительстве с трудовым участием и участием в нем членов союзов проработать на общих собраниях членов профсоюзов.

В деле разъяснения закона о трудовом участии и пропаганды дорожного строительства профсоюзы привлекли шефские общества, которые организовали в подшефных колхозах доклады и агитационные постановки.

Для проведения культурного обслуживания во время работ и для оказания помощи местным комитетам на период месячника были посланы на место работ культработники и студенты.

Для проверки выполнения директив в районах и для оказания практической помощи союзам в деле организации трудового участия были командированы по два раза в течение месячника во все районы члены президиума.

На строительстве основного объекта Чебоксары—Канаш (82 км) Совет профсоюзов организовал ежедневные рейсы агитповозок. Агитповозки обслуживали студенты школы профкадров, пединститута и сельхозинститута.

Агитповозка снабжала работающих на дороге газетами, журналами и книжками. Сопровождающие повозку студенты давали

разъяснения и практические советы о лучших способах организации работ.

В этих поездках приняли участие 106 человек студентов.

По своей инициативе студенты, сопровождающие агитпозовки, произвели сбор литературы по наркоматам и хозорганизациям. Собранная литература была направлена в красные уголки, организованные Советом профсоюзов на месте работ.

На строительстве дорог, особенно с большим числом участников, Совпроф организовал кинопостановки. Так например, на строительстве тракта Чебоксары—Канаш было организовано 5 кинопостановок.

По инициативе председателя областного союза Рабиса для художественных постановок на местах дорожных работ были организованы бригады артистов. Художественными постановками были охвачены все объекты строительства.

Для организации руководства социалистическим соревнованием и ударничеством Совет профсоюзов выделил и прикрепил к отдельным объектам строительства несколько ответственных работников.

Между отдельными союзами были заключены договора соревнования на лучшее участие членов профсоюзов в организации трудового участия, на лучшее культурное обслуживание привлекаемого к дорожному строительству населения, на проведение субботников.

Такие договоры заключили: союз Лесдрев с союзом Промкоопжилстрой; Канашский районный совпроф с Ядринским; Марпосадский—с Цивильским и т. п.

В целях усиления технического руководства и лучшей организации труда межсекционное бюро инженеров и техников мобилизовало инженерно-технических работников и прикрепило их к отдельным объектам. Всего было мобилизовано и прикреплено 60 человек.

Союз Медсантруд по своей инициативе организовал еженедельные выезды врачебных бригад на место работ, в особенности на объекты строительства, со значительным числом привлеченного к дорожному строительству населения. В состав бригад входило 5 человек. Выезды практиковались ежедневно в течение всего месячника.

К сожалению, учет работы этих бригад не был поставлен достаточно хорошо, и поэтому нельзя установить общее число выездов бригад и число участников. Достаточно указать на то, что только Чебоксарский отдел союза Медсантруд организовал выезды 30 человек своих членов, чтобы представить себе объем всей медицинской помощи, оказанной населению во время дорожных работ.

Большая организационная и массовая работа, проделанная Советом профсоюзов, правильное и умелое руководство местными отделениями союзов, широкая разъяснительная кампания о значении и необходимости хорошей, культурной дороги, создал огромный подъем среди членов профсоюзов.

Энтузиазм сельскохозяйственного населения, борющегося за хорошую дорогу, слился с подъемом творческой энергии членов профсоюзов, организовавших повсеместные субботники.

Субботник явился там заключительным аккордом в общей системе мероприятий Совпрофа, которые на месте наглядно закрепили социалистическую смычку города с деревней.

Рабочие и служащие—члены союза—внесли в массы привлеченного к дорожному строительству колхозного и крестьянского населения не только социалистическую культуру, но и практические навыки организованного сплоченного добровольного труда.

Неудивительно, что на объектах строительства, где рабочие и члены союза в организованных субботниках работали бок о бок с привлеченным сельскохозяйственным населением, там установленные для населения нормы оказались перевыполненными.

В период месячника по неполным данным в субботниках участвовало 15 613 человек членов профсоюзов.

Массовым выходом отмечались субботники, организованные профсоюзной организацией Козловского завода—3 800 человек, Шемуршинским комбинатом—1 870 человек. В субботнике, организованном чебоксарскими городскими организациями, участвовало 1 709 человек, канашскими—1 522 человека.

## VI. КОМСОМОЛ ЧУВАШСКОЙ АССР В БОРЬБЕ ЗА КУЛЬТУРНУЮ ДОРОГУ

Комсомольская организация Чувашской АССР за три года большевистской борьбы за культурную дорогу накопила богатейший опыт, перенесение которого в другие республики, края и области несомненно способствовало бы скорейшей ликвидации бездорожья.

В 1932 г., опираясь на опыт предшествующих лет, комсомольская организация Чувашии проявила подлинный героизм в борьбе за окончание дорожной пятилетки в четыре года, в борьбе за ликвидацию бездорожья.

К дорожным работам с трудовым участием комсомол Чувашской АССР начал готовиться еще с зимы, когда в отдельных районных организациях комсомола прорабатывались и обсуждались планы практического участия в дорожном строительстве.

Вопросы дорожного строительства несколько раз обсуждались на заседаниях областного бюро, ставились на пленумах и на специальном совещании секретарей районных комитетов.

Постоянно возбуждая и будируя вопросы дорожного строительства с трудовым участием, привлекая к ним внимание всей комсомольской массы, бюро в то же время организовало и проводило исключительно широкую массовую работу.

Широко развернутым решением Областного комитета ВЛКСМ от 26 мая 1932 г. были подведены итоги подготовки, и намечен конкретный план практического участия комсомола в организации и проведении дорожных работ с трудовым участием.

Особенное внимание Областной комитет ВЛКСМ уделил во- просу практической увязки дорожного строительства с другими хозяйственно-политическими кампаниями.

Посевную кампанию, уборочную и хлебозаготовительную, раз- вертывание колхозной торговли комсомольские организации увя- зали с осуществлением плана дорожного строительства, исправле- нием старых и постройкой новых дорог и мостов, обеспечивая лучшее выполнение каждой из этих кампаний.

Комсомольцы Козловского района сумели сочетать дорожное строительство с усилением кампании по распространению займа. Здесь только М. Бишевская ячейка комсомола в период проведе- ния месячника распространила заем на 600 руб.

Организуя практическую помощь и массовую работу, Област- ной комитет посылал на места агитационные бригады. Так, орга- низованные перед месячником две бригады, ведя систематиче- скую разъяснительную работу по трудовому участию, сумели ох- ватить 21 селение.

Для обслуживания работающих литературой были выделены 23 бригады книгонош.

В период месячника были проведены 39 кинопостановок и 22 художественных вечера, организованных комсомолом.

Для оказания медицинской помощи в период работ комсомо- л организовал 14 РОККовских бригад.

В целях усиления и активизации работы местных организаций комсомола бюро командировало на все время дорожных работ 121 уполномоченного комсомольца, кроме того было организо- вано 11 постоянных комсомольских бригад, которые посылались в места с отстающими показателями.

Организовывая и вовлекая комсомольские массы, Областной комитет ВЛКСМ в то же время сумел найти конкретную работу в организации трудового участия и для пионерских масс.

Им был объявлен конкурс на лучшее участие в дорожном строительстве пионеротрядов и юнсекций Автодора. В фонд пре- мирования этого конкурса было выделено 2 000 руб.

Для организации пионеротрядов на борьбу с бездорожьём в районы было послано 6 уполномоченных.

На базе своей практической работы комсомольские организа- ции умело развернули борьбу за укрепление Автодора. В период месячника комсомольцы организовали 65 ячеек Автодора и вовле- кли в них 1 950 новых членов. В руководство районных советов Автодора комсомол выделил 3 комсомольцев-десятников и 3 тех- ников.

Эта большая, массовая работа всколыхнула комсомольскую массу и подняла ее на решительную, победоносную схватку с бездорожьём.

Комсомольцы первые бросили призыв об организации суб- ботников и проведении соцсоревнования.

Еще в марте Вурнарский комсомол организовал массовый субботник, в течение которого было заготовлено и вывезено к месту работ 245,5 м<sup>3</sup> лесоматериала.

В период подготовки к III краевой и VII всесоюзной конференции комсомольские организации провели 40 комсомольских субботников, в которых участвовало 5 980 комсомольцев.

Борьба комсомола за хорошую дорогу приняла массовый характер в период проведения июньского месячника.

В период месячника в 12 районах было организовано 209 комсомольских бригад, которые заготовили и вывезли 1 024 м<sup>3</sup> камня, 2 107 м<sup>3</sup> песка и отремонтировали 80,5 км дорог.

Бригады, соревнуясь, работали с перевыполнением плана.

Бригада комсомольцев Егорьевской ячейки Вурнарского района перевыполнила план на 25%. Челкасинская ячейка Аликовского района свою норму работ должна была выполнить в



Перед въездом в столицу через дорогу перекинулась арка соревнования районов.

74 дня, а выполнила в 35, но с работы не ушла. Байзубаковская ячейка перевыполнила свой план на 180%. Шакиловская ячейка Чебоксарского района сверх плана дала 8 м<sup>3</sup> камня.

Проявили себя и отдельные комсомольцы. Так, комсомолец Поляков из Аликовского района отработал свою норму в 2½ дня, продолжая работать сверх нормы; комсомолец Николаев в день накладывал 3 м<sup>3</sup> при норме в 1 м<sup>3</sup>.

Таких Поляковых и Николаевых, проявивших подлинное большевистское отношение к труду, Чувашская комсомольская организация знает тысячи.

1 430 человек комсомольцев объявили себя ударниками на фронте дорожного строительства.

В республике три районных комсомольских организации—Чебоксарская, Цивильская и Канашская—соревновались между собой.

В целях полной мобилизации комсомольских трудовых ресурсов Аликоская комсомольская организация провела районный слет комсомола, в котором участвовали 300 человек, полностью включившихся в дорожное строительство.

10 и 12 июня комсомол провел Всечувашский комсомольский субботник.

Комсомольская организация первая поставила и практически разрешила вопрос о прикреплении дорог.

Вурнарская организация комсомола устроила 4 постоянных поста для наблюдения за мостами и предупреждения их смыва весенним паводком и ливнями.

В Чебоксарском районе организовано 9 контрольных постов для наблюдения за состоянием дорог и исправления их.

Канашская организация взяла шефство над дорогой Канаш—Урмары.

В Вурнарском и Мар-Посадском районах к комсомольским организациям прикреплены 123 км дороги.

О том, как работали отдельные районные организации комсомола, можно судить по следующему: Аликоский райком комсомола провел 4 пленума и 3 районных совещания секретарей комсомольских организаций по вопросам дорожного строительства.

На заседаниях райкома были заслушаны доклады 23 секретарей комсомольских ячеек.

Здесь же был организован районный слет комсомола по дорожному строительству, в котором участвовали 3 000 комсомольцев.

Чебоксарская и Цивильская организации комсомола взяли шефство над бригадами рабочих по тракту и организовали 16 красных и черных досок по всему тракту Чебоксары—Канаш.

Приведенным далеко не исчерпывается вся та огромная работа, которая проделана комсомольскими организациями и руководимыми ими массами комсомольцев в борьбе за хорошую дорогу, которая в конечном итоге поставила Чувашскую АССР на первое место по выполнению дорожной пятилетки и по ликвидации бездорожья.

Чувашский комсомол в борьбе за хорошую дорогу, в деле организации массы участников дорожного строительства показал большевистскую сплоченность, настойчивость и умение добиться намеченных целей.

Недаром Чувашский комсомол за участие в дорожном строительстве получил переходящее знамя газеты «Ленинская смена»

## VII. РАБОТА АВТОДОРА

В отличие от прошлых лет Автодор в 1932 г. переключился на практическую работу. Активно участвуя своим представительством в повседневной работе республиканского штаба, он в то же время во всех районах обеспечил активное участие своих низовых организаций в работе районных и сельсоветских штабов

Практическая помощь низовых звеньев автодорожской общественности выражалась в организации суббогников, организации связи с сельсоветами, в организации передвижек, участии в проработке и обсуждении плана, в установлении объектов работ, в оказании практической помощи техперсоналу, руководящему работами.

На основании этой работы Автодор активно вовлекал новых членов и организовал новые коллективы.

В отношении показа работы Автодора не плохим примером может служить Цивильский районный совет Автодора, которым проделана следующая работа:

1. По инициативе Автодора в районе создан районный штаб, в состав которого вошли 2 члена совета Автодора.

2. Автодор поднял и провел разъяснительную кампанию в печати и обеспечил доведение плана строительства до двора.

3. В момент производства дорожных работ ячейки Автодора развернули соцсоревнование и местами, организуясь в бригады, досрочно, выполнили план.

4. В Ново-Деревенском сельсовете автодорожский коллектив поднял кампанию по досрочному выполнению плана. По инициативе члена коллектива т. Корсакова, после досрочного выполнения плана, коллектив переключился на вывозку песка на тракт Чебоксары—Канаш, организовав здесь субботник и выставив сверх плана 27,2 м<sup>3</sup> песка.

5. По примеру Ново-Деревенского коллектива автодорожцы деревни Ивановской организовали субботник, во время которого сверх плана дали тракту 57,6 м<sup>3</sup> песка.

6. Для ликвидации прорыва по вывозке камня и песка на тракт Чебоксары—Канаш Цивильский райсовет Автодора организовал два субботника, на которых участвовало при 1249 лошадей 2455 рабочих, из них 1408 человек автодорожцев.

В эти субботники вывезено на дорогу 541 м<sup>3</sup> камня, 541 м<sup>3</sup> песка, выполнено 562 м<sup>3</sup> земляных работ и затрамбовано 1836 м<sup>3</sup> мостовой.

7. На основе этой практической работы Цивильский райсовет Автодора вовлек в общество 295 чел. новых членов и организовал один коллектив.

Такую же практическую работу развили райсовет Автодора М.-Яльчиковского и Батыревского районов.

Шемуршинский районный совет Автодора, в период проведения месячника по вывозке и вырубке просек и раскорчевке полотна дороги в Шемуршинском лесу, организовал медпомощь работающим. Его санитарный отряд в составе 5 сестер милосердия (4 из них члены Автодора) во время работы сделал 215 перевязок легкого ранения и 5 тяжелого.

К сожалению приходится отмечать, что республиканский Совет Автодора не сумел обобщить и возглавить эту серьезную практическую работу в низовых звеньях автодорожской общественности, не сумел взять на себя общего руководства над новой, здоровой самодеятельностью автодорожских коллективов.



