



УДК 908
DOI 10.52575/2687-0967-2022-49-4-870-879
Оригинальное исследование

Развитие дорожной сети республиканского значения Курской области в годы IV пятилетки (1946–1950 гг.)

Иваненко Я.И. 

Белгородский государственный национальный исследовательский университет,
Россия, 308015, г. Белгород, ул. Победы, д. 85
E-mail: shlif89@yandex.ru

Аннотация. В статье анализируются результаты деятельности дорожного отдела Курского областного Исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся и подчиненных ему органов по развитию дорожной сети республиканского значения в 1946–1950 гг. В качестве источников исследования выступили ранее не опубликованные документы, которые хранятся в фондах Государственного архива Российской Федерации, Государственных архивов Курской и Белгородской областей. Изучение данных архивных документов позволило установить протяженность, маршруты и характеристику дорожного полотна автомобильных дорог республиканского значения, проходящих по территории Курской области, а также выявить объемы работ, сделанных на них дорожниками в рассматриваемый период. На основании изучения годовых отчетов курского областного дорожного отдела за 1946–1950 гг. автор приходит к выводу о том, что деятельность органов государственной власти региона по развитию путей сообщения республиканского значения была весьма неоднородна в различные годы IV пятилетки. Однако сделанные работы в конечном счете позволили качественно улучшить состояние дорожного хозяйства на некоторых важных участках обслуживаемых трасс. Кроме того, осуществление ряда мероприятий организационного характера стало для курских дорожников залогом проведения будущих дорожных работ.

Ключевые слова: Курская область, четвертая пятилетка, автомобильные дороги, дорожная сеть, дорожное строительство, развитие автомобильных дорог

Для цитирования: Иваненко Я.И. 2022. Развитие дорожной сети республиканского значения Курской области в годы IV пятилетки (1946–1950 гг.). *Via in tempore. История. Политология.* 49 (4): 870–879. DOI: 10.52575/2687-0967-2022-49-4-870-879

Development of the Nationwide Importance Roads in Kursk Region During the Fourth Five-Year Plan (1946–1950)

Yaroslav I. Ivanenko 

Belgorod National Research University,
85 Pobeda St., Belgorod 308015, Russia
E-mail: shlif89@yandex.ru

Abstract. The article analyzes the activities of the road department of the Kursk Regional Executive Committee of the Council of Workers Deputies and its subordinate bodies for the development of the road network of nationwide significance in the region in 1946–1950. The sources of the study were previously unpublished documents that are stored in the funds of the State Archives of the Russian Federation, the State Archives of the Kursk and Belgorod regions. The study of the data of archival documents made it possible to establish the length, routes and characteristics of the roadbed of highways of national significance passing through the territory of the Kursk region, as well as to identify the amount of work done on them by road workers during the period under review. Based on the study of the annual reports of the Kursk regional road department for 1946–1950 the author comes to the conclusion



that the activities of the road authorities of the region in the development of means of communication of republican significance were very heterogeneous in different years of the 4th five-year plan. However, the work done, ultimately, made it possible to qualitatively improve the state of the road economy on some important sections of the serviced routes. In addition, the implementation of a number of organizational measures has become a guarantee for future road works for the Kursk road workers.

Keywords: Kursk region, fourth five-year plan, roads, road network, road construction, development of roads

For citation: Ivanenko Ya.I. 2022. Development of the Nationwide Importance Roads in Kursk Region During the Fourth Five-Year Plan (1946–1950). *Via in tempore. History and political science.* 49 (4): 870–879 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2022-49-4-870-879

Введение

За годы Великой Отечественной войны экономике СССР был нанесен колоссальный ущерб. Поэтому после окончания военных действий перед руководством государства встала сложная задача восстановления народного хозяйства. Для ее выполнения Верховный Совет принял Закон СССР от 18 марта 1946 г. «О четвертом пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства страны на 1946–1950 гг.». Согласно данному закону, целью IV пятилетки являлось «восстановить пострадавшие районы страны, восстановить довоенный уровень промышленности и сельского хозяйства и затем превзойти этот уровень в значительных размерах» [Закон СССР «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.», 1946].

