

1094.1
67945
Главдортранс РСФСР

СБОРНИК

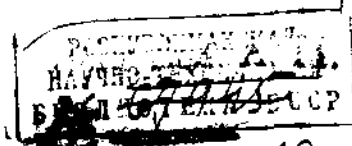
16062
19091
постановлений правительства
и ведомственных распоряжений
по вопросам дорожного хозяйства
низовой сети и трудового
участия населения в дорожном
строительстве

Москва • Ленинград • 1935

государственное транспортное издательство

СБОРНИК

1000/2200
постановлений правительства
и ведомственных распоряжений
по вопросам дорожного хозяйства
низовой сети и трудового
участия населения в дорожном
строительстве



Редактор С. Войт

Уполн. Главлита В-22011

Зав. типограф. 1196

Рамм. бум. 82x94¹/₂

Сдано в набор 17/V 1935 г.

Техн. ред. Е. Марков

ОГИЗ 3139 Т 51

Тираж 5000 экз.

Объем 9 аут. л. 13, пол. экз. в п. л. 60 000

Подписано и печатн 30/VI 1935 г.

5-й тип. Трансмелдормедата НКПС. Москва, Каланчевский туп., д. 3/5.

ОПЕЧАТКИ

в «Сборнике постановлений правительства и ведомственных распоряжений»

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать
15	Подзаголовок	Льготы по трудовому списку	Льготы по трудовому участию
46	Табл., 1 гр., п. 11	Стоимость авто-учебы	Стоимость авто-участия
51	1 сверху	Темы строительства	Темпы строительства
69	6 снизу	На срок не менее 12 дней	На срок не менее 6 дней
72	10 .	В анкетах приемки	В актах приемки
82	13 .	проведенных СНК в 1934 г.	произведенных в 1934 г.
108	10 .	осенних и зимних дорог	осенних и зимних работ

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

I. Основные постановления:

1. О дорожных работах с трудовым участием населения, Инструкция Цудортранса, НКЗема и НКФ СССР утверждена Советом труда и обороны СССР от 15 сентября 1932 г.	7
2. „О дорожном строительстве с трудовым участием в нем населения“ Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. и дополнение к нему от 10 февраля 1932 г.	10
3. „О дорожном строительстве с трудовым участием в нем населения“ Инструкция Главдортранса РСФСР от 3 марта 1932 г.	13
4. „О порядке участия МТС и совхозов в дорожном строительстве с трудовым участием населения“ Циркулярное письмо Наркомаема и Главдортранса РСФСР „от 3 марта 1932 г. за № Т—V.	24
5. „О дорожной повинности частных промышленных торговых и иных предприятий“ Постановление ВЦИК от 21 ноября 1931 г.	25
6. „О дорожном строительстве РСФСР“. Постановление 14-й Сессии ВЦИК XV созыва по докладу Зам. Председателя СНК РСФСР т. Лебедь	25

II. Планирование и отчетность

1. „О составлении плана трудового участия населения в дорожном строительстве РСФСР во втором пятилетии“ Инструкция Главдортранса РСФСР	29
2. „Об обязательном включении планов трудового участия населения в дорожном строительстве в местные народно-хозяйственные планы“ Постановление СНК РСФСР от 23 июля 1932 г. за № 803	41
3. „Об отчетности по низовой дорожной сети“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 16 июня 1934 г. за № 32-ро	41
4. „О плане второй пятилетки по трудовому участию населения Циркуляр Главдортранса РСФСР от 29 июля 1934 г.	42
6. Пояснительная записка по второму туру второй пятилетки трудучастия населения, МТС, и совхозах в дорожных работах	44

III. Финансирование и денежные взносы взамен трудового участия

1. „Об итогах дорожного строительства, осуществляемого с трудовым участием населения, и контрольных цифрах этого строительства на 1933 г.“ Постановление СНК РСФСР от 9 февраля 1933 года за № 109.	53
2. „Об отпуске средств по местным бюджетам и самообложению на финансирование работ с трудучастием“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 7 марта 1933 г. за № 46-ту	53
3. Положение „О порядке расходования дорожных фондов“, утв. НКФ и Главдортрансом РСФСР 22 марта 1932 г.	53
4. „О порядке проведения самообложения“ Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 28 августа 1932 г.	58
5. „Об изменении положения о порядке расходования дорожных фондов“ Циркуляр НКФ и Главдортранса РСФСР от 14 сентября 1934 г. № 289.	59
6. „О сборе и порядке расходования денежных средств взамен личного участия в дорожных работах“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 27 января 1933 г. за № 14-ту	59

7. „О денежных взносах, взимаемых взамен трудового участия населения в дорожном строительстве“, Циркуляр Главдортранса РСФСР от 19 июня 1934 г. за № 33-ро 60
8. Разъяснение Цудортранса о зачислении денежных взносов по трудовому участию в районные дорожные фонды 60

IV. Дорожное строительство на низовой сети дорог

1. „Об организационно-технических мероприятиях по завершению дорожных работ с трудовым участием населения 1933 г. и подготовке к строительству 1934 г.“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 29 ноября 1933 г. за № 148-ро 61
2. „Об организационных мероприятиях по дорожному строительству с участием населения МТС и совхозов в районах сахарной промышленности и свекловодства“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 15 февраля 1933 г. за № ТУ-47 64
3. „Основные мероприятия по повышению качества дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием населения“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 10 июня 1933 г. за № 80-ту 70
4. „О качестве работ и плановости в выборе объектов дорожного строительства с участием населения“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 3 июля 1933 г. за № 90-ту 73
5. „О качестве дорожных работ“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 23 января 1934 г. за № 12-в 74
6. „О борьбе за качество продукции дорожных органов системы ГДТ РСФСР“ Приказ Главдортранса РСФСР от 7 апреля 1934 г. за № 68. 75
7. „О мероприятиях по улучшению эксплуатации сети дорог, содержащихся за счет бюджетных средств“ Постановление ЭКОСО РСФСР от 24 февраля 1933 г. за № 39 76
8. „О праве местных дорожных органов на использование леса, растущего в полосе отвода дорог“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 8 марта 1933 г. за № 49-дз 76
9. Письмо Председателя СНК РСФСР от 8 июля 1933 г. за № 148/143 по вопросу об отпуске леса на корню в полосе отвода дорог 76
10. „Об устройстве, ремонте и содержании участков шоссейных и грунтовых дорог в пределах населенных пунктов“ и республиканского (АССР) значения в пределах населенных пунктов“ Постановление СНК РСФСР от 26 июня 1933 г. за № 6 77
11. „Об устройстве, ремонте и содержании участков шоссейных и грунтовых дорог в пределах населенных пунктов“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 14 июля 1933 г. за № 95-дз 77
12. „О подготовке к дорожно-строительному сезону низовой дорожной сети“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 26 марта 1933 г. за № 53 ту 78
13. „О порядке использования трудового участия на капитальном строительстве“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 5 марта 1933 г. за № ДК—38—23 78
14. „О трудовом участии населения в дорожном строительстве по отдельным титулам дорог“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 17 апреля 1933 г. за № 62-ту 79
15. „О типовом договоре на передачу районным дорожным отделам работ по строительству местных дорог и подвездных путей“ Циркуляр НКЗ ма, Наркомхозов и Цудортранса СССР и Главдортранса РСФСР от 5 февраля 1934 г. за № 18-ро 79
16. „О составлении карт низовой сети дорог с выделением на них объектов строительства, проводимого с участием населения“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 15 мая 1933 г. за № 70-ту 81
17. „Об организации комиссий по приемке дорог низовой сети, построенных в 1934 г.“ Постановление СНК РСФСР от 20 июля 1934 г. за № 655 81