## УШ. РАБОТА НАРКОМПРОСА И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Наркомпрос. Здесь следует прежде всего отметить большую работу Наркомпроса, сумевшего в период подготовки к месячнику борьбы с бездорожьем превратить избы-читальни в красивые уголки дорожного строительства, а в разгар самого месячника сделать избачей массовыми агитаторами и организаторами бригадного способа работы.

О работе Наркомпроса говорят следующие факты: на ответственном строительстве дороги Канаш—Шемурша в Шемуршинском лесу постоянно работали 2 избача-пропагандиста.

В самом районном центре Шемурша Наркомпрос организова



Ларен-автомобиль на постройке тракта Канаш—Шемурша.

вечерние бесплатные киносеансы для работающих на тракте. В районном клубе были организованы бесплатные спектакли и выступления «Синей блузы».

По всем объектам строительства в перерыв и вечером у костров избачи проводили беседы о дорожном строительстве, хлебозаготовках, развертывании колхозной торговли и др. Только в Шемуршинском лесу таких бесед проведено 32.

В Мало-Яльчиковском районе были организованы агитповозки, оборудованные передвижками и радиоприемниками.

Горт. Наравне с Наркомпросом деятельное участие в обслуживании работающих принял Горт. Так например: для обслуживания строительства тракта Канаш—Шемурша от органи-

зовал передвижной (на автомобилях) ларек с промтоварами ширпотреба,

Такой же ларек циркулировал на тракте Чебоксары—Канаш.

Наркомздрав. Наконец, в деле борьбы с бездорожьем принял участие Наркомздрав, организовавший в местах производства массовых работ медпункты и установивший в сельских и районных больницах внеочередной прием для участников месячника.

В Шемуршинском районе 30 июня был организован экстренный слет представителей сельсоветов (колхозов и сельфельдшеров) для обсуждения вопроса лучшего медицинского обслуживания привлеченного к дорожному строительству населения.

Наркомздрав на местах работ организовал 17 фельдшерских пунктов и 42 санитарных отряда.

## IX. РАЙОННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ В БОРЬБЕ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

### М.-ЯЛЬЧИКОВСКИЙ РАЙОН

Наглядным примером того, как райкомы ВКП(б) и рики отнеслись к дорожному строительству, можно видеть на примере М.-Яльчиковского района.

В районе всего 9 936 чел. трудоспособного населения, из них подлежало привлечению к дорожному строительству 8 673 чел., т. е. 87,2%, значительно выше средней республиканской нормы, составляющей всего 66%. Несмотря на безусловную напряженность, план дорожного строительства с трудовым участием оказался выполненным к концу месячника на 173%.

М.-Яльчиковский район не впервые перевыполняет план дорожных работ с трудовым участием—в 1931 г. в районе план был выполнен на 158%.

Дороги М.-Яльчиковского района даже в условиях Чувашской АССР обращают на себя особое внимание. Ровные и гладкие с заботливо выглаженными съездами к мостам, с предупредительными знаками и километровыми столбами, запескованные и проутюженные, они доступны для автомашин в любое время года. Ночью без освещения можно ехать со скоростью 40 км.

Закончив еще в 1931 г. строительство районных дорог, район в 1932 г. широко развернул строительство сельских дорог, заканчивая подъезды к районному центру и к выходам на тракт Шемурша—Канаш.

В М.-Яльчиковском районе дорожное дело является общим делом всех трудящихся района и всей районной общественности.

Руководство района: секретарь райкома т. Кузьмин и председатель рика т. Дмитриев не только знают общий ход строительства дорог в районе, но каждый отдельный участок дороги, его достоинства и недостатки.

Тт. Кузьмин и Дмитриев настолько овладели техникой дорожного строительства, что знают все песчаные и каменные карьеры района, их недостатки и особенности.

Под влиянием активной работы этих товарищей в сельсоветах Б.-Яльчиковском, Собачинском и Старо-Янашевском в дорожных работах приняли участие лица, не подлежащие привлечению к труду.

По Старо-Янашевскому сельсовету сверх плана было построено 4 моста. В субботниках, объявленных в честь 12-летия Чувашской АССР, был построен дополнительно один мост и насыпь, потребовавшая 2 650 м<sup>3</sup> земляных работ.

В М.-Яльчиковском сельсовете размытую ливнем насыпь ударники восстановили во время уборки хлеба после работ с 8 час. вечера до 1 часа ночи.

Особенно следует подчеркнуть, как весьма редкое явление для всего Союза, умелое практическое сочетание дорожного строительства с основными сельскохозяйственными кампаниями, осуществленное в М.-Яльчиковском районе.



**Выкорчевка леса.**

Подготовку к весенней посевной кампании район начал с исправления дорог и мостов. Перед уборочной кампанией было проверено состояние всех дорог и подъездов к полям.

Заготовительную кампанию район проводит с проверки состояния дорог.

Организуя краевой обоз и подготавливаясь к нему, руководители района проверили состояние дорог, по которым должен

пройти обоз, и провели кампанию исправления всех неисправностей дороги.

Многие сельсоветы по предложению тт. Кузьмина и Дмитриева приняли решение во время хлебозаготовок через каждые три дня утюжить дороги, и это решение твердо проводится в жизнь. На дорогах М.-Яльчиковского рика нередко встретишь колхозника с парой лошадей за утюжкой дороги. Зато и нередко встретишь одноконную подводку с грузом в 40 пудов—груз для одной лошади небывалый в истории Чувашии.

В районе все, начиная от секретаря райкома, предрика и кончая колхозником, занимаются вопросами дорожного строительства; занимаются организованно, в строго продуманном порядке и последовательности.



1 Батыревский район—слет ударников дорожного строительства.

Каждый участник дорожного строительства, на основании повестки, врученной ему еще до месячника, знает свое место работ, характер, объем задания и время выхода на работу.

Если план нарушается, то «нарушается» добровольным выходом на работу людей, не подлежащих привлечению.

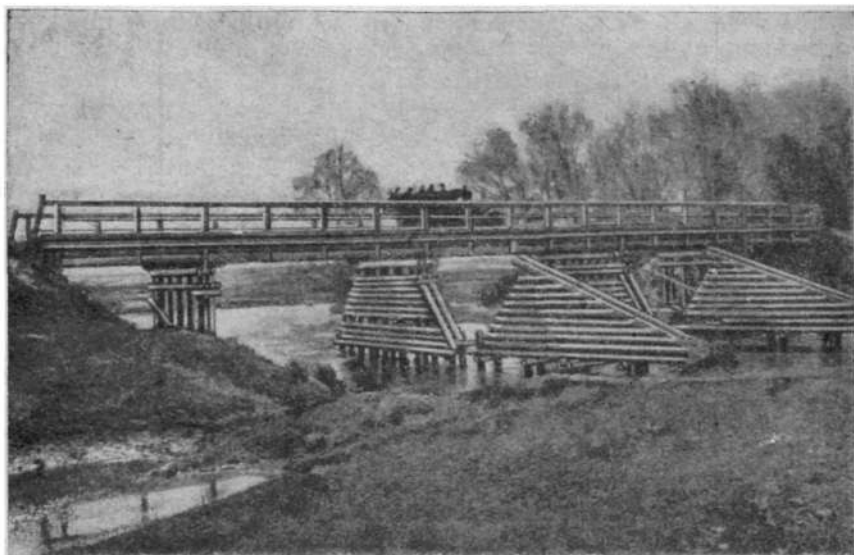
Вся работа района по дорожному строительству построена в строгом согласовании и увязке плана дорожных работ с основными хозяйственно-политическими кампаниями. Здесь дорожное строительство не противопоставляется сельхозкампаниям, а дополняет и обеспечивает их.

Решение правительства о развитии колхозной торговли нашло свое отражение в решении района построить дороги и мосты для обеспечения подъездов к базарам,

Комсомол, колхозсоюз, потребкооперация, вся общественность района вовлечена и практически участвует в месячнике дорожного строительства.

Только разумным, живым руководством, подлинным энтузиазмом масс можно объяснить огромные успехи. М.-Яльчиковского района в дорожном строительстве.

Успех и энтузиазм района захлестнул и прилегающие к М.-Яльчиковскому району районы Татарской АССР. Здесь под влиянием М.-Яльчиковского примера население взялось за постройку дорог, присоединившись к м.-яльчиковцам для строительства до-



Мост через болото в Шемуршинском лесу.

рог общего пользования (в селении Алексеево—Кульгаш) и частью принявшихся за постройку своих дорог (Кайбицкий район)

### **БАТЫРЕВСКИЙ РАЙОН**

Батыревский район выполнил свой план дорожного строительства к 25 сентября 1932 г. на 142,1%.

Район развернул большую работу по улучшению добавками (камнем, гравием, песком и глиной) районных и сельских дорог, построенных в 1930 и 1931 гг. Широкие размеры приняла работы по озеленению дорог. Подробно разработанный план охватывает обсадку деревьями всех дорог. К выполнению плана проводится большая подготовка.

Хорошо поставлено текущее содержание дорог посредством постоянной утюжки. Для обеспечения содержания дороги при крепляются к отдельным колхозам и селениям.

## ТАТАРКАСИНСКИЙ РАЙОН

Не отстает от Батыревского района и Татаркасинский район где план по состоянию на 25 сентября 1932 г. выполнен на 142,9%. Здесь под непосредственным руководством секретаря райкома т. Иванова и предрика т. Яндараева развернулись большие работы по улучшению дорог и постоянному содержанию их в проезжем состоянии.

Организованы и ведутся большие работы по укреплению каменным покрытием съездов на крутых спусках и подъездах к мостам.

## ШЕМУРШИНСКИЙ РАЙОН

В Шемуршинском районе следует отметить особенно умелую постановку культурного и бытового обслуживания привлеченного к дорожному строительству населения.



**Работа с канавокопателем.**

Благодаря исключительно самоотверженной работе председателя Шемуршинского рика т. Алексева, правильной организации работы, умелой подготовке культурно-бытового обслуживания в районе проведена огромная по политическому и хозяйственному значению работа.

В течение месячника через Шемуршинский лес проложено дорог общей протяженностью 60 км с вырубкой трассы в сосновом лесу на протяжении 15 км, из них 10 км по одной прямой.

Чтобы воодушевить и удержать на работах привлеченные массы колхозников и крестьян, предрика т. Алексеев развернул широкое культурное и бытовое обслуживание путем организации

кино-постановок, спектаклей, радио-передачи, концертов, столовых, чайных и горячих завтраков, походных ларьков, медицинского и санитарного обслуживания привлеченных. Были созданы и развернули работу агитпропагандистские посты, организованы беседы и читки газет.

Место работ связали с районным штабом и райисполкомом полевым телефоном и конными связистами.

Только благодаря такой организации, району удалось в один год провести и закончить строительство дороги, по технической сложности сооружения и объему работ представляющей исключение даже для Чувашской АССР.

**С в е д е н и я**  
о выполнении плана дорожного строительства на 1932 г. по районам Чувашской АССР

№№ по пор.	Наименование районов	% выполнения годового плана	Сумма выполненных работ (руб.)
1	Мало Яльчиковский . . . . .	301	432 390
2	Шихрдановский . . . . .	248	182 352
3	Татаркасинский . . . . .	212	440 261
4	Батыревский . . . . .	188	329 542
5	Аликовский . . . . .	179	328 610
6	Козловский . . . . .	147	187 782
7	Вурнарский . . . . .	138	352 234
8	Красно-Четаевский . . . . .	130	187 339
9	Канашский . . . . .	118	391 562
10	Ибресинский . . . . .	110	177 267
11	Алатырский . . . . .	110	226 506
12	Цивильский . . . . .	103	252 941
13	Шемуршинский . . . . .	106	88 374
14	Урмарский . . . . .	104	205 674
15	Ядринский . . . . .	88	178 796
16	Чебоксарский . . . . .	75	184 226
17	Порецкий . . . . .	62	128 964
18	Мар-Посадский . . . . .	60	77 152
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>4 357 970</b>

Во всех этих районах дорожное строительство давно перестало быть чужим для районного руководства, нашло свое твердое постоянное место в общих хозяйственно-политических планах района и села. Секретари райкомов и председатели райкомов несли свою ответственность за это дело и поняли хозяйственно-политическое значение хорошей дороги.

К сожалению ряд районов (Порецкий, М.-Посадский) все еще остаются темным пятном на общем фоне успешного развертывания дорожного строительства.

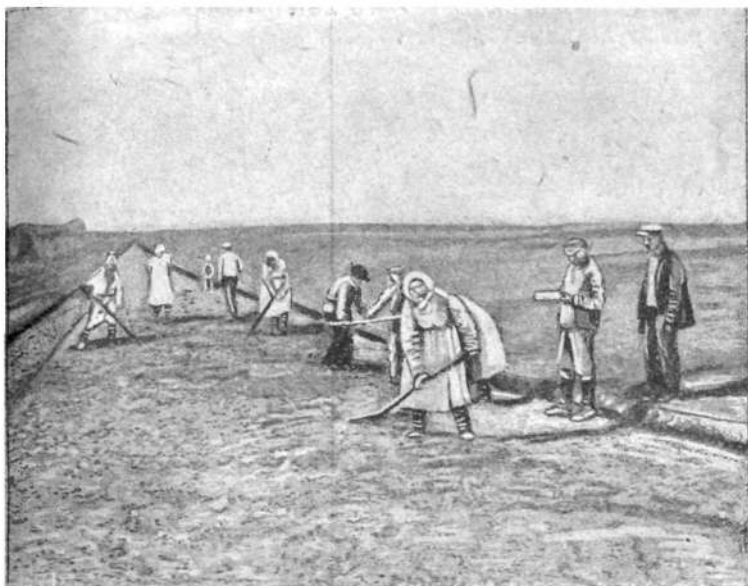
Однако таких районов, позорящих передовую в дорожном строительстве Чувашскую республику, весьма немного (см. табл.).

Общее выполнение плана дорожного строительства с трудовым участием в 1932 г. по отдельным районам дано в вышеприведенной таблице.



## Х. ОТНОШЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ЧУВАШИИ К ТРУДУЧАСТИЮ

Отношение партийного руководства, правительства, общественности и печати к дорожному строительству, широкая разъяснительная кампания и массовая работа определили отношение населения к трудовому участию в дорожном строительстве: трудовое участие не на словах, а на деле перестало быть повинностью.



Профилирование дороги вручную.

Строить дороги население выходит охотно и, участвуя в постройке дорог, сознает экономическую и культурную выгоду удобной и хорошей дороги. Именно поэтому население не только охотно строит дороги, но заботится и благоустраивает их.

Если бригада роет кювет, то она обязательно одернует его. Если берется выемка земли, то края выемки будут выравнены.