При этом в новой пятилетке большие задачи возлагались на транспорт, в том числе автомобильный. В частности, указанный Закон СССР предусматривал: «...увеличить за пятилетие автомобильный парк страны вдвое по сравнению с довоенным временем..., организовать межрайонные автотранспортные перевозки, обеспечить замену автотранспортом железнодорожных перевозок на короткие расстояния» [Закон СССР «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.», 1946]. Для выполнения поставленных советским правительством задач в новой пятилетке требовалось проведение комплекса мероприятий, направленных на качественное совершенствование существующей автодорожной сети.

Следует заметить, что историки, по большей части сосредоточившись на восстановительных процессах советской экономики в годы IV пятилетки, не уделяют достаточного внимания изучению содержания и развития автомобильных дорог. Исключением в этом плане является труд А.С. Кудрявцева «Очерки истории дорожного строительства в СССР (послеоктябрьский период)», в одном из разделов которого описывается дорожное строительство в 1946–1950 гг. [Кудрявцев, 1957]. Различные аспекты автодорожного хозяйства Воронежской области, Башкирской АССР, Кировской области в указанный период рассматриваются в диссертационных исследованиях и научных статьях И.Н. Лихарадовой [Лихарадова, 2001, 2004], Р.Р. Олейник (Гареевой) [Олейник, 2018; Гареева, 2015], монографии Ф.О. Гулямова [Гулямов, 1996]. Процесс развития дорожной сети Дальневосточного региона РСФСР в годы первой послевоенной пятилетки анализируется в диссертации А.В. Лаврентьева [Лаврентьев, 2004] и коллективной монографии «Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.)» [Сметанко и др., 2008]. Трудовое участие сельского населения Челябинской и Чкаловской областей РСФСР в строительстве дорог во второй половине 1940-х гг. рассматривается в работе Р.Р. Хисамудиновой [Хисамудинова, 2013]. В научной статье Я.И. Иваненко исследуются вопросы организации трудового участия сельского населения в содержании и строительстве автогужевых дорог Курской области в годы IV пятилетки (1946–1950 гг.) [Иваненко, 2022].

Таким образом, можно заключить, что в отечественной исторической науке не получили должного освещения вопросы содержания, ремонта и строительства дорожно-



мостового хозяйства различных регионов РСФСР в годы IV пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства 1946–1950 гг. Это в полной мере относится и к Курской области. Вместе с тем, несмотря на свою аграрную специфику, в годы первых пятилеток на территории Курской области проходил процесс индустриализации. Например, в III пятилетке в регионе велось новое строительство таких крупных предприятий союзного значения, как завод по производству синтетического каучука и аккумуляторный завод в Курске, котлостроительный завод в Белгороде. Кроме того, в п. Кшенский продолжалось строительство одного из крупнейших по мощности в РСФСР сахарного завода, начатое еще в 1936 г. Также во 2-й половине 1930-х в регионе шла разработка железорудных запасов Курской магнитной аномалии. С началом Великой Отечественной войны все эти процессы были прерваны, а территория Курской области в 1941–1943 гг. находилась во временной немецко-фашистской оккупации. После окончания войны строительство всех крупных предприятий было возобновлено. Интенсивное возрождение народного хозяйства требовало восстановления уничтоженных и поврежденных в ходе боевых действий объектов транспортной инфраструктуры, а также производства их качественного улучшения.

Объект и методы исследования

Учитывая вышеизложенное, целью настоящей статьи выступает анализ развития дорожной сети республиканского значения Курской области в 1946–1950 гг. При этом уточним, что главным органом, ответственным за содержание и строительство всей дорожной сети в границах региона, являлся областной дорожный отдел Курского областного Исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся.

Объектом исследования выступают результаты деятельности курского областного дорожного отдела и подчиненных ему дорожно-эксплуатационных участков, машинно-дорожной станции (или в случае их обобщения – дорожных органов) по обеспечению развития автомобильных дорог республиканского значения, проходящих по территории Курской области в годы IV пятилетки (1946–1950 гг.).