18. „О приемке дорожных работ, произведенных с трудовым участием населения 1934 г. за № 47-ро. Инструкция Главдортранса РСФСР 82
19. „О программе работ с участием населения“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 31 июля 1934 г. за № 47-ро 86
20. „О качестве дорожн. работ“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 16 августа 1934 г. за № 48-ун 86
21. „О подведении итогов приемки работ по низовой сети и качества работ“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 5 октября 1934 г. за № 79-ро. 87
22. „Об организационно-технических мероприятиях по завершению дорожного строительства с трудовым участием населения в 1934 г. и подготовке к 1935 г.“ Циркуляр Главдортранса от ноября 1934 г. за № 49-ро. 91
23. „Об оказании эксплуатационными участками технической помощи Райисполкомам в дорожном строительстве с трудовым участием населения“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 4 июня 1932 г. за № ТУ-15-а-29. 95

V. Содержание и ремонт дорог низовой сети

1. „Об оформлении прав дорожных органов на земли, находящиеся в полосе отвода дорог“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 25 августа 1933 г. за № 109-ао 96
2. „Об охране автогужевых дорог РСФСР и сооружений на них“ Инструкция Главдортранса РСФСР от 21 марта 1932 г. 97
3. „О мероприятиях по улучшению эксплуатации сети дорог, содержащихся за счет бюджетных средств“ Постановление ЭКОСО РСФСР от 22 февраля 1933 г. за № 3э 98
4. „О подготовке дорог к весеннепосевной кампании“ Приказ Главдортранса РСФСР от 16 марта 1933 г. за № 22 100
5. „О подготовке низовых дорог к перевозкам грузов в период уборочной кампании“ Постановление СНК РСФСР от 3 июня 1933 г. за № 537 101
6. „О скорейшем восстановлении повреждений от весеннего паводка“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 14 марта 1932 г. за № ДЭ-17-11 101
7. „О передаче работ по содержанию и ремонту дорог первых трех классов прилегающим колхозам“ Циркуляр и типовое положение Главдортранса РСФСР от 17 июня 1932 г. за № ДЭ-81 102
8. „О прикреплении дорог к сельсоветам и колхозам“ Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1934 г. 104
9. „О прикреплении дорог к сельсовтам, колхозам, МТС и совхозам“ от Инструкция НКЗема СССР и Главдортранса РСФСР. 104
10. „О прикреплении к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 22 октября 1934 г. за № 50-ро 108
11. „О подготовке автогужевых дорог к всеполюному сезону“ Приказ ЦДТ СССР от 25 февраля 1933 г. № 51/8Д-5 108

VI. Механизация дорожных работ на низовой сети дорог

1. „Об организации в районах строительных дворов по изготовлению стандартных деталей искусственных сооружений, деревянных мостов и труб“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 27 мая 1931 г. за № Ту-16-22 110
2. „Об изготовлении деревянных дорожных утюгов для низовой сети“ Приказ Главдортранса РСФСР от 5 февраля 1934 г. за № 29 112
3. „Об организации массового изготовления дорожных снарядов“ Постановление ЭКОСО РСФСР от 26 апреля 1934 г. за № 8 112
4. „Об организации массового производства дорожных снарядов“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 10 мая 1934 г. за № 25-ро 112

VII. Массово-организационная работа по труду участию

1. „Об организации и проведении в 1932 г. дорожных работ с трудовым участием населения“ Обращение центрального Совета Автодор и Главдортранса РСФСР 113
2. „Об организации массовой работы по дорожному строительству с трудовым участием населения“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 29 марта 1933 г. за № 55-ту 116
3. „Об усилении при проведении дорожных работ с труду участием населения борьбы с остатками кулачества и с их стремлением задерживать ход дорожного строительства“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 3 мая 1933 г. за № 66-ту 117
4. „О конкурсе сельсоветов по дорожному строительству“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 28 мая 1934 г. за № 27-ро 119
5. Социалистический договор Чувашской АССР о соревновании в области дорожного строительства с труду участием 120
6. „Об организации дорожников при домах колхозника“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 10 декабря 1932 г. за № Ту-39-5 125
7. „О типовом договоре по сопсоревнованию в дорожных работах с труду участием“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 26 июля 1932 г. за № Ту-25 126

VIII. Органы по управлению хозяйством низовой сети и трудовому участию

1. „Об реорганизации управления автодорожным хозяйством“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 25 февраля 1934 г. за № 20-во 131
2. „Об организации в Дортрансах секторов трудового участия“ Приказ Начальника Главдортранса РСФСР от 29 марта 1932 г. за № 46 132
3. „О проектах положений о райотделах, заведующих дорожным делом сельсовета и дорожных уполномоченных“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 1 июня 1932 г. за № Ту-16а-27 133
4. „О персонале, руководящем дорожным строительством низовой сети“ Циркуляр Главдортранса РСФСР от 21 января 1934 г. за № 10-ро 139
5. „О выделении и подготовке бригадиров дорожных бригад на низовой сети“ Циркуляр НКЗема и Цудортранса СССР и Главдортранса РСФСР от 27 января 1934 г. за № 17-ро 140
6. „О районных отделах дорожного хозяйства“ Постановление ЦИК и СНК СССР от 17 ноября 1934 г. за № 111/2593 140

IX. Подготовка кадров дорожных работников на низовой сети

1. Программа краткосрочных курсов для подготовки заведующих райотделами, райинспекторов, зав. дорожным делом сельсоветов и доруполномоченных селений и колхозов, утвержденная Главдортрансом РСФСР 140

I ОСНОВНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

О дорожных работах с трудовым участием населения

Инструкция Цудортранса, Наркомзема СССР и НКФ СССР утвержденная Советом труда и обороны 15/IX 1932 г.

I. Общие положения

1. Под трудовым участием населения в дорожных работах имеется в виду как непосредственное участие личным трудом в дорожных работах, так и бесплатное предоставление в распоряжение соответствующих дорожных органов рабочего скота, гужевого транспорта, тракторов, инструмента и инвентаря для использования на дорожных работах и для подвозки строительных материалов.

2. Трудоспособное население, проживающее в сельских местностях и не входящее в состав колхозов (мужчины в возрасте от 18 до 45 лет и женщины от 18 до 40 лет), привлекаются к обязательному трудовому участию в дорожных работах на 6 дней в году, со всем имеющимся у них рабочим скотом, транспортными средствами, инвентарем и инструментом.

Примечание. В порядке республиканского законодательства правила настоящей статьи могут быть изменены в соответствии с местными специфическими условиями.

3. Колхозы привлекаются к трудовому участию путем выполнения ими определенного объема дорожных работ из расчета установленной нормы выработки всем трудоспособным населением данного колхоза в возрасте: мужчины от 18 до 45 лет и женщины от 18 до 40 лет с имеющимся у колхоза рабочим скотом, гужевым транспортом, инструментом и инвентарем на 6 дней в году.

Примечание. В случае, если упомянутый объем дорожных работ не будет выполнен не по вине колхоза, а из-за плохой организации работ и нераспорядительности дорожных органов, колхоз не несет ответственности за это невыполнение объема работ.

4. Совхозы и машинотракторные станции привлекаются к обязательному трудовому участию в дорожных работах путем предоставления ими в распоряжение дорожных органов имеющегося у них рабочего скота, гужевого транспорта, тракторов, дорожных машин с обслуживающим персоналом, фуражем, горючим и смазочным материалом, инвентарем и инструментом на 6 дней в году.