Бригада до тех пор не приступит к работе по профилированию полотна, пока не будет иметь на руках шаблона.

Население хочет иметь не только спрофилированную дорогу, оно требует улучшения ее пескованием. Именно поэтому, не дожидаясь указаний технического надзора, оно само вывозит на дорогу песок и рассыпает его.

*Забота о хорошей дороге, повседневный уход за ней становится традиционным явлением в Чувашской АССР.*

Поэтому в Чувашской АССР много добровольных выходов на работу лиц, не подлежащих к привлечению, и большая отработка лишних дней на дорожном строительстве.

В Шемуршинском районе в селе Андреевке крестьянин Кузь-



ма Воробьев, потерявший в Красной армии в гражданскую войну двух сыновей, 69-летний старик, больной грыжей и засорением слепой кишки, в 1931 г. отработал на постройке дамбы к своему селу 30 дней. В 1932 г. он отработал 9 дней, но болезнь свалила его с ног, и он искренно сокрушается, что дорогу закончат без него.

Таких Воробьевых не мало в республике. Вот небольшая выписка из большого списка по М.-Яльчиковскому району:

1. Соколов Михаил Мироныч—76 лет.
2. Кудряева Татьяна—70 лет.



Кузьма Воробьев.

3. Золотников Илья Кузьмич—68 лет.
4. Петянин Хрисанф—63 года.
5. Григорьев Лука—инвалид—51 год.

Всем им было объявлено, что они не подлежат привлечению к дорожным работам, но все они шли, так как—по выражению Кузьмы Воробьева—«Нельзя усидеть дома, когда все село ушло хорошую дорогу строить».

Не отстает от стариков и молодежь.

Ямбарусовская ячейка ВЛКСМ Чебоксарского района организовала комсомольскую бригаду, которая при помощи 12 лошадей вывезла 50 м<sup>3</sup> камня и 10 м<sup>3</sup> песка, перевыполнив задание сельсовета.

Та же ячейка комсомола добровольно взяла на себя повседневное наблюдение за дорогами и мостами Ямбарусовского земельного общества.

Комсомольская организация Цивильского района организовала 24 комсомольские бригады.

Комсомольцы взяли шефство над 32 км дороги; 53 комсомольца в районе работали по-ударному, по их инициативе организовано 7 автодорожных ячеек с охватом 233 человек.



**Не отставали от стариков и женщины: организовали отдельные бригады и явились застрельщицами перевыполнения плана.**

Не отставали и женщины. Они организовали отдельные бригады и являлись застрельщицами перевыполнения плана.

Так женщины Шигалинского сельсовета, Канашского района, тт. Ефимова, Гаврилова, Налимова, Селиверстова, план по заготовке песка перевыполнили досрочно.

Колхозники шли впереди единоличников.

В М.-Яльчиковском районе, в колхозе Байдеряковском, бригада Семена Скворцова и Михаила Доброхотова, перевыполнив задания, участвовала в субботниках. То же—бригады Козлова и Пушкина в колхозе «Тимирязева».

В колхозе «Красные Темеляки» бригада Ивана Никитина вме-

сто 220 м<sup>3</sup> вывезла 352 м<sup>3</sup> камня. Бригада Полтаникова вместо 6 дней задание выполнила в 3 дня, но с работы не ушла.

В Цивильском районе колхозники колхозов «Красный бригадир» и «Сеятель» вместо 200 м<sup>3</sup> по заданию вывезли 230 м<sup>3</sup>.

На пленуме Шемуршинского рика в подрайонном слете колхозники требовали установления вместо 6 дней 12 дней работы на дорогах.

Перечнем таких примеров индивидуального и коллективного проявления доблести и героизма в дорожном строительстве можно было бы заполнить толстую книгу.



Группа женщин-ударниц.

Массовый выход на дорожные работы всем колхозом, всем селением и даже сельсоветом, выход со знаменами, песнями и музыкой, стал обыденным явлением в Чувашии; к ним настолько привыкли, что не отмечают даже в газетах.

Организация дорожных субботников и массовый выход на них тоже обычное явление для Чувашской АССР.

Недаром секретарь обкома т. Петров, характеризуя отношение населения к дорожному строительству с трудовым участием, говорит:

*«Для Чувашской АССР месячник дорожного строительства стал традиционным праздником труда».*

В хозяйственном календаре каждого района, сельсовета, колхозника и единоличника рукой социалистической стройки твердо записано.

*«1 июня—начало месячника дорожного строительства».*

В 1932 г. не было случая, чтобы в республике кто-либо забыл этот день.

## XI. ДОРТРАНС И ЕГО РАБОТА

Если общая руководящая, массовая, агитационная и разъяснительная кампания по дорожному строительству с трудовым участием населения в основном легла на директивные, общественные организации и печать республики, то на долю Чувашского Дортранса пришлось вторая половина огромной ответственной работы: планирование и учет, организация работ и техническое руководство всем дорожным строительством с трудовым участием.

Нужно сказать, что, несмотря на сплошное участие в работах неквалифицированной рабочей силы, на разбросанность объектов строительства, дробность участков работы, на неподготовленность самого дорожного аппарата—в особенности низового, на чрезвычайно слабое укомплектование его специалистами (Дортранс имеет двух инженеров), он все же с этой работой справился.

Справился умело и вполне успешно, выдвинув и оформив опытом много новых организационных форм участия населения в дорожном строительстве и установив большевистские методы технической организации и руководства проводимыми работами.

Работая в атмосфере доверия, исключительной поддержки со стороны Обкома, правительства, общественности и печати, Дортранс Чувашской АССР сумел не только освоить и претворить в живую действительность закон от 10 августа 1931 г., но умелым организационным маневрированием и техническим руководством добиться максимума экономического и технического эффекта в использовании трудового участия населения, МТС и совхозов в дорожном строительстве.

Достижения Дортранса в организационном и техническом руководстве дорожным строительством с трудовым участием неоспоримы. Выдвинутые им формы и методы организационного и технического руководства должны стать предметом изучения для всех республик, краев, областей и районов.

### *ПЛАНИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА С ТРУДОВЫМ УЧАСТИЕМ*

В области планирования и учета дорожного строительства с трудовым участием населения, МТС и совхозов Дортранс Чувашской АССР стоит на первом месте. В этой его работе обращают на себя внимание следующие выдвинутые и доведенные им до практического осуществления методы планирования:

1. Перспективное планирование.
2. Концентрация работ.
3. Титульный отбор объектов строительства.
4. Общественная проработка плана.

**Перспективное планирование.** Крупным недостатком всего дорожного строительства, а в особенности строительства с трудовым участием, нужно считать почти полное отсутствие перспективного планирования.

Объекты дорожного строительства отбираются ежегодно перед началом строительного сезона, списки их долго «составляются», «утраиваются», «уточняются» и, наконец, в лучшем случае в разгар сезона заготовок, а то и после истечения его, утверждаются и «спускаются» на места.



**Начальник Дортранса Чувашской АССР  
В. Д. Нинитин.**

Руководящие дорожные организации, в том числе республиканские, краевые, областные и районные, редко имеют в текущем году перспективную программу строительства будущего года и следующего за ним.

К чему приводит отсутствие конкретного перспективного плана дорожного строительства, можем судить хотя бы по тому, что, как правило, зимний сезон заготовок почти везде на строительствах оказывается упущенным, а если кое-где и бывают произведены подготовительные работы и заготовки, то они оказываются в последующем утверждения плана произведенными на объектах, не включенных в титульный список работ наступившего года.

Значительное омертвление капиталов, консервация начатых работ из-за отсутствия перспективного планирования—явление нередкое в области дорожного строительства.

Если в бюджетном строительстве подобного рода явления могут иметь хотя какое-то слабое оправдание, то в дорожном

строительстве с трудовым участием эти явления оправданы ни в коем случае быть не могут.

Основная положительная особенность трудового участия заключается именно в том, что открывает широкие горизонты для перспективного планирования дорожного строительства.

Закон о трудовом участии населения, МТС и совхозов в дорожном строительстве позволяет каждой АССР, краю, области и району совершенно точно учесть заранее на каждый год и ближайший за ним, все трудовые ресурсы, которые могут быть использованы в дорожном строительстве, и следовательно совершенно точно определить объем возможного дорожного строительства и его перспективу.

Из каких элементов складывается трудовое участие?

Из численного состава сельскохозяйственного населения.

Из численного состава парка живой и тяговой силы, единоличников, колхозников, МТС и совхозов.

Из численного парка механической тяговой силы МТС и совхозов.

Объем ежегодного участия в дорожном строительстве каждого из этих элементов точно предусмотрен законом. Следовательно и вся сумма возможных вложений в дорожное строительство с трудовым участием на основании данных о каждом из этих слагаемых может быть определена совершенно точно на каждый данный год и почти точно на каждый последующий.

Эта особенность трудового участия была совершенно правильно и умело использована Дортрансом Чувашской АССР, который в 1930 г., приступая, по заданию своего правительства, к широкому дорожному строительству с трудовым участием, начал с того, что прежде всего учел ресурсы трудового участия текущего года и последующих лет до конца пятилетки.

На основании этого учета, имея перед собой твердую материальную базу вложений в дорожное строительство за счет трудового участия, он установил совершенно реальный пятилетний план дорожного строительства с трудовым участием населения, МТС и совхозов, определив точно объем вложений для каждого района и сельсовета.

Составив реальный пятилетний план вложений в дорожное строительство за счет трудового участия, Дортранс Чувашской АССР успешно разрешил и вторую задачу перспективного планирования—установления перспективного списка объектов дорожного строительства.

Возможность установления перспективного списка объектов дорожного строительства, подлежащих осуществлению трудовым участием, также предопределена законом, устанавливающим радиусы привлечения для дорожных работ населения, МТС и совхозов.

Широко используя эту положительную особенность трудового участия, Дортранс Чувашской АССР сумел совершенно точно составить вполне реальный, оправдавший себя в последующем выполнении перспективный титульный список объектов дорож-

ного строительства, подлежащих осуществлению за счет трудового участия.

Однако перечисленным Дортранс Чувашской АССР не ограничил перспективного планирования дорожного строительства с трудовым участием—последующим этапом его работы в этом направлении явилась концентрация работ.

**Концентрация работ.** Имея перед собой список объектов дорожного строительства, подлежащих осуществлению трудовым участием до конца пятилетки, Дортранс Чувашской АССР методически разрешил третью задачу перспективного планирования—отбор объектов строительства для ежегодных производственных планов.

Задача эта была решена разбивкой списка объектов на три группы:

- а) объекты республиканского значения (краевого),
- б) объекты районного значения,
- в) объекты сельского значения.

Собственно этой группировкой определен порядок строительства, который выразился в том, что Дортранс в первый год развертывания дорожного строительства сконцентрировал использование всех ресурсов трудового участия на дорогах республиканского значения, направив сюда внимание и усилия всей чувашской общественности и своего районного дорожного аппарата

Развернув и обеспечив успешное окончание строительства республиканских (краевых) объектов, Дортранс в следующие годы передвинул основные усилия, работу общественности и районов на строительство районных трактов, концентрируя и здесь развертывание работ в первую очередь на объектах межрайонного значения.

И, наконец, третьим этапом концентрированного метода ведения работ явилось строительство объектов сельского значения, к широкому развертыванию работ на которых Чувашская республика видимо перейдет с 1933 г., хотя некоторые районы (М.-Яльчикковский, Татаркасинский), закончившие строительство районных объектов, к этому строительству перешли уже в 1932 г.

Концентрированный метод дорожного строительства Дортранс углубил еще тем, что в каждом групповом списке выделил объекты первоочередного строительства, развертывая в первую очередь работы на них и преимущественно обеспечивая успешное окончание строительства на этих объектах.

Так, группировкой объектов дорожного строительства по важности их хозяйственного и культурного значения для республики, выделением объектов первоочередного строительства Дортранс установил и провел концентрирование работ.

**Титульный отбор объектов строительства.** В огромной, несомненно имевшей одно из решающих значений в успешности осуществления пятилетнего плана дорожного строительства, работе по перспективному планированию следует особо обратить внимание на титульный отбор объектов строительства, проведенный Дортрансом.

Вместо применяемого большинством дорожных органов при планировании установления объема дорожного строительства, выражаемого в общем километраже предполагаемых к постройке дорог и мостов, Дортранс Чувашской АССР применил установление и отбор титульного списка объектов строительства (дорог и мостов).

В проектированном пятилетнем плане устанавливалось не общее количество подлежащих стройке дорог и мостов, а проводились списки предполагаемого строительства отдельных конкретных объектов с точным его наименованием (титулом).

Установление титульного списка объектов строительства в перспективном плане позволило принять самое широкое участие в обсуждении его всей общественности и всем заинтересованным организациям, что само по себе усиливало внимание к дорожному строительству.

Благодаря наличию в пятилетнем плане списков конкретных объектов дорожного строительства само обсуждение плана при прохождении его в соответствующих организациях носило конкретный характер, без излишнего увлечения общими расчетами и выкладками.

То, что в истории осуществления первой дорожной пятилетки Чувашской АССР мы не имеем случаев консервации строительства отдельных объектов, нужно в значительной мере отнести за счет установления титульного списка объектов строительства.

**Общественная проработка плана.** Общественная проработка плана была заложена в самой системе планирования, установленной Дортрансом.

Как правило, контрольные цифры годового задания по трудовому участию, после обсуждения и утверждения в правительстве, сообщались райисполкомам, которые, проработав их на пленумах, разверстывали и доводили их до сельсоветов.

В сельсоветах контрольные цифры рассматривались на расширенных заседаниях, уточнялись и распределялись по селениям и колхозам.

Спуская контрольные цифры в районы, Дортранс точно указывал списки объектов дорог высших классов, подлежащих строительству в каждом данном районе, устанавливая размер трудовых ресурсов, подлежащих использованию на дорожных объектах.

В свою очередь районы, спуская контрольные цифры в сельсоветы, дополняли данные Дортранса списками дорог районного значения, подлежащих строительству в каждом данном сельсовете.

Для селения колхоза списки Дортранса и района сельсовет пополнил списками дорог сельского значения, подлежащих строительству в пределах данного сельсовета.

В результате каждый сельсовет, селение и колхоз на основании контрольных заданий знал—на какие объекты привлекается



население, сколько на каком объекте требуется людей, подвод и пр.

Эти данные контрольных цифр выносились для обсуждения на общие собрания колхозников, граждан селения, пленумы сельсоветов и пленумы райисполкомов.

К обсуждению этих же данных широкой волной привлекались комсомольские организации, Автодор, печать и ударники дорожного строительства.