Методологическая основа статьи представлена комплексом общенаучных и частнонаучных методов. В частности, диалектический и хронологический методы предоставили возможность проследить рассматриваемую проблему в развитии, последовательности происходивших событий. Использование сравнительно-исторического метода позволило сопоставить результаты работы дорожных органов Курской области по развитию путей сообщения республиканского значения в период с 1946 г. по 1950 г. и сформулировать на основании этого определенные выводы. С помощью метода индукции были обобщены проблемы, возникавшие в ходе функционирования дорожных органов региона по каждому году IV пятилетки. Посредством статистического метода проанализированы количественные и качественные показатели работы курского областного дорожного отдела и подчиненных ему органов по развитию дорожной сети республиканского значения в рассматриваемый период и сделаны соответствующие выводы.

Хронологические рамки статьи включают в себя период с 18 марта 1946 г. по 31 декабря 1950 г., что объясняется сроками действия IV пятилетнего плана, в соответствии с которым осуществлялось послевоенное восстановление и развитие народного хозяйства СССР.

Географические рамки статьи включают в себя Курскую область в ее административно-территориальных границах по состоянию на 1946–1950 гг.

В качестве источников исследования выступили ранее не опубликованные документы, содержащие сведения о деятельности дорожных органов Курской области, которые хранятся в Государственном архиве Российской Федерации (фонд Главного дорожного управления при Совете министров РСФСР – А-399), Государственном архиве Курской области (фонд Курского областного дорожного отдела – Р-389) и Белгородской области (фонд Грайворонского районного дорожного отдела – Р-347).

Результаты и их обсуждение

Интенсивные восстановительные процессы народного хозяйства Советского Союза, запланированные в рамках IV пятилетки, потребовали активной работы транспорта, выступающего связующим звеном во всех проводимых мероприятиях. Поэтому приоритетной задачей дорожных органов Курской области в 1946–1950 гг. стало содержание в надлежащем состоянии и качественное улучшение существующих путей сообщения, и прежде всего тех, которые имели республиканское значение. Изучение архивных документов демонстрирует, что по состоянию на 1 января 1946 г. общая протяженность обозначенной дорожной сети в границах региона составляла 577,78 км и включала в себя следующие дороги:

1. Воронеж – Курск (через г. Старый Оскол) протяженностью 190,12 км;
2. Курск – Глухов (через г. Льгов, г. Рыльск) протяженностью 169,05 км;
3. Белгород – Лукьяновка (через г. Короча) протяженностью 131,46 км;
4. Белгород – Ахтырка (через г. Грайворон) протяженностью 87,15 км⁸⁸.

Все указанные маршруты обслуживались силами четырех дорожно-эксплуатационных участков (ДЭУ). Каждый из них имел индивидуальный номер и название, исходя из наименования населенного пункта, в котором размещалась его контора. Такими участками в 1946–1950 гг. являлись 141-й Белгородский, 144-й Львовский, 146-й Курский, 148-й Старооскольский ДЭУ.

С учетом того, что из 577,78 км дорожной сети республиканского значения 26,96 км находилось в ведении городов и совпадало с другими дорогами, непосредственно в обслуживании четырех дорожно-эксплуатационных участков находилось 550,8 км пути⁸⁹.

Применительно к качественной характеристике обозначенных дорог, проходящих по территории Курской области, можно констатировать, что на начало 1946 г. из 550,8 км дорожного полотна твердое покрытие имело лишь 57,2 км, или 10,4 %⁹⁰. Данное обстоятельство не способствовало стабильности автотранспортных перевозок, так как ставило их в прямую зависимость от погодных условий.

По этой причине в целях кардинального изменения существующего положения дел в сфере автотранспортной инфраструктуры Курской области в 1946–1950 гг. было запланировано проведение большого объема дорожно-строительных работ. В частности, согласно докладу о состоянии дорожного хозяйства Курской области и плану дорожного строительства в IV пятилетке 1946–1950 гг., подготовленному заведующим областным дорожным отделом Бондаревым М.С., по дорогам республиканского значения планировалось:

– мощение мостовых на подъездах к городам протяженностью 50 км (особенно отмечалась необходимость улучшения и реконструкции подъездов к Курску, Белгороду, Рыльску, Старому Осколу и Льгову);

– полная перестройка 247 км земляного полотна дорог⁹¹.