5. По согласованию между дорожными органами и привлекаемыми к трудовому участию совхозами и машинотракторными станциями предоставление рабочего скота, тракторов и пр. может быть заменено непосредственным выполнением совхозами и МТС определенного объема дорожных работ.

6. Граждане, облагаемые сельскохозяйственным налогом в индивидуальном порядке или подоходным налогом по расписанию № 3, привлекаются к трудовому участию со всем имеющимся у них рабочим скотом, транспортными средствами, инвентарем и инструментом на срок 12 дней в году.

7. Частные торгово-промышленные предприятия в сельских местностях привлекаются к участию в дорожных работах путем предоставления в распоряжение дорожных органов на 12 дней в году рабочего скота, гужевого и механического транспорта с обслуживающим персоналом, фуражем, горючим и смазочным материалом и кроме того уплачивают денежный взнос из расчета по средней ставке чернорабочего для данной местности за 12 рабочих дней в году за каждого занятого в предприятии рабочего и служащего.

8. Не привлекаются к трудовому участию в дорожных работах:

а) рабочие и служащие государственных, кооперативных и общественных учреждений и предприятий, МТС и совхозов и их иждивенцы;

б) учащиеся;

в) состоящие на действительной военной службе, а также отбывающие сборы и обучение в частях Красной армии и флота (на время сбора) и их иждивенцы;

г) лица, не подлежащие привлечению к трудовой повинности на основании Кодекса Законов о труде;

9. По заявлению отдельных граждан, в исключительных случаях, личное трудовое участие может быть им заменено денежными взносами в размере средней ставки чернорабочего данной местности за каждый день освобождения от трудового участка. Разрешение вопросов о замене личного трудового участия денежными взносами производится райисполкомами, с учетом плановых заданий по выполнению дорожных работ с трудовым участием населения.

II. Организация работ

10. Трудовое участие населения в дорожных работах осуществляется на дорогах общего пользования всех классов (общесоюзных, республиканских и местных), в которых заинтересовано привлекаемое население. Совхозы и МТС привлекаются на работы в первую очередь на тех дорогах общего пользования, которые обслуживают перевозки их грузов.

11. Привлеченные к трудовому участию в дорожных работах единоличных хозяйств, колхозов, МТС и совхозов допускается на участках, расположенных от местожительства (местопребывания) привлекаемых на расстоянии не более 10 км для пеших и тракторов и 25 км для подвод, причем время, затрачиваемое на проезд к месту работ и обратно, засчитывается в счет рабочего времени.

12. Для привлекаемых к дорожным работам единоличников, колхозов, МТС и совхозов устанавливается объем работ на основании специальных норм выработки, разработанных Цудортрансом и согласованных с Госпланом, Наркомтрудом и Наркомземом Союза ССР.

13. Процент и порядок привлечения тракторов МТС и совхозов определяются соглашениями местных земельных и дорожных органов и представляются ежегодно на утверждение правительства союзных республик, причем число привлекаемых тракторов должно составлять 15—25 данного парка, в зависимости от его мощности.

14. Процент привлечения живой тяговой силы к дорожным работам определяется с учетом состояния поголовья и его дальнейшего развития, но не менее 30 всего рабочего скота в данной местности.

15. На основе постановлений СНК союзных республик и областных (краевых) исполкомов о проценте привлекаемого населения в периодах привлечения, непосредственное привлечение к трудовому участию производится сельсоветами по заданиям райисполкомов. Привлечение к трудовому участию в дорожных работах не должно производиться в разгар сельскохозяйственных работ.

16. Во всех райисполкомах, сельсоветах, колхозах, совхозах и машинотракторных станциях должны быть выделены ответственные за привлечение к трудовому участию в дорожных работах лица: в райисполкоме—из числа членов президиума, в сельсовете—из числа совета, в колхозе—из членов правления, в совхозе и на машинотракторной станции—из помощников директора.

17. Техническое и организационное руководство дорожными работами, выполняемыми с трудовым участием населения, полностью возлагается на соответствующие дорожные органы, а обеспечение их стройматериалами, дорожными машинами и финансированием лежит на тех органах, в ведении которых находятся соответствующие дороги (сельсовет, райисполкомы, дортрансы).

18. В целях усиления технического руководства дорожные органы организуют за свой счет сеть курсов для подготовки вспомогательного технического персонала (райдоруполномоченных, сельдоруполномоченных, колхоздоруполномоченных) и повышения квалификации имеющегося персонала. Дорожные органы обязаны использовать на дорожных работах с трудовым участием насе-

ния студентов дорожных вузов и техникумов в периоды прохождения ими учебной практики.

19. Сельсоветы, райисполкомы и дорожные органы, проводящие дорожные работы с трудовым участием населения, широко привлекают советскую общественность в частности комсомольские организации, общество Автодор, шефские общества и т. д. и всемерно содействуют внедрению социалистических форм труда—ударничества и социальности между отдельными гражданами, бригадами, а также между колхозами, совхозами и машинотракторными станциями.

20. Для премирования за достижение на основе социальности и ударничества в дорожных работах с трудовым участием населения местные исполкомы и дорожные органы выделяют специальные фонды премирования.

Премии могут выдаваться как отдельным гражданам и бригадам, так и целым организациям, колхозам, совхозам и машинотракторным станциям.

21. На всех видах дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием населения, должен применяться бригадный метод работ.

III. Планирование

22. Контрольные цифры по дорожным работам с трудучастием исчисляются в трудовых, подводных и тракторных и ежегодно представляются дорожными органами на утверждение по Союзу в целом СНК Союза ССР, а по союзным республикам—правительствам соответствующих республик.

23. На основе учета привлекаемых трудовых ресурсов районные дорожные органы определяют физический объем работ и календарный план его выполнения и представляют их на утверждение президиумов районных исполнительных комитетов.

Сводные планы, определяющие физический объем работ по областям, краям и автономным республикам, составляются соответствующими дортрансами и представляются на утверждение обл.-крайисполкомам и правительствам АССР. Сводные планы по союзным республикам представляются главодортрансами на утверждение правительства союзных республик, сводный план по СССР представляется Цудортрансом на утверждение СНК Союза ССР.

24. Колхозы, совхозы и МТС при составлении своих производственных планов должны предусматривать трудовое участие в дорожном строительстве.

IV. Финансирование

25. По всем бюджетам: общесоюзному, республиканским и местным—ежегодно должны предусматриваться специальные ассигнования на проведение дорожных работ с трудовым участием населения, причем по районам и сельским бюджетам эти ассигнования должны быть не менее 10% сметной стоимости дорожных работ, производимых с трудовым участием населения.

Примечание. Процент выделения средств по местному бюджету на организацию работ с трудовым участием населения ежегодно устанавливается в порядке законодательства союзных республик.

26. Все денежные средства, поступающие взамен трудового участия населения в дорожных работах, зачисляются в районные дорожные фонды и расходуются на дорожные работы с трудовым участием населения. Дорожные фонды не могут расходоваться на другие какие-либо цели. За расходование этих средств не по назначению виновные привлекаются к ответственности.

27. В дорожные фонды зачисляются также средства, выделенные населением по самообложению, целевые ассигнования от заинтересованных организаций и предприятий и штрафы за уклонение от работ.