Подвергнутые широкому обсуждению, данные контрольных заданий по трудовому участию становились известными широкому слою колхозников и активу крестьянских бедняцко-средняцких масс.

Разработанные и уточненные в таком порядке контрольные цифры превращались в производственный план и в виде сводных ведомостей с постановлениями сельсоветов и райкомов возвращались в Дортранс.

Отличительной чертой контрольных заданий, спускаемых по районам и сельсоветам в Чувашской АССР, является выражение их не в сумме условной стоимости годового участия, а в конкретном задании использования трудо-дней, коне-дней и тракторо-дней.

Этой особенностью контрольных цифр Чувашской АССР следует объяснить то положение, что замена личного участия деньгами взносами в Чувашской АССР явление редкое.

Делая установку в своих контрольных заданиях на использование трудовых ресурсов, Дортранс тем самым мобилизовал внимание райкомов и сельсоветов к этой стороне плана, а не к ее денежному выражению.

В результате при обсуждении контрольных цифр и плана по селениям и колхозам оперировали не отвлеченными общими цифрами и денежными величинами, а физическими величинами составных элементов трудового участия.

Естественно, что обсуждение таких контрольных заданий имело живой, злободневный характер с массой участников и выступающих.

Проработанный в селениях, сельсоветах и районах план поступал в Дортранс, который рассматривал и утверждал его окончательно.

Каждый план района, утвержденный Дортрансом, содержал в себе:

- 1) точный перечень объектов, подлежащих строительству и ремонту;
- 2) объем подлежащих выполнению отдельных работ на каждом объекте и количество потребной для этого рабочей силы;
- 3) объем потребного к заготовке и вывозке камня, песка и леса;
- 4) общее количество привлекаемых людей и тяговой силы,
- 5) суммы средств, необходимые для осуществления плана
- 6) сроки начала и окончания намеченных работ;

7) количество необходимого для осуществления этих работ техперсонала.

В соответствии с этим план дорожного строительства по сельсовету имел:

1) перечень объектов строительства и ремонт, на которые привлекается население сельсоветов;

2) список и объем работ, подлежащих выполнению силами привлекаемого населения;

3) количество людей и подвод, привлекаемых по данному сельсовету к трудучастию, причем список людей разделялся на:

а) список граждан, подлежащих привлечению на дорожные работы;

б) список граждан, освобождаемых от трудового участия.

Особенную заботу и настойчивость проявил Дортранс в доведении задания до каждого привлекаемого. В результате его настойчивости и помощи, оказанной им в этом деле районом, каждый из привлекаемых к дорожному строительству получил повестку, в которой указано: место работы, характер ее, объем заданий и срок выхода на работу. В повестке же указано, что работа может быть выполнена, сделана и что выполнивший раньше срока освобождается от дальнейшей работы.

Вручение таких повесток сыграло огромную роль в увеличении выхода населения на работу и в правильном распределении вышедших на строительстве.

#### **УЧЕТ, ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕСУРСОВ ТРУДОВОГО УЧАСТИЯ И ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ**

Четко поставленное планирование и доведение планового задания до каждого участника строительства предопределило постановку учета использования ресурсов трудового участия и выполнения плана дорожного строительства.

Чувашская АССР первая в Союзе ввела двойной учет в дорожном строительстве с трудовым участием, а именно: вместе с учетом использования трудовых ресурсов она организовала и провела учет выполненных трудовым участием дорожных работ.

Постановка двойного учета в дорожном строительстве с трудовым участием, помимо непосредственного и немедленного освещения эффекта применения труда населения, МТС и совхозов в дорожном строительстве, позволила перейти к критике установленных технических норм и форм организованного руководства.

Положительная особенность такого учета заключалась в возможности сопоставления двух основных показателей: показателей объема затраченных ресурсов трудового участия с показателями объема выполненных за этот счет работ.

Сопоставление этих двух величин утверждало или отрицало недостатки в техническом и организационном руководстве дорожным строительством с трудовым участием.

На основании опыта Чувашской АССР система двойного учета дорожного строительства с трудовым участием в 1932 г. была

применена по всему РСФСР и дала свои значительные и положительные результаты в деле совершенствования организации дорожного строительства с трудовым участием.

Особенность двойного учета заключается в том, что здесь учет ведут параллельно две группы организаторов работ.

1. Весь учет использованных трудовых ресурсов организован по линии доруполномоченных, сельсоветов и райисполкомов.

2. Весь учет дорожных работ, выполненных с трудовым участием, организуется и проходит по линии технического надзора—десятника, прораба, районного техника и райисполкома.

Встречаясь в рике, эти цифры взаимно контролируют работу каждой группы организаторов и проводников трудового участия и сигнализируют о технических недочетах.

Учет использования трудовых ресурсов осуществляли доруполномоченные селения и сельсоветов.

Технический надзор, используя высланную рабочую силу, на повестке участника строительства делал отметку о выполненных им работах и времени, затраченного на это. С такой отметкой привлеченный и отработавший на дорожном строительстве гражданин, возвращаясь в селение, представлял повестку доруполномоченному, который составлял общую сводку использованных трудовых ресурсов и направлял ее в сельсовет, а сельсовет в район.

В то время когда дорожные уполномоченные учитывали использование ресурсов трудового участия, технический надзор учитывал выполненные работы в их физическом объеме, составляя акты с указанием размеров произведенных работ, их общего объема и качества.

Выполненные с трудовым участием дорожные работы, как правило, принимались специальными комиссиями, в состав которых очень часто входили члены правительства Чувашской АССР или его уполномоченные. Во всяком случае в состав любой комиссии обязательно входил представитель районного исполнительного комитета.

Автодорожские и комсомольские организации, а иногда и печать, также выделяли своих представителей для участия в приемно-проверочных комиссиях.

Правильно организованный и тщательно осуществляемый учет дорожных работ, выполняемых трудовым участием, позволил Дортрансу иметь совершенно правильную ориентировку и правильное организационное и техническое руководство дорожным строительством.

### ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ

Собственно подготовка Дортранса к организации дорожных работ с трудовым участием началась с разработки форм массовой работы, методов организационного и технического руководства и установления размеров материальной помощи, необходимой районам.

Проработанные в аппарате доклады, освещающие пути прове-

дения этих основных мероприятий в организации работ, были обсуждены на широком производственно-техническом совещании дорожных работников.

Это совещание состоялось в марте, а в мае, как бы продолжением этого совещания, внесшего ряд поправок и дополнений в представленные Дортрансом доклады, была проведена широкая дорожная конференция с участием в ней автодорожников организаций, комсомольских, представителей риков, МТС и печати.

На конференции были подробно обсуждены задачи каждой организации в дорожном строительстве и роль каждой из них в общей работе по организации трудового участия.

Особенно много времени уделила конференция вопросу массовой работы, подробно обсудив формы и методы работ по разъяснению значения трудового участия.

Серия совещаний по вопросу дорожного строительства с трудовым участием закончилась докладом Дортранса на совещании секретарей райкомов, председателей риков и уполномоченных по посевной кампании.

Совещание подвело итоги посевной кампании и наметило пути непосредственного перехода от посевной кампании к дорожному строительству с трудовым участием.

Формой переключения общественной мобилизации с посевной кампании на дорожное строительство с трудовым участием явился месячник.

#### *МЕСЯЧНИК БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ*

На опыте Чувашской АССР можно установить, что месячник борьбы с бездорожьем явился наилучшей формой массовой кампании и организации массового выхода населения на дорожное строительство.

Правильно организованные и обеспеченные политическим руководством Обкома партии месячники дорожного строительства с многотысячной армией участников вызвали взрыв энтузиазма населения и, как конкретное выражение его, массовое вступление в соцсоревнование и ударничество.

Вопросам проведения и организации месячников Дортранс уделил много внимания и забот.

Так, формы организации месячника были обсуждены на майской конференции дорожников. В докладе Дортранса на совещании секретарей райкомов они также нашли свое отражение как в самом докладе, так и в решениях совещания.

Главная же забота Дортранса в вопросах организации месячника свелась:

- 1) к обеспечению районов к началу месячника кадрами низовых дорожных работников;
- 2) к обеспечению районов техническим руководством;
- 3) к проверке подготовленности районных организаций к осуществлению месячников;
- 4) к организации и оживлению работы районных штабов;
- 5) к обеспечению районов простейшими дорожными машина-

ми, а наиболее ответственные объекты строительства—сложными; б) к установлению контрольного задания на месячник по каждому объекту строительства и району.

Подготовка кадров была организована еще зимой на специально организованных курсах доруполномоченных и дорорганизаторов и бригадиров. Всего через курсы было пропущено 175 человек.

При проведении курсов организаторы их ставили своей задачей в наиболее доступной и упрощенной форме передать слушателям основные дорожно-технические знания и методы организации работ.

Большое внимание на курсах было уделено вопросам повышения качества работ.

Нормальные поперечные профили и простейшие способы улучшения грунтовых дорог были преподаны в такой форме и так воспринялись слушателями, что впоследствии, при обследовании строительства, почти не было случаев грубых нарушений технических норм.

Простейшие способы улучшения грунтовых дорог, привитые слушателями курсов, легко внедрились в сознание массы населения, а улучшение дороги пескованием стало повсеместно распространенным явлением.

Работа по обеспечению районов техническими кадрами упирилась в создание районных дорожных отделов и в организацию института районных дорожных инспекторов. Поэтому первыми шагами Дортранса в этом направлении были мероприятия по созданию дорожных отделов в ряде районов.

По представлению Дортранса правительство Чувашской АССР утвердило организацию райдоротделов в 9 районах из 18, установив для остальных районов институт доринспекторов.

С образованием районных дорожных отделов Дортранс создал опорную организационную и техническую точку в районе, а дорожное хозяйство района в лице райдоротдела получило своего хозяина и руководителя.

Организацией института районной дорожной инспектуры и райдоротдела в Чувашской АССР был положен конец обезличенному существованию районного дорожного хозяйства.

Однако организация районного дорожного аппарата имела ряд трудностей, и главная из них—отсутствие технических кадров. Каждый район требовал нескольких техников и дорожных десятников. Преодолевая эти трудности, Дортранс вербовал студентов дорожных учебных заведений и посылал их на работы в район. Всего в 1932 г. в 18 районов им были командированы 162 студента.

Таким образом был организован и закреплен районный дорожный аппарат, и на местах обеспечено техническое и организационное руководство.

Проверку подготовленности районов к освоению трудового участия Дортранс организовал посылкой на места уполномоченных.

На обязанности уполномоченных лежала проверка выполнения районами постановлений Обкома партии и правительства по вопросам трудового участия и подготовленности районных организаций к освоению плана дорожных работ.

Проверяя районы, уполномоченные в то же время обязаны были оказывать практическую помощь им в деле правильной постановки организации трудового участия и проведения дорожных работ.

Всего в 1932 г. Дортранс командировал в районы 32 чел. уполномоченных, охватив все районы и ответственные объекты стройки. Такой посылкой уполномоченных Дортранс установил и осуществил живое руководство местами.

Через своих уполномоченных и в значительной мере личными выездами руководство Дортранса организовало проверку работы районных штабов и оживления их.

Являясь междудомственной организацией, насыщенной в значительной мере представителями местных общественных сил, штабы не всегда и не во всех районах могли нащупать правильные и наиболее действенные пути применения своего воздействия. Бывали случаи, когда на работу штабов в сильной степени влиял неправильный выбор руководителя штаба.

Во всех этих случаях выезд на места руководства Дортранса оказывал должное влияние, внося значительное оживление в работу штаба и установление для него правильных вех направления работ.

Выезды руководства Дортранса на места имели особенное значение для районов отстающих, так как этим путем опыт работы лучших штабов передавался в отстающие.

Обобщая и суммируя работу отдельных штабов, проверяя их на месте и сопоставляя отстающие и передовые районы, руководство дортрансов могло тут же на основе обмена опытом устанавливать и преподавать правильные указания относительно работы штабов.

Опыт постоянных выездов руководства Чувашского дортранса в районы, его живое участие в работах районных штабов, следует усвоить многим и многим дортрансам, ограничивающим свое руководство местами посылкой циркуляров и телеграмм.

Проверяя и контролируя районы, дортранс в то же время оказывал им широкую практическую материальную помощь.

Так к началу месяца Дортранс забросил во все районы дорожные машины—грейдеры и утюги.

В районы с ответственными объектами стройки были брошены автомобили и тракторы.

О том, какое значение для района имело подобное мероприятие, можно судить по следующему факту.

В Ядринском районе до прибытия машин дорожные работы с трудовым участием развивались едва заметными темпами—«ослиным шагом» по едкому замечанию одного из работников района.

Прибытие машин резко переломило эти темпы. Автомобиль позволил оживить связь с сельсоветами, ускорить и улучшить связь с районами. Трактор и дорожные машины вызвали подъем энтузиазма и приток на работы населения.

Несомненно в дорожном строительстве трактор и дорожная машина могут, должны и имеют то же значение организующего начала, что и в сельском хозяйстве.

Усиливая и закрепляя темпы развертывания дорожного строительства с трудовым участием посылкой в отстающие районы автомобилей и тракторов, Дортранс по мере выполнения плана работ перебрасывал их из района в район.

Живое маневрирование парком дорожных машин и механического оборудования явилось одной из отличительных особенностей работы Чувашского дортранса.

#### *ТЕХНИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО РАБОТАМИ*

В основном техническое руководство дорожным строительством с трудовым участием осуществлялось через районные дорожные отделы и районных дорожных техников.



Инженер Дортранса Чувашской АССР Н. П. Юдин.

В помощь техническому руководству районов на места посылались студенты дорожных учебных заведений,

На наиболее ответственные участки строительства назначались прорабы.

Большую работу по техническому руководству дорожным строительством с трудовым участием взяли на себя строительные участки, которые в период месячника всем составом специалистов переключились на трудовое участие.

Техническое руководство самого Дортранса также в основном работало на дорожном строительстве с трудовым участием.

В период месячников, в период массового выхода населения на дорожные работы, состав инженерно-технических работников Дортранса и районов усиливался мобилизацией специалистов из других ведомств.

Так в 1931 г. на дорожные работы в период месячника было послано 44 инженерно-технических работника, мобилизованных в различных ведомствах.

Несмотря на недостаток инженерно-технических кадров дорожников, Дортранс так организовал расстановку специалистов, что в конечном итоге все строительство подпадало под руководство и контроль технического надзора.

Особо следует отметить умело поставленное техническое руководство со стороны главного инженера Дортранса т. Юдина и его помощника т. Тихова.