Все запланированные мероприятия по дорожному строительству 1946–1950 гг. планировалось осуществлять за счет использования местных строительных материалов. Для покрытия потребности в камне предусматривалось организовать разработку карьеров по добыче кварцита и песчаника в Рыльском, Глушковском, Кореневском, Тербунском районах Курской области. В целях строительства гравийных и шлаковых дорог было намечено использовать пустые породы железистых кварцитов от разработок железорудных месторождений КМА и шлаков, являющихся остаточным продуктом работы котельных и паровозных топок.

⁸⁸ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. А-399. Оп. 1. Д. 244. Л. 3.

⁸⁹ Там же.

⁹⁰ Там же. Л. 9.

⁹¹ Государственный архив Курской области (далее – ГАКО). Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 8. Л. 58.



Выполнение значительного объема дорожных работ, запланированных в период IV пятилетки, требовало надлежащего технического оснащения. В связи с этим в своем докладе о состоянии дорожного хозяйства Курской области и плане дорожного строительства в 1946–1950 гг. заведующий областным дорожным отделом акцентировал внимание на том, что в регионе необходимо:

- организовать машинно-дорожную станцию, снабженную достаточным количеством дорожных машин;
- создать ремонтные мастерские, позволяющие производить необходимый ремонт автотранспорта и дорожных машин⁹².

Анализ годовых отчетов курского областного дорожного отдела за 1946–1950 гг., демонстрирует, что развитие дорожной сети республиканского значения в данный период проходило весьма неоднородно. Об этом наглядно свидетельствуют данные, содержащиеся в табл. 1.

Таблица 1
Table 1

Данные об общей протяженности и характеристике дорожного полотна дорог республиканского значения, проходящих по территории Курской области в 1946–1950 гг.⁹³

Data on the total length and characteristics of the road surface of roads of republican significance passing through the territory of the Kursk region in 1946–1950

Характеристика дорожного полотна	На 01.01. 1946 г.	На 01.01. 1947 г.	На 01.01. 1948 г.	На 01.01. 1949 г.	На 01.01. 1950 г.	На 01.01. 1951 г.
Общая протяженность, км	550,8	550,8	550,8	550,8	550,8	553,1
<i>В том числе:</i>						
мостовые, км	54,4	54,4	54,8	54,5	59,9	70
белое шоссе	2,8	2,8	2,8	2,8	33,4	35,5
грунтовые улучшенные, км	263,1	263,3	265,5	265,7	301,9	302,5
грунтовые профилированные, км	225,2	225,2	226,5	224,7	153,6	140,1
грунтовые естественные и иные, км	5,3	5,1	1,2	3,1	2	5

Представленные показатели демонстрируют, что на протяжении 1946–1948 гг. качественная характеристика дорожного полотна не претерпела никаких существенных изменений, в том числе в части дорог с твердым покрытием (мостовых и белого шоссе). При этом поясним, что под белым шоссе понимали дороги с каменным покрытием, уложенным на песчаное основание и укатанным катком. Как отмечалось в одном из номеров журнала «За рулем» за 1928 г. свое название они получили благодаря цвету естественного камня и поднимаемым проезжающими по ним транспортными средствами пыли [Купреянов, 1928].

Вместе с тем отсутствие каких-либо существенных изменений в состоянии искусственного покрытия путей сообщения республиканского значения в первые 3 года IV пятилетки отнюдь не свидетельствует о плохом качестве работы дорожных органов Курской области. Скорее наоборот, данные годовых отчетов курского областного дорожного отдела за 1946–1948 гг. позволяют сделать вывод о том, что плановое задание в данной сфере, в общем, выполнялось и даже значительно перевыполнялось. Об этом свидетельствуют данные представленные в табл. 2.

⁹² ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 8. Л. 56–57.

⁹³ Составлена по ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 244. Л. 9; Ф. А-399. Оп. 1. Д. 420. Л. 84; Ф. А-399. Оп. 1. Д. 569. Л. 23; Ф. А-399. Оп. 1. Д. 704. Л. 4. Значение показателей в таблице округлено до десятых – прим. Иваненко Я.И.