V. Содержание дорог

28. В целях обеспечения в течение круглого года бесперебойного движения по дорогам изовой сети все районные и сельские дороги постановлением районных исполнительных комитетов должны быть прикреплены к соответствующим сельсоветам. Последние несут полную ответственность за сохранность прикрепленных к ним дорог и дорожных сооружений на них, обязаны производить необходимый текущий ремонт и другие работы, обеспечивающие содержание дорог в проезжем состоянии. Дорожные органы осуществляют технический контроль и руководство этими работами.

О дополнении положения о дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения

Постановление президиума ВЦИК и СНК РСФСР от 10 февраля 1932 г. (протокол № 16)

Проект постановления утвердить и опубликовать в следующей редакции: ВЦИК и СНК РСФСР постановляют:

1. Дополнить ст. 5 Положения о дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения (Собр. Узак. 1931 г., № 48, ст. 362) примечанием следующего содержания.

Примечание. В отдельных случаях при малой заселенности местности, ЦИК АССР, краевым и областным исполнительным комитетам предоставляется право привлекать сельское население к трудовому участию в дорожном строительстве и на участках, расположенных от места жительства привлекаемых до 25 километров.

О дорожном строительстве с трудовым участием в нем населения

Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. и дополнение к нему от 10 февраля 1932 г.

В условиях успешного выполнения плана индустриализации страны и на этой основе социалистического переустройства сельского хозяйства приобретает исключительное народнохозяйственное значение строительство хороших дорог.

Массовое применение в сельском хозяйстве тракторов, автомобилей, комбайнов и других крупных сельскохозяйственных машин и орудий уже наталкивается на трудности, связанные с бездорожьем в деревне.

С 1931 г. развертывается широкое дорожное строительство на территории РСФСР и в первую очередь в районах расположения совхозов, МТС, крупных колхозов, а также в местах значительного безрельсового грузооборота. Громадные задачи в области дорожного строительства могут быть разрешены лишь при условии массового участия трудящихся сельских местностей в строительстве дорог. Необходимо в самый короткий срок ликвидировать отставание строительства дорог от темпов индустриализации страны и социалистического переустройства сельского хозяйства. В этих целях дорожное строительство должно стать в центре внимания местных органов власти и вокруг него должна быть организована широкая рабочая и колхозная общественность. Необходимо также обеспечить активное участие в дорожном строительстве хозяйственных органов, колхозов, совхозов и всего населения.

Для успешного разрешения этих задач и в соответствии с постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» (в редакции от 4 марта 1931 г.—С. З. 1931 г. № 15, стр. 147), Всероссийский центральный исполнительный комитет и Совет народных комиссаров РСФСР постановляют:

Утвердить следующее положение о дорожном строительстве и участии в нем населения.

Раздел I

Положение о дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения

1. Источниками средств для дорожного строительства являются:

1) республиканский дорожный фонд, состоящий из: а) ежегодных ассигнований по госбюджету и б) целевых ассигнований из общесоюзного дорожного фонда;

2) дорожные фонды краевых, областных и автономных республик, состоящие из: а) ежегодных ассигнований по соответствующим местным бюджетам и бюджетам автономных республик; б) целевых ассигнований из республиканского дорожного фонда;

3) районные дорожные фонды, состоящие из: а) ежегодных ассигнований по районным бюджетам; б) целевых ассигнований из краевых, областных и республиканских (автономных республик) дорожных фондов;

4) сельские дорожные фонды, состоящие из: а) ежегодных ассигнований по сельским бюджетам; б) средств, предназначенных сельскими сходами на нужды дорожного хозяйства в порядке самообложения; в) денежных взносов взамен трудовой дорожной повинности и г) ассигнований из районных дорожных фондов;

5) целевые ассигнования МТС и совхозов всех систем;

6) трудовое участие в дорожных работах всего взрослого населения, постоянно проживающего в сельских местностях, кроме рабочих, служащих и учащихся;

7) денежная и натуральная дорожная повинность частных промышленных, торговых и иных предприятий, размер которой определяется особым законом.

2. Порядок расходования дорожных фондов определяется особым положением, издаваемым Наркомфином и Главдортрансом, в соответствии с постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР о порядке финансирования дорожного хозяйства и об организации дорожностроительных контор (С. З. 1930 г., № 55, ст. 579).

Раздел II

О трудовом участии населения в дорожном строительстве

3. Все наличное трудоспособное трудовое крестьянство как коллективизированное, так и неколлективизированное, в возрасте от 18 до 45 лет обязательно привлекается к бесплатному трудовому участию в новом дорожном строительстве и в ремонте дорог и дорожных сооружений ежегодно в течение 6 дней. Это участие выражается как в выполнении определенных работ, намеченных планами улучшения и развития дорог, так и в обязанности бесплатно предоставлять на 6 дней в распоряжение соответствующих дорожных органов на время выполнения этих работ рабочий скот с необходимыми гужевыми транспортными средствами и инвентарем.

Примечание. Все вопросы об освобождении от участия в дорожных работах по уважительным причинам окончательно разрешаются сельскими советами в порядке особой инструкции, издаваемой Главдортрансом.

4. Нетрудовое население сельских местностей и кулацкая часть крестьянства могут привлекаться к участию в дорожном строительстве в той же форме, что и трудовое крестьянство, причем срок участия в дорожном строительстве этих категорий лиц определяется в 12 дней ежегодно.

5. Сельское население привлекается к трудовому участию в дорожном строительстве на всех дорогах независимо от их значения на тех участках, в улучшении развития которых оно непосредственно заинтересовано и которые находятся на расстоянии не более 10 км от места их жительства.

6. Сроки привлечения сельского населения к трудовому участию в дорожном строительстве устанавливаются районными исполкомами по соглашению с соответствующими дорожными органами.

7. Сельсоветам предоставляется право в исключительных случаях заменять для отдельных граждан по их ходатайствам трудовое участие в дорожном строительстве денежными взносами из расчета средней ставки заработной платы, существующей в данной местности для аналогичных видов труда.

Для граждан сельских местностей, подлежащих привлечению к трудовому участию в дорожном строительстве, но находящихся на отхожих промыслах, непосредственное их участие в дорожном строительстве заменяется денежными взносами в указанных в настоящей статье размерах.

8. В случаях уклонения граждан от трудового участия в дорожном строительстве они привлекаются к уплате денежного вноса в двойном размере против установленного ст. 7 настоящего постановления.

При невнесении в установленный срок взноса последний взыскивается в бесспорном порядке.

Раздел III

Об участии совхозов и машинотранкторных станций в дорожном строительстве

9. Наряду с сельскохозяйственным населением к участию в дорожных работах привлекаются также и МТС и совхозы со своей тяговой механической и живой силой и необходимым инвентарем.

10. Совхозы всех систем и МТС участвуют в строительстве тех дорог, которые используются ими для их грузооборота. Сроки и формы участия совхозов и МТС в строительстве этих участков дорог определяются соглашением соответствующих дорожных органов с директорами совхозов и МТС.

Раздел IV

О порядке сооружения дорог

11. Дорожное строительство республиканского, краевого, областного и районного значения может быть начато лишь после утверждения Советом народных комиссаров РСФСР, совнаркомом автономных республик, краевыми, областными и районными исполкомами соответствующих планов (лимиты и титульные списки) этого строительства.

12. Строительство дорог республиканского, краевого, областного и районного значения должно включать, как правило, следующие основные элементы: а) постройку трассы и полотна дорог, б) постройку мостов и переправ, в) обсажку сторон дороги насаждениями.