Отрешившись от бумажного руководства и почти все свое время проводя непосредственно на месте работ, инж. Юдин большое внимание уделял вопросам массового внедрения в сознание населения элементарных дорожных технических сведений.

По его инициативе была разработана и спущена на места краткая, популярная, техническая инструкция о порядке производства работ в дорожном строительстве с трудовым участием.

Снабженная чертежами нормальных профилей дорог, схемами устройства искусственных сооружений и перечнем необходимых шаблонов при производстве работ, эта техническая инструкция получила значение настольной книги для каждого дорожного работника.

Производство работ по готовому шаблону получило весьма широкое распространение в Чувашской АССР: кюветы, поперечный профиль полотна—все это делается по шаблону и с помощью шаблона.

## **ХII. РАБОТА НА ШЕМУРШИНСКОМ ТРАКТЕ**

Живым примером того, как изменялось организационное и техническое руководство Дортранса при практическом осуществлении дорожных работ, как увязывалась и согласовывалась массовая работа с практическим осуществлением плана дорожного строительства и, наконец, какое практическое участие в осуществлении этого плана принимали общественные и ведомственные организации, может служить работа на Шемуршинском тракте.

Дорога Канаш—Б. Батырево—Шемурша является продолжением основного тракта Чувашской АССР Чебоксары—Канаш и

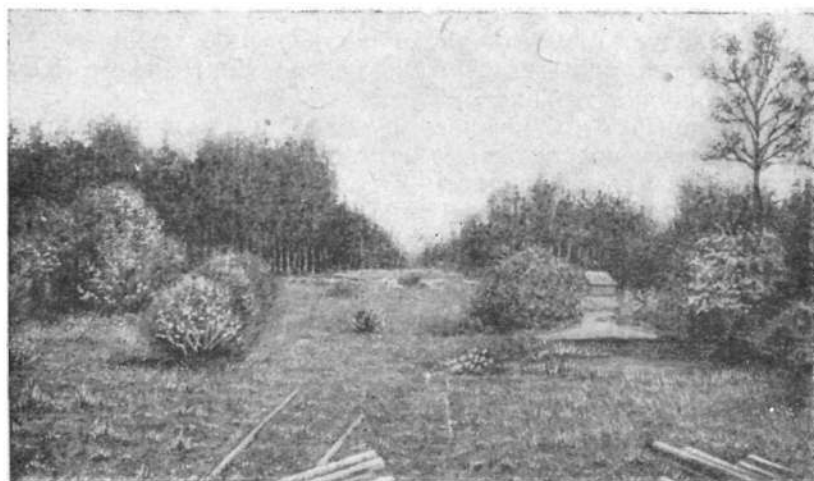


вместе с ней пересекает с севера на юг всю территорию республики.

Дорога имеет огромное хозяйственно-политическое значение, так как в одно и то же время служит целям культурной связи самых отдаленных районов с политическим и культурным центром республики—г. Чебоксары, и открывает доступ 7 районам к узловой станции ж. д. Канаш и линии Казанской ж. д.

На 30-верстном участке Б. Батырево—Шемурша дорога уперлась в густую чащу старого леса, через который тонкой, обрывающейся на трясинах и оврагах, ниткой пролегла проселочная дорога.

В царское время население Шемуршинского района (сел. Байдеракова, Трех-Балтаева, Андреевки), спасаясь от полицейских наскоков земских начальников, приставов и урядников, от недоимок и поборов, радовалось непроходимой чаще леса и не только не стремилось улучшить дорогу через лес, но всеми силами препятствовало попыткам земства провести здесь дорогу.



**Расчищенная и выкорчеванная трасса дороги Канаш—Шемурша.**

Укрепление советской власти в Чувашской АССР, рост национальной социалистической культуры, возрождение национальных производительных сил края, социалистическое развертывание хозяйственной мощи республики и социалистическое перерождение коллективизирующегося сельского хозяйства вызвали небывалое стремление в населении во что бы то ни было связаться с национально-политическим центром республики, с социалистической столицей—Чебоксарами, установить постоянную живую связь с городом и промышленными центрами.

Население стало настойчиво требовать постройки дороги через Шемуршинский лес.

Однако в 1930 и 1931 гг. правительство и Дортранс, еще не изучившие в должной степени потенциальную силу трудового участия, не решались взяться за эту работу, требующую огромной организационной подготовки и технической сноровки.

Только в 1932 г., имея за собой успешный опыт организации трудового участия в предшествующие годы, правительство и Дортранс в производственный план дорожного строительства с трудовым участием включили строительство этой дороги.

Включив Шемуршинскую дорогу в план, Дортранс и районное руководство приняли все меры к тому, чтобы обеспечить наиболее успешное осуществление намеченных на ней работ.

Подготовка к организации работ на тракте началась с глубокой разъяснительной кампании.

Началу разъяснительной кампании предшествовала организация технического руководства строительством дороги.

Техническое руководство было организовано путем создания прорабства с техниками и десятниками, командированными Дортрансом.

Технический надзор точно определил направление трассы дороги через лес, произвел разбивку дороги, установил объем подлежащих выполнению работ и количество необходимой для этого людской и тяговой сил.

Составленный техническим руководством производственный план был подробно обсужден на пленуме районного исполнительного комитета и на специальном совещании председателей сельсоветов.

Утвержденный риком производственный план, с приложенной к нему разверсткой, определяющей для каждого сельсовета количество подлежащих привлечению к строительству тракта людей и тяговой силы, был опущен в сельсоветы.

На сессиях сельсовета, на собраниях селений и колхозов план и разверстка были подвергнуты тщательному обсуждению и уточнению.

В результате этого обсуждения сельсоветы точно установили, какое количество людей и тяговой силы должны выставлять они в течение всего месячника, какую работу ежедневно обязана выполнять выставляемая рабсила, чтобы в течение месячника в основном закончить строительство тракта.

Уточнив и утвердив планы трудового участия, сельсоветы организовали вручение повесток каждому привлекаемому к строительству тракта.

Повестки составлялись и писались под руководством студентов-практикантов, посланных в сельсоветы, селения и колхозы для разъяснения и проработки плана.

В выписанной повестке точно указываются характер задания для каждого привлекаемого, объем порученной работы, место работы, срок выхода на работу и инструмент, с которым привлекаемый должен был явиться на работу.

Первым днем выхода на работу по строительству тракта

было назначено 1 июля—начало месячника борьбы с бездорожьем. К этому дню на месте работ:

1) окончательно сформировалось техническое руководство строительством;

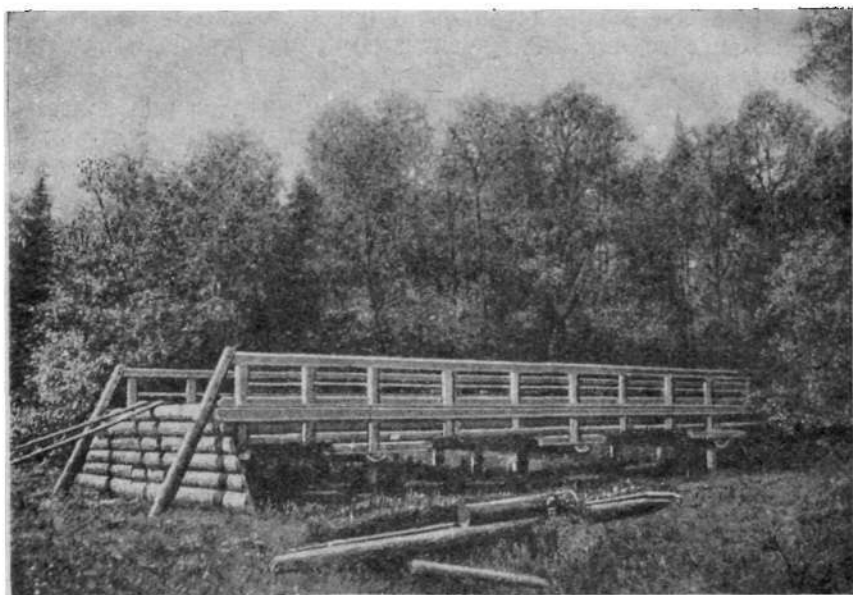
2) организован Автодором летучий медицинский пункт в составе 5 сестер милосердия и здравотделом фельдшерский пункт;

3) по всем больницам района было дано распоряжение принимать вне очереди больных с дорожных работ;

4) Наркомпросом организован пропагандистский пункт с двумя избачами;

5) Нарпитом поставлены пять кипятильников, и организована развозка горячих обедов;

6) Наркомснабом и Гортом организован передвижной на автомобиле ларек с промтоварами широкого потребления (спички,



Мост через топь на дороге Канаш—Шемурша.

табак, нитки, иголки, платки и т. д.);

7) в районном центре Шемурша подготовлена кино-передвижка, которая во все время работ бесплатно устраивала киносеансы;

8) там же в клубе подготовлена сцена для постановок «Синей блузы»;

9) для связи места работ с районным центром и районным штабом был проведен полевой телефон;

10) для постоянной связи районного штаба с сельсоветами и местом работ к штабу был прикреплен автомобиль;

11) для общего руководства работами республиканский штаб прикрепил к тракту одного из своих членов;

12) во все сельсоветы для разъяснения, наблюдения и оказания практической помощи сельсоветам по регулярной высылке на место работ привлекаемого населения были командированы уполномоченные.

Этот список далеко не исчерпывает всех мероприятий, проведенных Дортрансом и районом по обеспечению успешного развертывания дорожных работ на Шемуршинском тракте, но основные мероприятия он охватил довольно полно.

Во время проведения месячника районные организации ни в какой мере не ослабляли своего внимания и заботы о развернутых работах.

Районный штаб собирался регулярно, обсуждая на своих заседаниях все вопросы, связанные со строительством. В частности особое внимание он уделил вопросам культурно-бытового обслуживания привлеченных. Доклады райпотребсоюза, райздравотдела и района были заслушаны и обсуждены по несколько раз.



**Вывозка камня и песка на трассу тракта Чебоксары—Нанаш силами трудучастия населения.**

В период месячника штаб несколько раз устраивал расширенные заседания с участием бригадиров и ударников стройки, на которых подробно обсуждались доклады о ходе строительства.

Перед окончанием работ был проведен экстренный слет дорожноуполномоченных, бригадиров и ударников, на котором были обсуждены итоги выполнения плана и пути полного завершения строительства.

На основании решения этого слета после окончания месячника была организована проверка намеченных и выполненных работ, при помощи которой были выявлены объем и степень выполнения каждым сельсоветом установленных для него заданий. На основании этой сверки разверстка была перераспределена, и в со-

ответствии с этим установлены новые уточненные задания для каждого сельсовета.

Работа на тракте производилась только бригадным способом и сдельно. Задания распределялись по бригадам, причем колхозные посевные бригады не разделялись, а получали общее задание.

Выполненные работы принимались по актам. Выполненным раньше срока делалась отметка в повестке об увольнении с работы, но случаи ухода с работы раньше срока были редки.

В результате такой организации и технического руководства 16-километровая полоса леса была раскорчевана в течение 30 дней и на раскорчеванной просеке за этот же период времени было возведено на 50% насыпей и искусственных сооружений.

Сентябрьский декадник осеннего месячника завершил начатые работы.

Так организовались и проводились дорожные работы с трудовым участием на тракте Канаш—Шемурша. Так они осуществлялись и на других объектах.

### **XIII. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДОВОГО УЧАСТИЯ НА ДОРОГАХ ВЫСШИХ КЛАССОВ**

В общей схеме организации использования трудового участия населения в дорожном строительстве Чувашская АССР нашла живую форму сочетания затрат денежных средств из бюджетных ассигнований с трудовым участием при строительстве дорог первых трех классов, т. е. союзных, республиканских и краевых.

Опыт сочетания бюджетных затрат и трудового участия свое практическое осуществление получил при постройке дороги Чебоксары—Канаш.

Дорога Чебоксары—Канаш представляет собой в ее нынешнем состоянии вполне благоустроенный тракт с каменной одеждой протяжением 82 км.

Приступая к восстановлению и строительству этой дороги, Дортранс разбил все работы на две категории:

1. Работы, подлежащие выполнению за счет наемной рабочей силы.
2. Работы, подлежащие выполнению трудовым участием населения, МТС и совхозов.

К первой группе работ были отнесены работы, требующие главным образом квалифицированной рабочей силы: работы по мощению, по постройке мостов, бетонных труб и т. д.

Ко второй группе были отнесены работы трудоемкие, требующие массовой рабочей силы, перевозочных средств, и мелкие работы, не требующие особых навыков и квалификации. К таким работам были отнесены: все работы по устройству земляного полотна, по вывозке земли, по подвозке камня, песка, гравия и леса, по уборке строительного мусора, по заделке обочин, кюветов и откосов.

В порядке осуществления плана строительства были учтены все наличные трудовые ресурсы, подлежащих привлечению к до-

рожному строительству селений—как расположенных вдоль трассы дороги, так и в радиусе до 10 км.

В зависимости от установленных трудовых ресурсов через районы (рики) каждому сельсовету, селению и колхозу были выданы наряды на производство определенного характера и объема дорожных работ на тракте. В нарядах оговаривался срок начала и окончания работ.

Фактическими организаторами привлечения трудового участия на строительстве этого тракта явились прорабы, которые, установив теснейшую связь с риками и сельсоветами, через них организовали привлечение населения к дорожным работам.



**Чувашская АССР нашла живую форму сочетания затрат денежных ассигнований с трудовым участием при устройстве дорог первых трех классов.**

Трудовое участие засчитывалось в план финансирования строительства, как денежное ассигнование, и прорабы, получая задания на производство определенного объема работ, получали денежные суммы только на те из них, которые значились в первой группе работ, остальную же часть работ они обязаны покрыть организацией трудового участия.

По собственной инициативе прорабства значительно расширили перечень работ, выполненных трудовым участием.

Так при постройке мостов забивка свай поручалась привлеченным к трудовому участию.