Таблица 2

Table 2

Показатели выполнения планов работ на дорогах республиканского значения, проходящих по территории Курской области в 1946–1950 гг.⁹⁴

Indicators of the implementation of work plans on roads of republican significance, passing through the territory of the Kursk region in 1946–1950.

Вид работ	Выполнение плана 1946 г.	Выполнение плана 1947 г. ⁹⁵	Выполнение плана 1948 г.	Выполнение плана 1949 г.	Выполнение плана 1950 г.
Капитальный ремонт	116,6%	109,8 %	120,1%	146,4%	145,9%
Текущий ремонт и содержание	99,6%		123,3%	101,2%	121,5%

Исследование архивных документов, касающихся деятельности дорожных органов Курской области, позволяет заключить, что причинами отсутствия существенных изменений в дорожной сети республиканского значения в 1946–1948 гг., прежде всего, являлись:

1) недостаточность технического оснащения дорожных органов, что обусловило применение в дорожно-строительных работах ручного труда и простейших механизмов (конных утюгов, конных лопат, канавокопателей, носилок), которые не могли быть полноценной заменой недостающей технике;

2) нехватка местных строительных материалов, прежде всего камня.

Вместе с тем, несмотря на стагнацию в развитии дорог республиканского значения в 1946–1948 г., в этот период уже наметился ряд положительных изменений. Начиная с 1946 г. автомобильный парк дорожно-эксплуатационных участков стал пополняться автомобильно-тракторной техникой и дорожными механизмами. В течение 1946 г. пополнение составило 11 грузовиков (до этого в наличии имелось 5) и 1 трактор ЧТЗ-60 (до этого было 2 трактора СХТЗ) с прицепным грейдером⁹⁶. Однако следует отметить, что все полученные автомашины являлись бывшими в употреблении и уже изначально требовали ремонта.

Положительные изменения в техническом оснащении дорожных органов Курской области происходили и в дальнейшем. Так, в 1947 г. 146-му Курскому ДЭУ были переданы камнедробилка и тяжелый грейдер, полученные областным дорожным отделом от заводов-изготовителей⁹⁷.

Однако главным событием, оказавшим впоследствии влияние на темпы развития дорожной сети республиканского значения, стала организация в 1948 г. в Курской области машинно-дорожной станции (МДС-36), укомплектованной значительным количеством техники общего и специального назначения (10 тракторов С-80, 2 бульдозера на тракторах С-80, 12 автосамосвалов, 6 прицепных грейдеров, 6 моторных катков и др.), а также оборудованной собственной ремонтной мастерской⁹⁸. Однако с учетом того, что при создании машинно-дорожной станции необходимо было разрешить целый комплекс организационных вопросов, связанных с определением места ее размещения, техническим оснащением, подготовкой кадрового состава, МДС-36 впервые смогла приступить к работе только в 1949 г.

⁹⁴ Составлена по ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 244. Л. 12-13; Ф. А-399. Оп. 1. Д. 420. Л. 91-92; Ф. А-399. Оп. 1. Д. 569. Л. 32; 34; Ф. А-399. Оп. 1. Д. 704. Л. 10; 13; Государственный архив Белгородской области (ГАБО). Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 12. Л. 58.

⁹⁵ Имеющиеся данные о выполнении плана дорожных работ за 1947 г. являются общими и не позволяют отдельно установить, в каком объеме были выполнены показатели по капитальному ремонту, а в каком по текущему ремонту и содержанию – прим. Иваненко Я.И.

⁹⁶ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 244. Л. 22–23.

⁹⁷ ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 13. Л. 46.

⁹⁸ ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 17. Л. 22–31.



Существенное улучшение положения в сфере механизации дорожных органов Курской области к 1949 г. сказалось на темпах дорожно-строительных работ в части значительного увеличения доли дорог с твердым покрытием. Так, из данных, представленных в таблице 1, видно, что по сравнению с 1948 г. протяженность мостовых за 1949 г. увеличилась на 5,4 км (9,9%), а доля белого шоссе и вовсе возросла на 30,6 км (1092 %!). Кроме того, в 1949 г. по сравнению с предыдущим годом на 36,2 км (13,6 %) стало больше улучшенных грунтовых дорог. Все указанные изменения произошли главным образом за счет работ, произведенных на трассах Курск – Глухов и Курск – Воронеж и выполненных силами машинно-дорожной станции и дорожно-эксплуатационных участков совместно с местным населением, привлекаемым в порядке трудового участия.