План строительства дорог и дорожных сооружений должен в себя включать: а) размеры полотна и протяжение дорог, б) виды работ, в) стоимость работ, г) сроки работ, д) порядок покрытия затрат деньгами, материалами, трудовым участием.

Технические планы сложных дорожных сооружений, а также строительства, превышающие по своей стоимости 100 тыс. руб., подлежат рассмотрению и утверждению краевых-облдоржнх органов.

13. Население сельских местностей для выполнения дорожных работ организуется, как правило, в бригады. Каждой бригаде дается определенное задание с точным указанием места работы и объема ее из расчета 6- и 8-часовых рабочих дней. Бригады обеспечиваются необходимыми инструкциями и техническими указаниями. Исполнение задания ранее 6 дней освобождает бригаду от дальнейшей работы. Каждая заданная работа от бригады принимается специальными лицами по назначению дорожных органов, либо сельсоветами. Все разногласия, возникающие при приеме исполненной работы, разрешаются особыми комиссиями, назначаемыми сельсоветами.

14. Поручить Главдортрансу разработать и преподать на места типы и технические нормы для сельских дорог.

15. Поручить Главдортрансу совместно с Наркомземом и Наркомхозом в трехмесячный срок разработать порядок организации специальных питомников для выращивания деревьев для обсадки сторон дорог с таким расчетом, чтобы в основных районах было приступлено к закладке питомников с осени 1931 г.

Раздел V

О руководстве дорожным строительством

16. Руководство дорожным строительством, ответственность за выполнение утверждаемых планов строительства, содействие сельсовету в организации и использовании трудового участия сельского населения, а равно технического руководства всеми дорожными работами возлагаются на соответствующие дорожные отделы, а где их нет — на инспекторов. На республиканские, краевые и областные дортрансы; кроме того возлагаются: а) подготовка кадров спе-

циалистов дорожного отдела, б) издание массовой технической литературы и в) разработка стандартов дорог и дорожных сооружений.

17. Для проведения дорожного строительства в автономных республиках, краях и областях образуются дорожностроительные конторы, состоящие в ведении местных дорожных органов и действующие на началах хозяйственного расчета.

Порядок и сроки организации этих контор определяются Главдортрансом РСФСР.

18. При всех районных исполкомах учреждается должность дорожного инспектора (техника), а постоянное заведывание дорожным делом возлагается на одного из членов президиума райисполкома.

Заведывание дорожным делом во всех сельских советах возлагается на специально выделяемого для этой цели члена сельсовета.

19. В колхозах руководство дорожным строительством возлагается на одного из членов правления, сохраняющего свои полномочия на весь срок, на который правление избрано.

Раздел VI

Об охране дорог

20. Дороги и дорожные сооружения республиканского, краевого и областного значения охраняются специальной дорожной охраной.

Порядок охраны этих дорог, а также права, обязанности и ответственность дорожной охраны определяются специальной инструкцией, издаваемой Главдортрансом РСФСР.

21. Сельские дороги, дорожные сооружения, а также дорожные насаждения на дорогах районного и сельского значения охраняются сельскими советами.

Для организации охраны дорог районного значения районные исполнительные комитеты распределяют эти дороги на участки, возлагая ответственность за их охрану на соответствующие сельсоветы.

22. Предложить райисполкомам и сельсоветам в месячный срок издать обязательные постановления об охране дорог и дорожных сооружений, предусмотрев в них наложение штрафов на лиц, портящих дороги, дорожные сооружения или придорожные насаждения или нарушающих правила охраны дорог. Сумма штрафа не должна превышать размеров, установленных ст. 19 положений об издании местными исполкомами и советами обязательных постановлений и о наложении за их нарушение взысканий в административном порядке, утвержденного ВЦИК и СНК РСФСР 30 марта 1931 г. (С. У. 1931 г., № 17, ст. 187).

23. С изданием настоящего постановления считать утратившим силу постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров РСФСР от 1 апреля 1929 г. о мероприятиях по местному дорожному строительству (С. У. 1929 г., № 31, ст. 319, 1931 г., № 7, ст. 95).

24. Поручить Главдортрансу РСФСР совместно с заинтересованными ведомствами в двухдекадный срок разработать и представить в Совет народных комиссаров РСФСР проект постановления об изменении действующего законодательства, вытекающих из настоящего постановления.

25. Предложить Главдортрансу РСФСР совместно с Колхозцентром и Наркомземом РСФСР не позднее декадного срока с момента утверждения настоящего постановления издать инструкцию в развитие настоящего постановления.

О трудовом участии сельского населения в дорожном строительстве

Инструкция ГДТ РСФСР от 3 марта 1932 г.

(Издана в развитие постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. «О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения» (Собр. Узак. 1931 г. № 48, ст. 362) и согласована с Наркомземом РСФСР и Колхозцентром СССР и РСФСР).

1. Об участии населения в дорожном строительстве

1. К бесплатному обязательному участию в дорожном строительстве привлекаются:

- а) все трудовое неколлективизированное сельское население;
- б) все коллективизированное сельское население;
- в) все кулацкое население и нетрудовое население сельских местностей;
- г) все машинотракторные станции;
- д) все совхозы;
- е) все частные промышленные, торговые и иные предприятия, находящиеся в сельских местностях;
- ж) участие трудового неколлективизированного населения.

2. К участию в дорожных работах привлекается все трудовое неколлективизированное население обоего пола в возрасте от 18 до 45 лет сроком на 6 дней ежегодно.

3. Привлеченные к трудовому участию лица на тот же срок, т. е. на 6 дней, обязаны представить в распоряжение дорожных органов или лиц, руководящих работами с трудовым участием, рабочий скот с необходимыми гужевыми транспортными средствами и инвентарем (лопатами, топорами или иными распространенными в местном хозяйстве инструментами).

б) Трудовое участие коллективизированного населения.

4. К участию в дорожных работах привлекается все коллективизированное население обоего пола в возрасте от 18 до 45 лет сроком на 6 дней ежегодно.

5. На тот же срок, т. е. на 6 дней, правление колхоза обязано предоставить в распоряжение дорожных органов или лиц, руководящих работами с трудовым участием, всю живую и механическую тяговую силу колхоза, перевозочные средства и необходимый инвентарь и инструмент.

Примечание. В случае недостаточности находящегося в распоряжении правления колхоза инвентаря и инструмента, необходимого для производства дорожных работ, члены колхоза обязаны использовать при работах по труду участию имеющийся в их хозяйстве инвентарь и инструмент (лопаты, топоры, пилы и т. п.).

6. Привлечение коллективизированного населения к трудовому участию осуществляется через правление колхозов, который в своих хозяйственных планах обязан предусмотреть участие в дорожном строительстве членов колхоза и его тяговую силу.

7. В зависимости от хозяйственной целесообразности, правление колхоза может личное участие в дорожных работах своих членов или определенной группы их заменить работой специально организуемой для этого из членов колхоза дорожной бригады, но с тем однако обязательным условием, чтобы эта бригада выполняла в полном объеме работу, падающую по труду участию на заменяемых ею членов колхоза.

При замене правлением колхоза личного участия в дорожном строительстве членов колхоза бригадной работой коллектива ответственность за выполнение работы бригады переходит полностью на правление колхоза.

8. Устройство и содержание дорог подсобного внутриколхозного значения всецело лежит на обязанности колхозов наряду с другими хозяйственными мероприятиями. Работы колхоза в этой области не могут засчитываться в план работ, осуществляемых в порядке трудового участия.

в) Участие кулацкого и нетрудового населения.