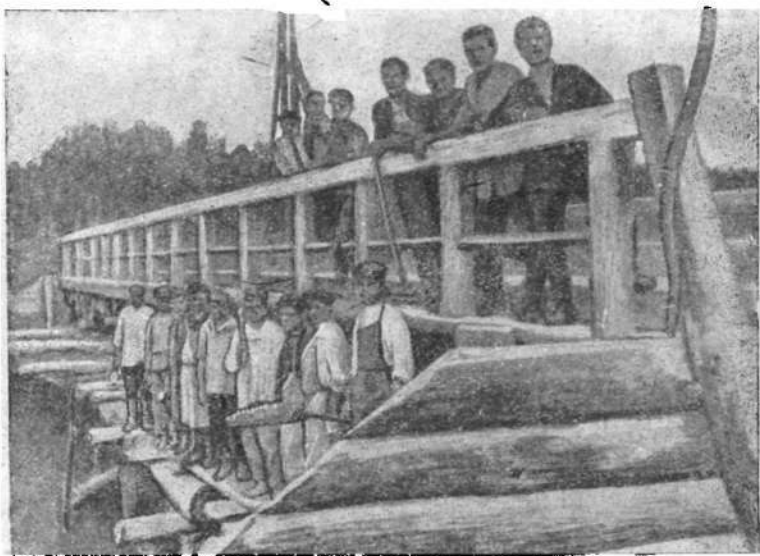
Чтобы ускорить темпы мощения, трамбовку мостовых на многих участках также поручали привлеченным к трудовому участию.

В результате правильного сочетания денежных затрат с трудовым участием объем вложений в строительство этой дороги за счет применения трудового участия значительно возрос, соответственно понизив бюджетные ассигнования.

Местные организации и сам Чувашдортранс справедливо считают, что тракт Чебоксары—Канаш в основном построен трудовым участием, с применением которого выполнено более чем 60% всех работ на тракте.

Так построен тракт Чебоксары—Канаш, так строится тракт Ядрин—Красные Четаи, так строится ряд других трактов и дорог в Чувашской АССР.

Как правило Дортранс установил, что все земляные работы, заготовка и вывозка песка, камня и леса на дорогах союзного, республиканского и краевого значения, независимо от ассигнования на строительство, должны производиться за счет трудового участия.



**Поселочная комиссия по приемке работ на тракте Канаш—Шемурша.**

Это стало традицией настолько, что каждый технический руководитель строительного участка считает себя одновременно организатором трудучастия, постоянно связан с райком и другими организациями района, ведет и организует через них привлечение к дорожному строительству населения.

При таком способе работ только работы, требующие квалифицированных рабочих, производятся за счет бюджетного ассигнования. Чувашдортранс редко нуждается в наемной рабочей силе. мало расходует на снабжение и строит дороги дешевле всех в системе Главдортранса РСФСР.

Интересной иллюстрацией использования трудового участия на дорогах высших классов могут служить данные об итогах выполнения плана дорожного строительства с трудовым участием в 1932 г.

В течение 1932 г. Чувашдортранс использовал трудовое участие всего на сумму 4 357,9 тыс. руб., из них на дорогах союзного значения—594,6 тыс. руб., республиканских—563 тыс. руб., краевых—415,4 тыс. руб., итого на дорогах трех высших классов—1 066,3 тыс. руб., или 24,5%.

За счет использования трудового участия на указанную сумму:

#### I. Построено дорог

Улучшенных грунтовых . . . . .	158 км
Улучшенных грунтовых с добавками . . . . .	67 >
С каменным покрытием . . . . .	40
Мостов и труб . . . . .	107 п.м

#### II. Отремонтировано

Грунтовых дорог . . . . .	107 км
Мощных дорог . . . . .	7 >
Мостов и труб . . . . .	112 п.м
Текущее содержание . . . . .	414 км

#### III. Благоустроено дорог

Озеленено . . . . .	49 км
Поставлено указательных знаков . . . . .	60 >

Если бы перечисленные здесь работы были выполнены не трудовым участием, а наемной рабочей силой, то пришлось бы затратить на освоение их не менее 2 666 тыс. руб.

На этом примере мы видим—какое огромное значение имеет умелое использование трудового участия на дорогах трех высших классов, какой экономический эффект можно получить при умелом сочетании бюджетного строительства с использованием ресурсов трудового участия.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Успехи Чувашской АССР в развитии дорожного строительства с трудовым участием населения, МТС и совхозов получили официальное признание Союзного правительства.

В постановлении от 30 октября 1931 г. (протокол № 25) «О состоянии дорожного хозяйства в Чувашской АССР» Президиум ВЦИК констатировал значительные успехи, достигнутые в области дорожного строительства и в особенности в части организации и использования трудового участия населения в дорожных работах, выполнение планов дорожных работ с трудовым участием населения в 1930 г. на 36,4% и в 1931 г. на 122%, в результате чего сеть благоустроенных дорог увеличилась с 33 км в 1929 г. до 3 602 км в 1931 г. Проведение этих работ дало возможность связать отдаленные районы улучшенными дорогами приспособленными для автодвижения, с республиканским центром и железнодорожными магистралями.

Президиум ВЦИК особо отметил, что советские и атодорские организации Чувашской АССР, при активном участии и помощи Центрального совета Автодора, сумели организовать колхозные, бедняцко-средняцкие массы, все хозяйственные, кооперативные и общественные организации республики на борьбу с бездорожьем. Успешно проведенная массовая агитационно-разъяснительная кампания, на основе введения новых социалистических форм организации труда, обеспечила участие в дорожных работах около 90% всего трудоспособного сельского населения и перевыполнение пятилетнего плана дорожного строительства республики.

Так боевой большевистский лозунг вождя рабочего класса и коммунистической партии т. Сталин—«реальность нашего производственного плана—это миллионы трудящихся, творящих новую жизнь»—нашел живое и могучее воплощение в успешном завершении дорожной пятилетки в четыре года при широчайшем участии в осуществлении этой пятилетки трудящихся масс Чувашской АССР.

## ВЫПИСКИ ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА И ОРГАНИЗАЦИЙ, РУКОВОДЯЩИХ ДОРОЖНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

### 1. Постановление СНК РСФСР от 7 февраля 1933 г. за № 105.

*Об итогах дорожного строительства 1932 г. по Горьковскому краю.*

Для премирования автотранспортных областей Горьковского края и его районов, показавших лучшие образцы работ по организации и проведению дорожного строительства с трудовым участием населения, отдельным организациям и рабочим-ударникам дорожного фронта, отпустить: а) в распоряжение Горьковского краинполкома: автомобилей—7, тракторов—5, велосипедов—40, мотоциклов—6, охотничьих ружей—22, карманных часов—38, геодезических и чертежных инструментов—20 комплектов; б) в распоряжение ЦИК Чувашской АССР: автомобилей—3, тракторов—2, велосипедов—10, мотоциклов—4, охотничьих ружей—8, карманных часов—12 и геодезических и чертежных инструментов—10 комплектов.

### 2. Постановление Цудортранса и Центрального совета Автодора

*«Об итогах Всесоюзного дорожного конкурса-смотрa за 1931 г.»*

«Чувашию—за перевыполнение работ в течение 1930 и 1931 гг., за образцовую постановку массовой работы, за правильное проведение организационных мероприятий, за массовое привлечение к работам профсоюзных и комсомольских масс, за исключительно большой процент привлечения населения к дорожным работам премировать двумя гусеничными тракторами с 30 прицепами тележками и выделением 15 тыс. руб. на подготовку кадров.

Председателя Чувашского ЦИК т. Никитина за исключительную энергию, проявленную им в отношении дорожного строительства, за широкую мобилизацию и помощь советских органов и всей общественности к дорожным работам—осуществленным трудучастием населения—премировать легковым автомобилем.

Инженера Юдина—путевкой в дом отдыха с оплатой всех расходов.

### 3. Приказ по Главдортрансу РСФСР от 25 февраля 1932 г. за № 21

*«Об итогах работ с трудовым участием населения в 1931 г.»*

Объявляю благодарность начальнику Чувашского дортранса т. Никитину за умелую организацию, проявленную инициативу и энергию в деле организации привлечения трудового участия.

Приказываю:  
премировать:

т. Никитина—начальника Чувашдортранса—500 руб.;

т. Юдина—главного инженера Чувашдортранса—500 руб.

Начальникам дортрансов, выполнивших и перевыполнивших план дорожных работ с трудучастием населения, выявить особо отличившихся в выполнении плана начальников эксплуатационных участков, районных дорожных техников, десятников, дом мастеров и бригадиров, а также и работников аппарата, и премировать их.

Для премирования выделить Чувашскому дортрансу 2000 руб.

Сектору трудучастия ГДТ в месячный срок разработать материалы по организации трудучастия населения в Ленинградской области, Нижегородском крае, Чувашской АССР, Маринской и Кара-Калпакской автономных областях с тем, чтобы опыт этих областей, краев и АССР был перенесен во все дортрансы РСФСР.

#### 4. Приказ по Главдортрансу РСФСР от 29 сентября 1932 г. за № 14

*О достижениях в дорожном строительстве Дортранса Чувашской АССР с трудовым участием населения.*

Обследование дорожного строительства с трудовым участием населения на территории Чувашской АССР в 13 районах (из 18 имеющихся в республике) на протяжении около 1 000 км дорожной сети республиканского, районного и сельского значения констатировало следующее:

1. Сравнительно высокое качество дорожных работ с трудовым участием населения: правильная разбивка трассы—прямые участки достигают нескольких километров, большинство закруглений разбиты по радиусу; правильные заложения откосов, насыпей и выемок; одерновка откосов и укрепление конусовых искусственных сооружений; искусственные сооружения построены по типовым чертежам с особой тщательностью и соответствующих габаритов.

2. Из обследованных крупных объектов, построенных при посредстве трудового участия населения, особо выделяются как объемом работ, так и качеством их выполнения следующие:

а) проложенная вновь грунтовая дорога Ядрин—Шумерля через сплошной массив дубового леса на протяжении 23 км, с вырубкой и корчевкой пней на ширину полосы отвода 43 м;

б) проложенная вновь дорога по тракту Канаш—Шемурша в Шемуршинском сосновом лесу на протяжении 15 км, из них 10 км по одной прямой с вырубкой и корчевкой пней и выполнением 75 000 м<sup>3</sup> земляных работ;

в) построенная Опанас-Тамешская дамба на протяжении 750 п. м, высотой 3 м с одерновкой откосов и укреплением конусов камнями (Мало-Яльчикковский район);

г) построенная Трех-Балтаевская дамба в пойме реки Карклы на протяжении 1 347 п. м, высотой 2 м, с укреплением откосов, постановкой оградительных тумб и посадкой зеленых насаждений;

д) на тракт Чебоксары—Канаш вывезено трудучастием населения 18 130 м<sup>3</sup> камня и 16 800 м<sup>3</sup> песка

3. Дорожная сеть Чувашской АССР до 1930 г. на 99,1% состояла из естественных дорог плохого проезжего состояния. Такое состояние дорожной сети явилось одним из основных препятствий для экономического и культурного развития районов и республики в целом.

Начало борьбы с бездорожьем было положено в 1930 г. решением правительства в объявленную «Неделю дороги».

В результате трехлетней борьбы за дорогу в 1932 г. в Чувашии процент улучшенных дорог вывился с 0,3 до 47,5. В данное время имеется возможность нормальной связи с 89% районов и всеми важнейшими экономическими и административными пунктами.

4. Достиженные успехи в дорожном строительстве с трудовым участием населения являются в основном результатом непосредственного руководства и чуткого отношения к дорожному делу со стороны Обкома ВКП(б) и правительства Чувашской АССР, которые увязали дорожное строительство с основными хозяйственно-политическими кампаниями (посевная, уборочная, хлебозаготовки и пр.).

Значительную роль при этом сыграло живое руководство республиканского штаба содействия дорожному строительству и большое внимание к вопросам дорожного строительства большинства районных организаций в общественности: комсомола, Автодора, профсоюзам и печати.

За правильные организационные мероприятия, за ликвидацию обезлички в текущем уходе за дорогами, за проявленную инициативу и непосредственное руководство дорожными работами отмечают следующие районы:

а) Мало-Яльчикковский, Батыревский и Татаркасинский районы закон-

чили постройку улучшенных дорог с добавками на основных районных трактах с правильным техническим их оформлением и выполнением планов соответственно на 178, 142 и 188%;

б) Аlickовский район построил сеть районных дорог и выполнит годового план на 135%;

в) Шемуршинский и Шихирдановский районы организовали работы на одном из труднейших участках по проведению новой трассы дороги в пределах Шемуршинского леса.

За проявленную инициативу и правильное техническое руководство дорожными работами в этих районах объявляю благодарность: техникам Мало-Яльчиковского райдоротдела тт. Осину и Галанцеву, десятникам Батыревского райдоротдела тт. Смирнову и Николаеву, прорабу Шемуршинского района тт. Шлехеру, технику Корчагину и десятнику т. Имамдинову, десятнику Татаркасинского района т. Саптееву и студенту САДИ т. Иванову, технику Аlickовского района т. Хохлову.

Предлагаю начальнику Чувашдортранса представить указанных лиц к премированию.

За технически правильную постройку дорог и рациональную поставку текущего содержания объявляю благодарность: техникам Мало-Яльчиковского района т. Байдуганову и Батыревского района т. Романову.

За технически правильную организацию работ с трудовым участием на селения на дорогах высших классов и перевыполнение годового плана на общесоюзных трактах объявляю благодарность зам. начальника 11 строительного участка т. Лукину, прорабу т. Максимова, техникам тт. Слесареву, Здорнову и Макарычеву.

За достигнутую повышенную эффективность в дорожном строительстве с трудовым участием населения, удовлетворительное техническое качество выполненных дорожных работ, за правильно налаженные отношения в деле дорожного строительства с правительственными и директивными органами Чувашской АССР объявляю благодарность начальнику Чувашдортранса т. Никитину и инженеру т. Юдину с награждением их почетными грамотами и премированием.

Для закрепления достигнутых успехов в дорожном строительстве с трудовым участием населения полагаю необходимым усилить научную разработку вопросов дорожного строительства в Чувашии, для чего:

а) Предлагаю бюро экономических изысканий Главдортранса выделить специалистов для проработки вопроса о влиянии проведенного в Чувашии «дорожного строительства на развитие важнейших отраслей народного хозяйства ЧАССР», а также на выполнение основных хозяйственно-политических задач: с.-х. кампаний, хлебозаготовок и т. д.

Одновременно с тем провести экономические изыскания по ЧАССР с целью определения наиболее эффективного дорожного строительства для второй пятилетки.

б) ГИАТу предлагаю озаботиться организацией в Чувашии опытно-дорожно-исследовательской станции и выделить для этой работы квалифицированный персонал. Работу исследовательской станции обеспечить лабораторным оборудованием с открытием станции не позднее января 1933 г.

в) Начальнику Чувашского дортранса предлагаю проработать вопрос о системе правильной организации эксплуатационной службы на районных и сельских дорогах и представить Главдортрансу обоснованную заявку на необходимые дорожные оборудования и на инженерно-технический персонал

## **5 Приказ по Главдортрансу РСФСР от 5 ноября за № 138.**

*О прецировании ударников дорожного строительства с трудучастием*

Чувашская АССР, на основе широчайшей мобилизации внимания трудящихся масс, под непосредственным руководством обкома и правительства добилась в основном к XV годовщине Октябрьской революции ликвидации бездорожья, показав большевистские образцы умелой организации и проведения дорожных работ с трудучастием.