В отчете курского областного дорожного отдела констатировалось, что «общее техническое состояние дороги Воронеж – Курск, благодаря работам, произведенным в 1949 г. <...> значительно улучшилось, особенно на участке Старый Оскол – Курск»⁹⁹. Вместе с тем еще годом ранее областной дорожный отдел отмечал, что дороги с твердым покрытием, расположенные в районах, не имеющих местных каменных материалов (в том числе и Старооскольском), находятся в неудовлетворительном состоянии, т. к. по этой причине нет возможности производить не только капитальный, но даже и текущий ремонт¹⁰⁰.

Применительно к дороге Курск – Глухов заметим, что начатые на ней в 1949 г. масштабные работы по реконструкции дорожного полотна и искусственных сооружений планировалось продолжить в 1950 г. и последующие годы¹⁰¹.

Что касается заключительного года IV пятилетки, то ознакомление с данными, представленными в таблице 1, демонстрирует незначительное увеличение общей протяженности дорожной сети республиканского значения с 550,8 км до 553,1. Однако, как следует из отчета курского областного дорожного отдела за 1950 г., такое увеличение явилось следствием уточнения показателей технического учета по 148-му Старооскольскому дорожно-эксплуатационному участку, а не нового строительства¹⁰². Наиболее значительными изменениями в этом году стало увеличение мостовых на 10,1 км (16,8 %) и белого шоссе на 2,1 км (7,2 %), произошедшее в результате продолжения работ по реконструкции дороги Курск – Глухов, начатых в предыдущем 1949 году.

Важным событием в сфере дорожного строительства стала организация в 1950 г. тербунского механизированного карьера по добыче и переработке камня, позволявшего увеличить темпы строительства дорог с твердым покрытием. Карьер располагался в Тербунском районе Курской области, где ранее в результате проведенной геологической разведки были обнаружены крупные запасы камня. Следует отметить, что до создания механизированного карьера добыча камня на месторождении, начиная с 1949 г. велась силами машинно-дорожной станции. Однако создание механизированного карьера стало скорее вкладом в будущие дорожные работы, чем в настоящие. Архивные источники свидетельствуют, что обеспечить изначально планируемый уровень добычи камня (50 тыс. куб. метров в год)¹⁰³ по состоянию на декабрь 1950 г. в карьере так и не удалось по причине того, что основное оборудование – камнедробильная установка ПДУ-30 еще не была введена в эксплуатацию¹⁰⁴.

Заключение

В целом сравнение показателей общей протяженности и характеристики дорожного полотна дорог республиканского значения, проходящих по территории Курской области в

⁹⁹ ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 569. Л. 25.

¹⁰⁰ Там же. Д. 420. Л. 88.

¹⁰¹ Там же. Д. 569. Л. 26.

¹⁰² Там же. Д. 704. Л. 5.

¹⁰³ ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 17. Л. 151.

¹⁰⁴ Там же. Д. 25. Л. 87.

первый и последний годы IV пятилетки (таблица 1), демонстрирует перемены, произошедшие в анализируемой сфере. Так, если общее протяжение данных путей сообщения фактически не изменилось, то к 1950 г. доля участков дорог с твердым покрытием составляла уже 19 % (105,5 км) против 10,4 % (57,2 км) в 1946 г. В рассматриваемый период на 39,4 км (с 263,1 км до 302,5 км) возросла протяженность улучшенных грунтовых дорог. Вместе с тем протяженность профилированных грунтовых дорог, не имевших в составе своего полотна каких-либо улучшающих добавок, сократилась на 85,1 км (с 225,2 км до 140,1 км).

При этом следует отметить, что развитие республиканской дорожной сети, проходящей по территории Курской области в 1946–1950 гг., было неоднородным. Если для первых трех лет была свойственна стагнация и содержание в надлежащем состоянии существующих путей сообщения, то начиная с 1949 г. ситуация начинает кардинально меняться в лучшую сторону. Причиной такого изменения стало повышение технической оснащенности дорожных органов, достигнутое, прежде всего, за счет организации в 1948 г. машинно-дорожной станции.