9. К участию в дорожных работах привлекается все кулацкое и нетрудовое население сельских местностей обоего пола в возрасте от 18 до 45 лет сроком на 12 дней ежегодно.

10. На тот же срок, т. е. на 12 дней ежегодно, кулацкое и нетрудовое население обязано предоставить в распоряжение дорожных органов или лиц, руководящих работами с трудовым участием, всю живую и механическую тяговую силу, транспортные средства и необходимый инвентарь и инструмент.

г и д) Участие машинотракторных станций и совхозов.

11. К обязательному бесплатному участию в дорожных работах привлекаются все машинотракторные станции и совхозы сроком на 6 дней ежегодно.

12. Привлеченные к трудовому участию МТС и совхозы на тот же срок, т. е. на 6 дней ежегодно, обязаны представить:

а) в распоряжение райисполкомов все свободные технические силы, могущие быть использованными в качестве технических руководителей проводимых работ—землемеры, междоделы и т. д. (постановление СНК РСФСР № 690 от 20/VI 1931 г., ст. 12);

б) в распоряжение дорожных органов или лиц, руководящих работами с трудовым участием, всю живую, механическую и тяговую силу, транспортные средства, необходимый инвентарь и инструмент, вместе с обслуживающим персоналом запасы топлива и необходимые материалы.

13. Дирекции МТС и совхозов обязаны в производственно-хозяйственных планах заранее предусмотреть участие МТС или совхоза в дорожных работах, определяя по согласованию с сельсоветом и дорожными органами время выполнения дорожных работ, место и характер работ.

Примечание. Объем и сроки использования механической тяговой силы совхозов и МТС устанавливаются райземуправлением совместно с дорожными и заинтересованными организациями в пределах фактической потребности, но не свыше 6 дней в году.

14. Дорожные работы, проводимые и осуществляемые дирекцией МТС или совхоза на территории МТС или совхоза, в порядке хозяйственных планов МТС или совхоза, предназначенных для нужд внутрихозяйственного подсобного обслуживания МТС или совхоза, не могут засчитываться в план работ, осуществляемых в порядке трудового участия.

е) Участие частных промышленных, торговых и иных предприятий.

15. К участию в дорожных работах привлекаются все частные, промышленные, торговые или иные предприятия, находящиеся в сельских местностях, путем уплаты денежных взносов и предоставления в распоряжение дорожных органов, сроком на 12 дней ежегодно, всей принадлежащей этим предприятиям живой и механической тяговой силы, с необходимыми транспортными средствами и инвентарем.

16. Размер указанных в ст. 15 денежных взносов устанавливается сельсоветом для каждого предприятия по числу занятых в нем по данной местности рабочих и служащих, умноженному на 6 дней и на средний по предприятию дневной заработок рабочих и служащих.

17. Личное участие владельцев указанных предприятий и членов их семей осуществляется в порядке ст. 9 и 10 настоящей инструкции.

II. Льготы по трудовому спонсу

18. От трудового участия в дорожном строительстве освобождаются:

а) рабочие, служащие и учащиеся;

б) лица, состоящие на действительной военной службе в кадровых частях Красной армии и флота, в войсках ОГПУ, пограничных частях и конвойной страже, а также в переменном составе территориальных частей Красной армии в период отбывания территориальных сборов;

в) лица, не достигшие 18 лет и старше 45 лет;

г) больные, утратившие трудоспособность (на срок, необходимый для ее восстановления);

д) беременные женщины на срок за 8 недель до родов и роженницы в течение 8 недель после родов;

е) женщины, кормящие грудью;

ж) женщины, имеющие детей до 8-летнего возраста при отсутствии лица, ухаживающего за ними;

з) инвалиды труда и войны.

Для получения права на освобождение от трудового участия поименованные лица должны представить в сельсовет данные, подтверждающие принадлежность их к одной из перечисленных категорий.

19. От использования на дорожных работах с трудовым участием населения освобождается следующий рабочий скот:

а) лошади, не достигшие 4-летнего возраста;

б) ослы, мулы, лошади и воды, не достигшие 3-летнего возраста;

в) верблюды, не достигшие 5-летнего возраста;

г) жеребье кобылы во втором периоде беременности, с сосунами до 3 месяцев и верблюды до 2 месяцев после отела;

д) племенные животные, занесенные в племенные книги, а также животные, пораженные болезнями, перечень которых установлен НКЗ СССР от 18/V 1929 г. (Бюллетень НКЗ СССР 1929 г. № 21).

Для получения права на освобождение скота от использования на дорожных работах владельцы такового должны представить в сельсовет данные, подтверждающие принадлежность их скота к одной из перечисленных категорий.

20. Сельсоветам предоставляется право в исключительных случаях заменять для отдельных граждан, по их ходатайствам, личное трудовое участие в дорожном строительстве денежными взносами.

Размер этих взносов определяется из расчета средней ставки заработной платы, существующей в данной местности для тех видов труда, к которым принадлежит освобождаемый, т. е. для плотников по ставкам плотников, для камнебойцев по ставкам камнебойца, для кузнецов по ставкам кузнеца и т. п.

21. Сельсоветы имеют право, при наличии уважительных причин, предоставить отдельным гражданам по их ходатайствам отсрочку по выполнению трудового участия при том обязательном условии, что их труд будет использован в том же году.

22. Для граждан, находящихся в отхожих промыслах, непосредственное их участие в дорожном строительстве заменяется денежными взносами в указанных в ст. 20 размерах.

III. Ответственность за уклонение от трудового участия

23. В случае уклонения граждан (коллективизированного и трудового неколлективизированного населения) от трудового участия в дорожном строительстве они привлекаются к уплате денежного взноса в двойном размере против установленного в ст. 20 настоящей инструкции.

24. В случае невыполнения или неполного выполнения дорожной бригадой колхоза работы, падающей по трудоемкости на заменяемых бригадой членов колхоза (ст. 7), правление колхоза привлекается к уплате за невыполненную работу денежного взноса в двойном размере против установленного в ст. 20 настоящей инструкции. Объем невыполненной работы определяется разностью между количеством или ценностным выражением работы, подлежащей выполнению в порядке трудового участия заменяемых лиц, и количеством или денежным выражением работы, фактически выполненной бригадой.

25. В случае непредоставления для дорожных работ рабочего скота и перевозочных средств, владельцы скота привлекаются к уплате денежного взноса в двойном размере против средней стоимости подвода, существующей в данной местности.

26. В случае непредоставления для дорожных работ с трудовым участием обобщественной живой и механической тяговой силы и перевозочных средств, правление колхоза привлекается к уплате денежного взноса в двойном размере против средней стоимости подвода и машинодня, существующей в период производства дорожных работ в данной местности.

27. В случае непредоставления МТС и совхозами, согласно плановой потребности, для дорожных работ с трудовым участием тракторов, рабочего скота, имеющих в распоряжении МТС и совхозов дорожных машин и прочего инвентаря, дирекция МТС и совхозов привлекается к уплате денежного взноса в двойном размере против средней стоимости тракторно-машино- и подвода, существующей в данном районе.

28. В случае уклонения от личного участия в дорожном строительстве трудовых и кулацких элементов (ст. 9), они привлекаются к уплате денежного взноса в двойном размере, т. е. 24 дня, из расчета вышей средней ставки заработной платы дорожного рабочего данной местности. В случае непредоставления названными лицами для дорожных работ рабочего скота и перевозочных средств (ст. 10), они привлекаются к уплате денежных взносов в двойном размере против установленного в ст. 25.