Особенно считаю себя обязанным с благодарностью отметить постоян-

ную заботу и внимание, оказываемые дорожному строительству со стороны секретаря обкома т. Петрова и председателя ЦИК Чувашской АССР т. Никитина.

Приказываю премировать по Чувашской АССР:

1. Председателя республиканского штаба по борьбе с бездорожьем т. Харитонову—золотыми часами.

2. Начальника Дортранса т. Никитина—путевкой в дом отдыха.

3. Главного инженера Дортранса т. Юдина—путешествием по Союзу. Всем премированным товарищам приказываю выдать грамоты ударников дорожного строительства с трудучастием.

В целях стимулирования развивающегося между отдельными дортрансами социальное соревнование по выполнению плана трудучастия приказываю: четверть почетную премию—переходящее знамя и автомобиль.

Порядок премирования почетной премией устанавливается следующий:

а) ежегодно к празднованию годовщины Октябрьской революции почетное знамя и автомобиль вручаются Дортрансу, давшему лучшие количественные и качественные показатели выполнения плана дорожного строительства с трудовым участием в течение летнего и осеннего месячников;

б) по подведении годовых итогов почетное знамя передается с новым автомобилем Дортрансу, давшему высшие показатели за истекший год;

в) к 1 мая почетное знамя и новый автомобиль вновь присуждается Дортрансу, давшему лучшие показатели по заготовке стройматериала и проведению подготовительных работ к строительному сезону.

В соответствии с этим порядком приказываю передать почетное знамя с автомобилем Дортрансу Чувашской АССР.

Чувашскую АССР объявляю опытным районом дорстроительства с трудовым участием и предлагаю секторам трудучастия, механизации и снабжения ГДТ к 1 мая 1933 г. организовать в Чувашской АССР межрайонную машино-дорожную станцию

## **6. Постановление президиума Центрального исполнительного комитета Чувашской АССР от 24 февраля 1933 г.**

### *«О премировании ударников дорожного строительства»*

Президиум Центрального исполнительного комитета Чувашской АССР отмечая успешное выполнение плана первой пятилетки дорожного строительства в четыре года и перевыполнение плана работ 1932 г. на 47%, постановляет:

1. За проявленную инициативу и энергию в общей борьбе трудящихся масс с вековым бездорожьем премировать из фонда, выделенного управлением шоссейных, грунтовых дорог и автотранспорта при СНК СССР (Дортранс), следующие районы, сельсоветы, колхозы и отдельных ударников:

1) Начальника Чувашдортранса т. Никитина карманными часами и фотоаппаратом.

2) Главного инженера Чувашдортранса т. Юдина—мотоциклом.

3) Ответственного секретаря Центрального совета общества Автодорог т. Сычева—фотоаппаратом.

4) Ответственного секретаря Мало-Яльчиковского райкома ВКП(б) т. Кузьмина—карманными часами.

5) М.-Яльчиковский район—оркестром духовой музыки и грузовым автомобилем Форд-АА.

### **ВЕЛОСИПЕДАМИ:**

1) Врача Мало-Яльчиковской больницы т. Матвеева.

2) 240-й эксплуатационный участок Чувашдортранса,

3) 242-й эксплуатационный участок Чувашдортранса,

4) 14-й околотовок 242 эксплуатационного участка Чувашдортранса

5) 241-й эксплуатационный участок Чувашдортранса,

6) 7-й прорабский участок Чебоксары—Канаш,

7) Цивильский районный совет общества Автодор».

## **ФОТОАППАРАТАМИ.**

- 1) Ямбаровскую ячею ВЛКСМ (Чебоксарского района),
- 2) т. Молодцова (десятника М.-Яльчиковского района),
- 3) т. Смирнова (десятника Б. Батыревского райисполкома)

## **РАДИОПРИЕМНИКАМИ:**

- 1) Шатмапосинский сельсовет Аликовского района,
- 2) Старо-Шатмаповский сельсовет Канашского района,
- 3) Богатыревский сельсовет Цивильского района,
- 4) Дальне-Сорминский сельсовет Канашского района,
- 5) Ямбарувский колхоз Чебоксарского района,
- 6) Байдеряковский колхоз М.-Яльчиковского района,
- 7) Сабанчинский колхоз М.-Яльчиковского района.

## **КОСТЮМАМИ:**

- 1) т. Кириллова (председателя Ново-Тивчуринского сельсовета М.-Яльчиковского района),
- 2) т. Филиппова (председателя Ново-Деревенского сельсовета Цивильского района),
- 3) т. Ефимова (председателя Чулкуманинского сельсовета, Канашского района),
- 4) т. Трофимова (председателя Сабанчинского колхоза, М.-Яльчиковского района),
- 5) т. Тимофеева (председателя колхоза «Пчелкино», Цивильского района),
- 6) т. Изарбеева (председателя Канашского райдорштаба),
- 7) т. Макарычева (начальника участка),
- 8) т. Саптеева (Татаркасинский доротдел),
- 9) т. Асанина (начальника 7 района тракта Чебоксары—Канаш),
- 10) т. Слесарева (дорожного техника),
- 11) т. Здорнова (техника 241 эксплуатационного участка),
- 12) т. Козлова (техника тракта Чебоксары—Канаш),
- 13) т. Николаева (доринспектора Б. Батыревского района),
- 14) т. Максимова (производителя работ тракта Чебоксары—Канаш),
- 15) т. Хомуткина (десятника),
- 16) т. Скворцова (бригадира Байдеряковского колхоза, Мало-Яльчиковского района),
- 17) т. Доброхотова (тоже),
- 18) т. Галаецева (дорожного инспектора М.-Яльчиковского района)

## **КОЖАНЫМИ САПОГАМИ:**

- 1) т. Гаврилова (председателя Байтеряковского колхоза, Мало-Яльчиковского района),
  - 2) т. Олбутова (председателя колхоза Татаркасинского района),
  - 3) т. Кудрова (колхозника М.-Яльчиковского района),
  - 4) т. Лукина (производителя работ),
  - 5) т. Багрова (дорожного десятника Аликовского района).
- Выделить местный фонд и премировать:

## **РАБОЧИМ КОСТЮМОМ:**

- 1) т. Богдерева (М.-Яльчиковский район),
- 2) т. Олбутова (председателя колхоза Татаркасинского района),
- 3) т. Изаева (Б. Батыревский сельсовет, Б. Батыревского района),
- 4) т. Семенова (Н.-В. Шигалинский сельсовет Б. Батыревского района),
- 5) т. Андропова (бригадира с. Мордовские Тюки, Шемуршинского района),
- 6) т. Захарова (бедняк 60 л., деревни Н. Шорсирмы, Цивильского района),
- 7) т. Тимофеева (д. Сиделевой, Канашского района),
- 8) т. Егорова (колхозника Чебоксарского района),

9) т. Иванова (доруполномоченного с. Яншихово-Норваши, Канашского района),

10) т. Волкова (инструктора Осоавиахима Татаркасинского района),

11) т. Зотова (автодороваца Шемуршинского района),

12) т. Табукова (колхозника Б.-Яльчиковского колхоза им. Ленина, М.-Яльчиковского района),

13) т. Серебряного (ударника д. Б. Ютуть, Ядринского района).

#### **ОТРЕЗАМИ НА КОСТЮМ:**

1) т. Макарову (работницу по постройке трубы),

2) т. Васильеву (дорожного уполномоченного дер. Антраки, Цивильского района),

3) т. Теплову (колхозницу М.-Яльчиковского района),

4) т. Григорьеву (д. Оженары, Канашского района),

5) т. Гордееву (беднячку Чебоксарского района).

6) Отпустить в распоряжение Шкиндановского оаисполкома три мужских костюма для премирования отдельных ударников дорожного строительства.

#### **ДЕНЬГАМИ:**

1. Областной комитет ВЛКСМ в размере 1 000 руб.

2. Газеты «Канаш», «Красная Чувашия» и «Колосаяк сулесе» представить для премирования на Всесоюзный конкурс по дорожному строительству с трудовым участием населения 1932 г.

3. Учредить переходящее красное знамя Центрального исполнительного комитета Чувашской АССР за успешную борьбу райсонов с бездорожьем.

4. Вручить переходящее красное знамя Центрального исполнительного комитета Чувашской АССР Мало-Яльчиковскому району за успешное выполнение плана работ 1931—32 г.

5. Ядринский район за плохую организацию трудящихся масс района на борьбу с бездорожьем и невыполнение плана работ 1932 г. лишит присужденной в 1932 г. (постановление ЦИК Чувашской АССР от 21 мая 1932 г.) премии—грузового автомобиля.

#### **7. Протокол заседания Центрального штаба по борьбе с бездорожьем при ЦС Автодора СССР от 17/IV 1933 г. по докладу комиссии об установлении организаций и лиц, подлежащих премированию по Всесоюзному конкурсу за выполнение плана дорожного строительства с трудучастием в 1932 г.**

За перевыполнение I пятилетки дорожного строительства с трудучастием населения, образцовую организацию и правильную постановку массовой работы, высокое качество дорожного строительства, максимальное привлечение населения, широкое применение трудового участия населения на дорогах высших классов, за оказание братской помощи Республике немцев Поволжья, за исключительно чуткое и внимательное отношение к дорожному строительству с трудучастием со стороны руководящих органов республики, за активную помощь дорожному строительству с трудучастием со стороны республиканского штаба борьбы с бездорожьем—относит к первой группе допущенных к Всесоюзному конкурсу и премировать:

Республику в целом—грузовой автомашиной с полным содержанием и обслуживанием в пути по ремонту шоссе Чебоксары—Канаш, комплектом инструментов для духового оркестра, семью фото-аппаратами, семью радиоприемниками, пятью велосипедами.

СНК ЧАССР—легковой автомашиной (постановление СНК РСФСР от 20/IV 1933 г. за № 374).

#### **РАЙОНЫ:**

1. Мало-Яльчиковский—выполнивший план на 130%—легковым автомобилем (постановление СНК РСФСР за № 374).

2. Татаркасинский—выполнивший план на 111%—легковым автомобилем (тоже).

3. Шихирданский—выполнивший план на 248%—машино-дорожным отрядом.

#### **АВТОДОР:**

Цивильский райсовет—за активную работу по организации дорожного строительства с трудучастием—велосипедом.

ВЛКСМ—Областной комитет—за практическую помощь дорожному строительству с трудучастием населения, за организацию суботников и массовый выход на работы—грамотой.

Газеты—за организацию масс и общественности на борьбу с бездорожьем, за своевременное сигнализирование о недостатках и прорывах на фронте дорожного строительства, за широкую пропаганду трудового участия, за организацию выездных редакций и постов на важнейших объектах строительства:

1. Республиканскую газету «Канаш»—грамотой и 1 000 руб.
2. Республиканскую «Кр. Чувашия»—грамотой и фотоаппаратом.
3. Районную—«Колхоз Сюлебе»—фотоаппаратом.

Колхозы: за своевременный выход на работы и перевыполнение нарядов: Бандеряковский—швейной машиной;

Ядобиинский—швейной машиной;

Сабанченский—швейной машиной;

Им. Пчелкина—швейной машиной.

Для премирования отдельных ударников дорожного строительства с трудучастием колхозников и единоличников:

- т. Иванова—доруполномоченного с. Мармыши,
- т. Синякова—председателя Козловского колхоза,
- т. Воробьева—бедняка деревни Андреевка,
- т. Бригадерева—единоличника Мало-Яльчиковского,
- т. Григорьеву—доруполномоченного дер. Опиноры,
- т. Серебряного—доруполномоченного дер. Б. Югуев,
- т. Федорова—бригадира Батыревского района,
- т. Егорова—колхозника Чебоксарского района,
- т. Сайфутдинова—ударника Цивильского района,
- т. Васильеву—беднячку дер. Антроки,
- т. Мордвова—бедняка дер. Антроки,
- т. Гордееву—беднячку Чебоксарского района.

Выделить в распоряжение Дорожного штаба Чувашской АССР: Мужских полупальто—2. Дамских полупальто на вате с меховым воротником—1. Детских пальто на вате с меховыми воротниками—11. Шелковых платков—3. Свитров мужских—3. Дамских трико—2. Байковых одеял—6. Портфелен—1.

#### **Районных работников:**

- т. Дмитриева—председателя М.-Яльчиковского рика—патефоном.
- т. Слесарева—прораба на тракте Чебоксары—Канаш—мужским пальто на вате с меховым воротником,
- т. Ядринцева—председ. ранштаба Атиковского района мужским пальто на вате с меховым воротником,
- т. Овчинникова—председ. райштаба Татаркасинского района—мужским пальто на вате с меховым воротником,
- т. Павлова (инвалид 65 лет)—дормастера 21 эксплуатационного участка—полупальто мужским на вате с меховым воротником, 2 детскими пальто на вате с меховыми воротниками, 1 банковым одеялом,
- т. Дмитриева—пред. Цивильского райсовета Автодора—полупальто,
- т. Антонову—Шихирдановским райком ВКП(б)—дамским пальто на вате с меховым воротником, одним детским пальто,
- т. Сангеева—дорожного десятника Татаркасинского района—мужским полупальто на вате с меховым воротником,
- т. Здорнова—техника 241 эксплуатационного участка—2 детскими пальто на вате с меховым воротником,
- т. Пашкова—доруполномоченного Ибресинского района 1 мужским



свитром, 1 блйковым одеялом, 1 детским пальто на вате с меховым воротником,

т. Матвеева—врача М.-Яльчиковского района велосипедом и грамотой учарника.

#### Республиканских работников:

т. Тихова нач. сектора трудового участка Дортранса—2 детскими пальто на вате с меховым воротником, полу пальто дамским с меховым воротником, 2 дамскими трико, мужским пальто на вате с меховым воротником,

т. Юдина ст. инженера Дортранса—шелковой шалью, 2 детскими свитрами, 1 000 руб.,

т. Сычева—ответственного секретаря Чувашского совета Автодора—серебряным портсигаром,

т. Никитина—начальника Дортранса 2 детскими пальто на вате с меховым воротником, 2 детскими свитрами, полу пальто детским на вате с меховым воротником, 2 пары дамских трико, 1 000 руб.

### 8. Резолюция I Всероссийского совещания по участию

#### «ОБ ИТОГАХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЗА 1932 г. И О МЕРАХ К УСПЕШНОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНА 1933 г.