Таким образом, в годы IV пятилетки дороги республиканского значения, проходящие по территории Курской области, претерпели изменения в части увеличения доли дорожного полотна с твердым покрытием и грунтовых дорог, улучшенных добавками (шлаком, песком и др.). Однако даже в 1950 г. доля профилированных грунтовых дорог, ставивших движение в наибольшую зависимость от погодных условий, составляла 25,3 % от общей протяженности всей дорожной сети. Вместе с тем организация в регионе машинно-дорожной станции и тербунского механизированного карьера, произошедшие в рассматриваемый период, стала существенным вкладом в дорожные работы, которые обязательно предстояло выполнить в будущем.

Благодарности

Автор выражает благодарность научному руководителю доктору исторических наук Александру Николаевичу Щерба за помощь, оказанную при подготовке настоящей статьи.

Список источников

Закон СССР от 18.03.1946 «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.09.2022).

Отчеты Курского областного доротдела, Якутского автономно-республиканского доруправления по основной деятельности и капвложениям за 1946 г. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. А-399. Оп. 1. Д. 244.

Отчеты Калужского, Курского, Куйбышевского областных доротделов по основной деятельности и капвложениям за 1948 г. ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 420.

Отчеты Костромского, Кировского, Курского областных доротделов по основной деятельности и капвложениям за 1949 г. ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 569.

Отчет Курского областного доротдела по основной деятельности и капвложениям за 1950 г. ГАРФ. Ф. А-399. Оп. 1. Д. 704.

Приказы и распоряжения Курского областного дорожного отдела, переписка Грайворонского райдоротдела за 1948 г. Государственный архив Белгородской области. Ф. Р-347. Оп. 1. Д. 12.

Решения исполнительного комитета Курского областного Совета депутатов трудящихся и постановления бюро Курского областного комитета ВКП(б), относящиеся к деятельности дорожного отдела за 1946 г. Государственный архив Курской области (далее – ГАКО). Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 8.

Приказы по Курскому областному дорожному отделу по общей деятельности за 1947 г. ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 13.

Приказы Главного дорожного управления и решения Исполнительного комитета Курского областного Совета депутатов трудящихся, относящиеся к деятельности областного дорожного отдела за 1948 г. ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 17.



Приказы Главного дорожного управления и решения Исполнительного комитета Курского областного Совета депутатов трудящихся, относящиеся к деятельности областного дорожного отдела за 1950 г. ГАКО. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 25.

Список литературы

- Гареева Р.Р. 2015. Дорожное хозяйство БАССР в годы четвертой пятилетки (1946–1950 гг.). Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология искусствоведение. Вопросы теории и практики. 61. 60–62.
- Гулямов Ф.О. 1996. Гужевые и автомобильные дороги: История дорожного дела в Вятском крае. Киров, АОЗТ «Триада-С». 411.
- Иваненко Я.И. 2022. Трудовое участие сельского населения в содержании и строительстве автогужевых дорог Курской области в годы IV пятилетки (1946–1950 гг.): проблемы организации и пути их решения. Клио. 6: 145–151.
- Кудрявцев А.С. 1957. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Т. 2. Послеоктябрьский период. Москва, Авторансиздат. 367.
- Купреянов К. 1928. Что такое наши «белые» дороги. За рулем. 4: 33–35.
- Лаврентьев А.В. 2001. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР: 30-е - сер. 80 гг. Исторический опыт. Дис. ... канд. ист. наук. Владивосток. 222.
- Лихорадова И.Н. 2001. Первое Воронежское шоссе. Материалы 55–56-й научно-технической конференции. Воронеж. 282–284.
- Лихорадова И.Н. 2004. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX веках. Дис. ... канд. ист. наук. Воронеж. 184.
- Олейник Р.Р. 2018. Становление и развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР в 1919 – начале 1950-х гг. Дис. ... канд. ист. наук. Стерлитамак. 255.
- Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехмистер Н.Ф. 2008. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск, РИОТИП, 372.
- Хисамутдинова Р.Р. 2013. Государственные трудовые повинности советского крестьянства в 40-е – начале 50-х годов XX века (на материалах Урала). Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2. 131–144.