29. В случае уклонения от уплаты частными, промышленными, торговыми и иными предприятиями установленных ст. 15 денежных взносов на дорожное строительство, они привлекаются к уплате этого взноса в двойном размере против установленного в ст. 16 настоящей инструкции. В случае непредоставления названными учреждениями для дорожных работ с трудовым участием живой и механической тяговой силы, они привлекаются к уплате

денежного взноса в двойном размере, т. е. за 24 дня из расчета среднего подвздо- и машинодня, существующей в период производства дорожных работ в данной местности.

30. Списки граждан, уклонившихся от трудового участия на дорожных работах по сельсовету, составляются дорожным уполномоченным последнего на основании сведений, предоставляемых в сельсовет дорожными уполномоченными селений и колхозов.

Означенные списки, по утверждению их сельсоветом, направляются сельским исполнителем для объявления гражданам, внесенным в списки.

31. Денежные взносы подлежат уплате сельскому исполнителю в 2-декадный срок со дня объявления. В случае неуплаты денежных взносов в установленный срок, таковые взыскиваются в беспорочном порядке.

32. Списки МТС и совхозов, не участвовавших в дорожном строительстве в порядке трудового участия, составляются непосредственно дорожным уполномоченным сельсовета с указанием количества подлежащих участию подвздо, тракторов и машин и количества фактически участвовавших.

Указанные списки направляются дорожными уполномоченными сельсоветов в райземуправление и в районный дорожный отдел (дорожному инспектору) для представления на утверждение райисполкома и взыскания штрафов через райфинотдел.

33. Денежные суммы, взысканные согласно ст. 23—32, вносятся в сберегательную кассу на текущий счет сельсовета и расходуются только на дорожное хозяйство.

IV. О дорожных работах с трудовым участием населения

34. Сельское население, МТС и совхозы привлекаются к трудовому участию в дорожном строительстве на всех дорогах, в которых они непосредственно заинтересованы.

35. В состав работ, подлежащих выполнению в порядке трудового участия, входят дорожные работы, необходимые как для осуществления нового дорожного строительства, так и ремонта и содержания существующих дорог и дорожных сооружений. К числу таких работ относятся.

1. Содержание в чистоте и исправности дорог, прилегающих к населенным сельским пунктам и являющихся улицами деревень, селений, сельхозхозов, хуторов и местечек.

2. Содержание в исправности дорог и дорожных сооружений, расположенных вокруг населенного пункта.

3. Зимнее содержание дорог и дорожных сооружений и борьба со снежными заносами.

4. Подготовка к пропуску весенних вод и паводков, устранение последствий от ледоходов и наводнений на дорогах, мостах и дорожных сооружениях.

5. Работы по устройству гатей, плотин, переездов, пожарных подъездов к водным источникам и пр.

6. Устройство просек, очистка и раскорчевка мест проложения новых дорог.

7. Земляные работы по устройству полотна всех видов работ.

8. Заготовка лесных, каменных и других дорожных материалов, разработка карьеров и вывозка заготовленных материалов к месту работ.

9. Работы по устройству мостов, переправ и пр.

10. Профилирование, укатка и утюжка дорог.

11. Замощение мостовых.

12. Бойка и рассыпка щебня.

13. Посадка деревьев.

14. Распиловка леса, плотничьи, каменные, кузнечные и другие виды работ, применяемые в дорожном строительстве.

V. О средствах на дорожные работы с трудовым участием

А. Денежные средства

36. Дорожные работы с трудовым участием населения финансируются за счет сельских, районных и краевых фондов.

- а) Сельские дорожные фонды состояются из:
 - 1) ежегодных ассигнований, предусматриваемых по сельским бюджетам, в специальных отчислениях на нужды дорожного хозяйства от самообложений, обязательно предусматриваемых финансовым планом сельсоветов;
 - 2) денежных взносов, взимаемых взамен личного трудового участия;
 - 3) денежных взносов, взыскиваемых в случаях уклонения от трудового участия;
 - 4) денежных взносов частных, промышленных, торговых и иных предприятий;
 - 5) ассигнований из районных бюджетов по районным дорожным фондам.
 - б) Районные дорожные фонды состояются из:
 - 1) ежегодных ассигнований, предусмотренных по районным бюджетам;
 - 2) целевых добровольных ассигнований МТС, совхозов всех систем, промышленности и других хозяйственных организаций;
 - 3) ежегодных ассигнований по краевым дорожным фондам;
 - 4) денежных взносов частных, промышленных, торговых и иных предприятий.
 - в) Краевые (обл., АССР) дорожные фонды состояются из:
 - 1) ежегодных ассигнований по соответствующим местным бюджетам и бюджетам автономных республик;
 - 2) целевых ассигнований из республиканского бюджетного фонда.
37. Порядок расходования денежных дорожных фондов определяется особой инструкцией, издаваемой НКФ РСФСР и Главдортрансом в соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 10/VIII 1931 г.

Б. Материальные средства

38. Материальные средства, вкладываемые в дорожное строительство, состоят:

- а) трудовое участие в дорожных работах взрослого населения, постоянно проживающего в сельских местностях;
- б) участие рабочего скота, инвентаря и инструмента сельского населения;
- в) участие частных промышленных, торговых и иных предприятий;
- г) участие тяговой силы и механического оборудования колхозов, совхозов и МТС;
- д) стройматериалы, инструменты, дорожные машины, отпускаемые край-облисполкомами (обл., АССР), исполкомами, дортрансами, райисполкомами, сельсоветами и другими ведомствами для осуществления дорожных работ, проводимых с трудовым участием населения.

VI. Руководство работами, проводимыми с трудовым участием населения

39. Организация и проведение дорожных работ с участием населения, осуществляться под общим руководством СНК АССР и край-облисполкомов, возлагается:

- а) в АССР, краях (областях), на дортрансы;
- б) в районах на районные доротделы, а где их нет — на районных инспекторов;
- в) в сельсоветах на члена сельсовета, ответственного за дорожное строительство;
- г) в селении на сельского дорожного уполномоченного;
- д) в колхозе на правление колхоза (члена правления, ответственного за дорожное строительство);
- е) в МТС на дирекцию МТС;
- ж) в совхозе на дирекцию совхоза.

40. Для наблюдения за подготовкой и проведением дорожных работ с трудучастием и для контроля за деятельностью в этом направлении всех организаций и ведомств при совнаркомов АССР, край- и облисполкомах создаются комитеты или штабы по организации и проведению трудучастия под председательством одного из заместителей председателя СНК АССР, край-облисполкомов в составе: начальника Дортранса и представителей: о-ва «Автодор», комитета ВЛКСМ, колхозсоюза, земуправления и местной печати.

41. На дотрансы (краев, областей, АССР) в порядке выполнения дорожных работ с трудовым участием населения возлагается:

а) установление контрольных цифр для районов и составление сводных по краю (обл., АССР) планов дорожных работ с трудовым участием населения;
б) общее организационное и техническое руководство;
в) инструктирование райисполкомов, сельсоветов, МТС, совхозов и колхозов по всем вопросам дорожных работ, проводимых с трудовым участием населения;

г) снабжение типовыми чертежами, пособиями, нормами строительства дорог и искусственных сооружений;

д) снабжение чертежами простейших дорожных машин;

е) снабжение сложными дорожными машинами;

ж) расчет и составление инструкций, проектов и смет на ответственные искусственные сооружения;

з) организация строительных дворов по массовому изготовлению простейших дорожных и частей деревянных мостов;

и) производство изысканий на дорогах с наибольшей грузонапряженностью;

к) обеспечение техперсоналом и организация курсов для подготовки всех видов низшего техперсонала и повышения квалификации имеющегося технического персонала;

л) организация культурно-бытового обслуживания населения во время производства работ;

м) организация социальноразового между районами и конкурсными комиссиями, установление премий за лучшие качественные и количественные показатели; создание краевых премиальных фондов, предназначенных для премирования районов и районных дорожников;

н) оказание содействия райондоротделам и дорожным инспекторам по всем вопросам, связанным с осуществлением плана дорожного строительства с трудовым участием населения;

о) составление сводок о ходе работ и выполнение плана работ с трудовым участием населения;

п) организация отчетной кампании по проведению дорожных работ с трудовым участием населения в крае (обл., АССР);

р) составление докладов край-облсполкому (СНК АССР) по жалобам на постановления райисполкомов по выполнению трудового участия.