#### 1

1. В результате успешного выполнения первой пятилетки в четыре года, неуклонного проведения политики индустриализации и развернутого социалистического наступления по всему фронту, рабочий класс СССР под руководством большевистской партии и ее вождя т. Сталина, создав собственную передовую техническую базу для социалистической реконструкции всего народного хозяйства, превратил СССР из отсталой, мелкокрестьянской страны, какой была старая Россия, в передовую, могущественную индустриальную страну с крупнейшим коллективизированным сельским хозяйством, вооруженным самыми совершенными машинами высокой производительности.

Значительные успехи достигнуты СССР в результате выполнения первой пятилетки и в дорожном хозяйстве. Социалистическая страна покрылась сетью новых дорог с усовершенствованным покрытием, связывающих крупные промышленные центры с районами, колхозами, МТС и совхозами. Особенно увеличилась сеть новых дорог в национальных республиках и областях. Крупные успехи достигнуты в области дорожного строительства с трудовым участием.

2. Трудовое участие, впервые примененное в 1929 г. на основании закона о дорожном строительстве в Чувашской АССР при активной поддержке Автодора, к концу первой пятилетки, благодаря мощному подъему социалистического строительства и возросшей активности колхозников, МТС, совхозов, бедняцких и середняцких масс единоличников, включившихся в борьбу с бездорожьем, превратилось в решающий фактор в деле ликвидации бездорожья.

3. Социалистические темпы развития трудового участия, несмотря на незначительные увеличения бюджетных ассигнований, обеспечили значительное возрастание удельного веса трудового участия в общих вложениях в дорожное хозяйство. В 1930 г. трудовое участие в общих вложениях занимало 12%, в 1931 г.—36% и в 1932 г.—67%.

4. План дорожного строительства с трудовым участием населения, МТС и совхозов в 1932 г., утвержденный правительством в общей сумме 274 млн руб., выполнен в физическом объеме на 114,9% и по использованию трудовых ресурсов на 89,2%. В дорожное строительство в 1932 г. было вовлечено 10 340 тыс. чел. населения, 3 884 тыс. однокопных подвод и 15,5 тыс. тракторов.

5. В итоге план 1932 г. по строительству новых дорог, профилированных и улучшенных, выполнен на 81,0% (28 837,1 км), с каменным покрытием

на 71,9 (1006,7 км), искусственных сооружений на 120,7% (375 213,1 пог. м); план ремонта в общем выполнен на 158,8%; кроме того сверх плана произведены большие работы по благоустройству дорог (озеленение, установка знаков).

6. Успехи, достигнутые в 1932 г., явились результатом правильной ленинской политики партии, постоянного внимания и заботы, оказываемых правительством дорожному строительству с трудовым участием, издания ряда законов, имеющих огромное организующее значение в проведении трудового участия, и значительно возросшей активности колхозников, МТС, совхозов и единоличников.

7. Особенно успешно выполнили планы дорожного строительства с трудовым участием национальные АССР и области: Чувашская, Марийская, Удмуртская, Дагестанская, Кара-Калпакская и Б.-Монгольская.

Учитывая, что:

1) привлечение к дорожному строительству десятиллионной армии колхозников и единоличников, массовое участие тракторов, МТС и совхозов, дающих в результате десятки новых дорог, играет огромную роль в организационно-хозяйственном укреплении колхозов;

2) прямая и тесная увязка трудового участия с подготовкой дорог к успешному проведению посевной, уборочной и хлебозаготовительной кампании способствует не только выполнению планов дорожного строительства, но поднимает трудовое участие на принципиальную высоту хозяйственно-политических задач;

3) шесть исторических условия мирового вояды пролетариата т. Сталина имеют исключительное значение в деле наилучшего использования трудового участия, и

4) что решения январского пленума ЦК и ЦКК должны найти свое выражение:

а) в максимальном использовании дорожных машин и тракторов с одновременным развертыванием изготовления простейших дорожных сварадков;

б) в широком применении рационализаторских мероприятий;

в) в поднятии качества работ и снижении себестоимости;

г) в максимальном усилении технического руководства и подготовки кадров низовых дорожных работников из числа колхозников и единоличников;

д) в широко развернутой технической пропаганде;

е) в улучшении культурно-бытовых условий инженерно-технических работников трудового участия;

ж) в максимальном развертывании соцсоревнования и ударничества;

з) в ликвидации дорожной обезлички (прикрепление дорог к колхозам, совхозам, МТС);

и) в коренной перестройке руководства строительством, ремонтом и содержанием дорог низовой сети,—

совещание постановляет:

1. Обязать начальников дортрансов:

а) войти с конкретными предложениями в местные руководящие организации о проведении немедленно, по окончании посевной кампании, месячника дорожного строительства с трудовым участием населения и подготовки дорог к уборочной кампании;

б) установить в соответствии с годовым производственным планом дорожного строительства для каждого района конкретные задания, обеспечивающие к окончанию месячника выполнения плана заготовок стройматериалов на 90%, строительства новых дорог на 50% и ремонта существующих на 80% с использованием трудовых ресурсов на 60%;

в) одновременно с развертыванием подготовки дорог к уборочной кампании усилить строительство подъездных путей к железнодорожным станциям, пристаням, сельскохозяйственным, промышленным предприятиям и особенно к предприятиям по производству строительных материалов.

2. Предложить начальникам дортрансов:

а) активизировать работу областных, краевых и АССР штабов, проверить работоспособность районных штабов, сельских троек и дорожных

уполномоченных, проявив особую классовую бдительность по выявлению и изгнанию из рядов доруполномоченных социально-чуждых элементов;

б) добиться привлечения к организации трудового участия автодорожников, комсомольской общественности и печати, заключив с каждой из этих организаций договор на оказание практической помощи делу выполнения плана дорожного строительства с трудовым участием;

в) используя опыт Чувашской АССР и Горьковского края, добиться организации выездных редакций краевых и районных газет и установления рабкоровских постов на отдельных ответственных участках стройки;

г) широко использовать радио, организуя через него доклады, переключку и соревнование передовых районов;

д) использовать избыточные и избачей как низовых организаторов массовой работы вокруг трудового участия и как пропагандистов беспощадной борьбы с бездорожьем;

е) оживить работу дорожных секции, провести районные слеты их председателей, проработать формы практического участия в организации дорожных работ депутатских групп, активизируя и направляя их работу по линии максимального использования трудового участия;

ж) в период месячника, используя массовое привлечение населения к дорожным работам и наибольшее оживление работы секций сельсоветов, Автодора и комсомола, создавать и укреплять вокруг дорожного строительства актив энтузиастов-дорожников, охватывая при этом все большие массы трудового населения.

3. По опыту прошлого года считать целесообразным, не ограничиваясь месячником, в отдельные периоды строительства проводить декадни и субботники дорстроительства с трудовым участием, рассматривая их как один из методов массовой работы, задачами которой является мобилизация трудящихся на ликвидацию прорыва, на развертывание соцсоревнования, ударничества и на выполнение планов.

4. Придавая огромное значение конкурсу, предложить начальникам дортрансов наряду с республиканским конкурсом провести по всем АССР, краям, областям и районам местные конкурсы на лучшее выполнение плана дорожного строительства с трудовым участием 1933 г.; непременным условием конкурса должно являться 100%-ное выполнение плана трудового участия в физическом объеме по использованию трудовых ресурсов и по качественным показателям.

5. Учитывая огромное значение профсоюзов в организации новых форм труда, соцсоревнования, ударничества, декадников, субботников, конкурсов и посылок бригад, войти со специальным докладом в ЦК союза железнодорожного, шоссейного и портового строительства и в ЦК союза шоферов о взаимной работе профсоюзов и дорожных органов в этой области.

6. Учитывая положительный опыт посылок буксирных бригад из передовых краев в отстающие, рекомендовать Главдортрансу в 1933 г. охватить все отстающие края и области буксирными бригадами, приурочив посылку их к проведению месячника.

7. Приветствуя решения Горьковского края, Московской области, ЦО и Ср.-Волжского края о вступлении в соцсоревнование на лучшее выполнение плана дорожного строительства, считать необходимым рекомендовать остальным дортрансам вступить в соцсоревнование, одновременно обязав начальников дортрансов на основе массово-разъяснительной работы вовлечь в соцсоревнование все районы, отдельные колхозы, МТС и совхозы, всемерно способствуя развертыванию ударничества на дорожном строительстве с трудовым участием.

8. Придавая исключительное хозяйственно-политическое значение постановлению Совета народных комиссаров РСФСР о проведении месячника подготовки дорог к уборочной кампании, совещание предлагает дорожным органам довести его до самых широких масс колхозников и единоличников и на основе этих директив по-большевистски мобилизоваться в первую очередь самими дорожниками.

9. В целях обеспечения полного участия МТС и совхозов на дорожных работах в период проведения месячника установить для каждой МТС и

каждого совхоза конкретный план работ с установлением точного списка объектов, на которые привлекается данная МТС и совхоз.

10. Особо разработать мероприятия, обеспечивающие полное натуральное привлечение в период месячника к дорожным работам всех кулацких элементов на срок не менее 12 дней, в корне пресекая при этом все попытки кулачества уклониться от работы или вести агитацию против трудучастия и дорстроительства.

11. Предложить начальникам Дортрансов на время проведения месячника командировать в районы для усиления технического руководства специалистами краевых и областных дорожных аппаратов, усилив одновременно посылку на места строительства отдельных объектов студентов дортехникумов и втузов.

12. Предложить начальникам дортрансов и главдортрансу обратить исключительное внимание на развертывание трудового участия на дорогах высших классов, на форсирование темпов строительства в районах сплошной коллективизации, в национальных районах, в районах группы «А» и в районах свеклосеяния.

13. Предложить начальникам дортрансов широко развернуть работы по прикреплению дорог к отдельным колхозам, МТС и совхозам, а ГДТ—не позднее августа 1933 г. спустить на места конкретные технические указания о порядке ухода за прикрепленными дорогами.

14. Предложить начальникам дортрансов и райдоротделов конкретными мероприятиями обеспечить выполнение планового задания по изготовлению простейших дорожных снарядов, рассматривая это задание как одно из важнейших мероприятий, направленных к правильному использованию трудового участия и повышению производительности труда.

15. В целях очищения дорожного аппарата и низовых его звеньев от социально чуждых элементов предложить всем дортрансам беспощадно изгонять из рядов дорожных работников всех примазавшихся классово чуждых элементов, подкулачников, рвачей, лодырей и оппортунистов, пытающихся тормозить успешное развитие дорожного хозяйства.

16. Предложить начальникам дортрансов принять все меры к безотлагательному упорядочению в дорорганах социалистического учета, с тем, чтобы обеспечить своевременное и исчерпывающее представление отчетных материалов по формам и в сроки, установленные Главдортрансом.

17. Категорически предложить всем дортрансам и райдоротделам прекратить массовое взимание с населения денежных средств взамен натурального трудового участия, допуская денежную замену лишь в исключительных случаях, предусмотренных в постановлениях ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г.

18. Категорически воспретить какие бы то ни было отчисления в местный бюджет из средств, собираемых взамен трудучастия, и установить строгий порядок расходования этих средств только на нужды дорожного строительства по сметам, утвержденным райисполкомами и дортрансами.

19. Отмечая недочеты и разнообразие форм дорожных органов, обслуживающих работы с трудучастием в районах, в дортрансах и ГДТ, совещание поручает Главдортрансу разработать и преподать на места единые образные формы организационного построения всех звеньев дорожного аппарата, обратив особое внимание на укрепление районного звена.

20. Совещание поручает Главдортрансу особо разработать мероприятия по подготовке кадров для дорог низовой сети и трудового участия и обеспечению ими районов и одновременно предлагает начальникам дортрансов обеспечить выполнение установленных ГДТ контрольных заданий подготовки дорорганизаторов и дорулономоченных для трудового участия.

21. Учтя, что 1933 г. приобретает особое значение как первый год второй пятилетки, в период которой по директивам XVII партконференции автомобильному транспорту должны быть обеспечены более быстрые темпы развития нежели по другим видам транспорта, совещание призывает всех дорожников и автодорожскую общественность приложить все усилия для того, чтобы огромные задачи по закреплению завоеванных позиций на фронте освоения трудового участия были разрешены 100%-ным выполнением плана как в количественном отношении, так и в качественных показателях.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие . . . . .	5
-----------------------	---

## Часть I

### Социалистический труд миллионов побеждает

I. Историческая справка . . . . .	5
II. Состояние дорожного хозяйства к началу пятилетия . . . . .	8
III. Рост грузооборота и потребность в дорогах . . . . .	9
IV. Организация масс за борьбу с бездорожьем . . . . .	11
V. 1929 г.—начало исторического похода на бездорожье . . . . .	—
VI. 1930 г.—год первой победы на дорожном фронте . . . . .	13
VII. 1931 г.—решающий год борьбы с бездорожьем . . . . .	16
VIII. Организация работ в 1931 г. . . . .	17
IX. Итоги работ 1932 г. . . . .	20
X. Итоги первой пятилетки . . . . .	23
XI. Физические показатели выполнения пятилетки . . . . .	—
XII. Качественная характеристика выполнения пятилетки . . . . .	24
XIII. Техническая характеристика строительства . . . . .	28
XIV. Экономический эффект развертывания дорожного строительства . . . . .	32
XV. Остатки кулачества Чувашской АССР—против хорошей дороги . . . . .	33

## Часть II

### В борьбе за хорошую дорогу

I. Успехи дорожного строительства . . . . .	34
II. Участие партийного руководства и правительства в борьбе с бездорожьем . . . . .	35
III. Работа штаба по борьбе с бездорожьем . . . . .	39
IV. Работы печатей . . . . .	42
V. Работа Чувашского совета профессиональных союзов . . . . .	45
VI. Комсомол Чувашской АССР в борьбе за культурную дорогу . . . . .	47
VII. Работа Автодора . . . . .	50
VIII. Работа Наркомпроса и других организаций . . . . .	52
IX. Районные организации в борьбе с бездорожьем:	
Малояльчиковский район . . . . .	53
Батыревский район . . . . .	56
Татарстанский район . . . . .	57
Шемуршинский район . . . . .	—
X. Отношение населения Чувашии к труду . . . . .	59
XI. Дортранс и его работа . . . . .	63
XII. Работа на Шемуршинском тракте . . . . .	75
XIII. Организация трудового участия на дорогах высших классов . . . . .	80
Заключение . . . . .	84

**ПРИЛОЖЕНИЕ.** Выписки из постановлений правительства и организаций, руководящих дорожным строительством. 85

Цена 1 р.



Дорожная сеть Чувашии до революции