References

- Gareeva R.R. 2015. Dorozhnoe hozjajstvo BASSR v gody chetvertoj pjatiletki (1946–1950 gg.) [Road facilities of the BASSR during the fourth five-year plan (1946–1950)]. Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i juridicheskie nauki, kul'turologija iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. 61. 60–62 (in Russian).
- Guljamov F.O. 1996. Guzhevye i avtomobil'nye dorogi: Istorija dorozhnogo dela v Vjatskom krae [Horse-drawn and motor roads: The history of road work in the Vyatka region]. Kirov, AOZT «Triada-S», 411 p. (in Russian).
- Ivanenko Ja.I. 2022. Trudovoe uchastie sel'skogo naselenija v sodержanii i stroitel'stve avtoguzhevych dorog Kurskoj oblasti v gody IV pjatiletki (1946–1950 gg.): problemy organizacii i puti ih reshenija [Labor participation of the rural population in the maintenance and construction of auto-drawn roads in the Kursk region during the IV five-year plan (1946–1950): problems of organization and ways to solve them]. Klio. 6: 145–151 (in Russian).
- Kudrjavcev A.S. 1957. Oчерki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR. T. 2. Posleoktjabr'skij period [Essays on the history of road construction in the USSR. Volume 2. Post-October period]. Moskva, Avtoransizdat, 367 p. (in Russian).
- Kuprejanov K. 1928. Chto takoe nashi «belye» dorogi [What are our «white» roads?] Za rulem. 4: 33–35 (in Russian).
- Lavrent'ev A.V. 2001. Avtomobil'nyj transport juga Dal'nego Vostoka SSSR: 30-e – ser. 80 gg. Istoricheskij opyt [Road transport in the south of the Far East of the USSR (30s – mid-80s). historical experience]. Dis. ... kand. ist. nauk. Vladivostok. 222 p. (in Russian).
- Lihoradova I.N. 2001. Pervoe Voronezhskoe shosse [First Voronezh Highway]. Materialy 55–56-j nauchno-tehnicheskij konferencii. Voronezh. 282–284.



- Lihoradova I.N. 2004. Stanovlenie i razvitie dorozhnogo stroitel'stva na territorii Voronezhskogo kraja v XIX–XX vekah [Formation and development of road construction on the territory of the Voronezh region in the 19th–20th centuries]. Dis. ... kand. ist. nauk. Voronezh. 184 p. (in Russian).
- Olejnik R.R. 2018. Stanovlenie i razvitie dorozhnogo hozjajstva Bashkirskoj ASSR v 1919 – nachale 1950-h gg. [Formation and development of the road economy of the Bashkir ASSR in 1919 – early 1950s.]. Dis. ... kand. ist. nauk. Sterlitamak. 255 p. (in Russian).
- Smetanko V.G., Koval'chuk M.A., Cehmester N.F. 2008. Avtomobil'nye dorogi Dal'nego Vostoka Rossii (1917–1960 gg.) [Highways of the Russian Far East (1917–1960)]. Habarovsk, RIOTIP, 372.
- Hisamutdinova R.R. 2013. Gosudarstvennye trudovye povinnosti sovetskogo krest'yanstva v 40-e – nachale 50-h godov XX veka (na materialah Urala) [State labor duties of the Soviet peasantry in the 40s – early 50s of the XX century (on the materials of the Urals)]. Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 2. 131–144.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 19.09.2022

Received 19.09.2022

Поступила после рецензирования 07.11.2022

Revised 07.11.2022

Принята к публикации 07.11.2022

Accepted 07.11.2022

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Иваненко Ярослав Игоревич, аспирант кафедры российской истории и документоведения, ассистент кафедры всеобщей истории, Белгородский государственный национальный исследовательский университет, г. Белгород, Россия

Yaroslav I. Ivanenko, Postgraduate Student of the Department of Russian History and Record Management, assistant of the Department of World history Belgorod National Research University, Belgorod, Russia

 [ORCID: 0000-0002-9533-6265](https://orcid.org/0000-0002-9533-6265)