42. Для наблюдения за подготовкой и проведением дорожных работ с трудовым участием, обсуждения и уточнения районного плана дорожных работ, контроля за деятельностью в этом направлении всех организаций и ведомств при всех райисполкомах создаются комиссии по организации и проведению трудового участия под председательством члена президиума райка, зав. зем.-управлением, и оконструированные по тому же принципу, как областные, и проводящие ту же работу в районном масштабе.

43. На районные доротделы и дорожных инспекторов в порядке выполнения трудового участия возлагается:

а) установление для сельсоветов контрольных цифр и составление сводного по району плана дорожных работ с трудовым участием населения;

б) финансирование дорожного строительства в пределах района;

в) общее организационно-техническое руководство в пределах района;

г) инструктирование сельсоветов, колхозов, МТС, совхозов по всем вопросам, связанным с выполнением плана дорожных работ;

д) установление титулов районных дорог, их направление и трассы;

е) установление списка особо важных дорожных сооружений, подлежащих специальной охране;

ж) выдача нарядов на заготовку стройматериалов;

з) распределение и перераспределение простейших дорожных машин по району и организация курсов по подготовке дорожных уполномоченных, селений, колхозов и бригадиров;

и) организация культурно-бытового обслуживания участвовавшего в дорожных работах населения в пределах района;

к) организация социальноразового между сельсоветами;

л) создание районных премиальных фондов, конкурсных комиссий и премирование лучших сельсоветов;

- м) оказание содействия сельским и колхозным дорожным уполномоченным;
- н) составление сводок по выполняемым работам и представление этих сводок в Дортранс;
- о) привлечение инженерно-технических работников ведомств и организаций, заинтересованных в дорожном строительстве;
- а) возмещение убытков за падеж скота и поломку инвентаря, участвующего в работах населения;
- р) организация и проведение отчетной кампании по работам с трудовым участием населения;
- с) представление на утверждение райисполкома списков о денежных взысканиях, указанных в ст. 32;
- т) составление докладов по жалобам на постановления сельсоветов о проведении трудового участия.

44. Для непосредственной организации привлечения и использования на дорожных работах трудового участия населения при сельсоветах на время проведения этих работ создаются тройки по дорожному строительству под председательством члена сельсовета, постоянно ведающего дорожным хозяйством (доруполномоченный), в составе председателя наиболее крупного сельского хозяйства (совхоза, колхоза) и представителя сельской общности (комсомола, Автодора и т. п.).

45. На доруполномоченного сельсовета возлагается:

- а) составление плана дорожных работ с трудовым участием населения на территории сельсоветов;
- б) общее руководство и наблюдение за выполнением плана дорожных работ;

- в) дача указаний по вопросам дорожного строительства;
- г) финансирование дорожного строительства в пределах сельсовета;
- д) оказание содействия сельским и колхозным доруполномоченным;
- е) организация социализации между селениями, колхозами, бригадами и представление лучших сельсоветов, колхозов и ударников к премированию;
- ж) представление на утверждение сельсовета списка о денежных взысканиях, указанных в ст. 30.

46. На уполномоченных колхозов и селений возлагается:

- а) составление списков граждан и рабочего скота, подлежащих привлечению к дорожным работам;
- б) руководство и наблюдение за выполнением плана дорожных работ в пределах селений и колхозов;
- в) дача разъяснений гражданам по всем вопросам, связанным с проведением дорожных работ;
- г) организация социализации между бригадами и отдельными гражданами и представление лучших ударников к премированию;
- д) составление сведений о выполненных работах и представление их в сельсовет;

- е) составление списка граждан, уклонившихся от трудового участия (ст. 30), и списка граждан, освобожденных от трудового участия или получивших отсрочку (ст. 18, 20 и 21).

47. На дирекцию МТС и совхозов возлагается:

- а) полное организационно-техническое руководство работами, проводимыми МТС и совхозами;
- б) оказание технической помощи райисполкомам, сельсоветам, колхозам и селениям в части составления плана и выполнения дорожных работ с трудовым участием населения.

VII. Планирование дорожных работ с трудовым участием населения

А. Контрольные цифры

48. Общие контрольные цифры по трудовому участию населения в дорожных работах для всей РСФСР и для каждой АССР, края и области разрабатываются Главдортрансом на основании директивных указаний правительства РСФСР.

49. Составленные Главдортрансом контрольные цифры трудового участия, по утверждению их правительством, сообщаются Дортрансам, которые обяза-

ны в декадный срок по получении разверстать их по районам, провести утверждение разверстанного плана через СНК АССР, край-облисполкомы и спустить в райисполкомы.

50. Районные доротделы (а где их нет—дорожные инспекторы) в декадный срок по получении контрольных цифр обязаны, по согласованию с райземуправлениями, разверстать их по сельсоветам, утвердить разверстку через райисполком и спустить сельсоветам.

51. Сельсоветы по получении контрольных цифр обязаны немедленно приступить к составлению плана дорожных работ с участием населения.

52. Спускаемые контрольные цифры должны содержать в себе:

а) общее количество и денежную стоимость трудодней, подвододней и трактородней, подлежащих привлечению в порядке участия по АССР, краю (области) или району и сельсовету;

б) количество и денежное выражение участия, подлежащего использованию на новом строительстве на дорогах союзного, республиканского и краевого значения;

в) количество и денежное выражение участия, подлежащего использованию на содержание и ремонт дорог и дорожных сооружений по дорогам союзного, республиканского и краевого значения.

Б. План работ с участием населения

53. План дорожных работ с участием составляется по единым республиканским формам, предложенным Главдортрансом в особой инструкции, указывающей порядок заполнения этих форм.

54. План дорожных работ с трудовым участием населения составляют:

1) по сельсовету—дорожный уполномоченный сельсовета с участием МТС и совхозов;

2) по району—районный доротдел (дорожный инспектор) согласованно с райземуправлением;

3) по АССР, краю и области—Дортранс.

55. Сельсовет, получив контрольные цифры, немедленно через доруполномоченных селений и колхозов и через дирекцию МТС и совхозов запрашивает уточненные списки населения, а также живой тяговой силы и машин, потребных для освоения участия населения в дорожных работах.

56. На основании полученных сведений и контрольного задания, доруполномоченный сельсовета составляет проект плана дорожных работ, который проводит через производственное совещание сельсовета, с обязательным участием доруполномоченных селений, колхозов, представителей МТС и совхозов и широкой советской общественности.

57. С заключением производственного совещания план представляется на утверждение сельсовета, после чего направляется в райдоротдел (дорожному инспектору).

58. Райдоротдел (дорожный инспектор) составляет сводный районный план, согласовывает его с райземуправлением и представляет его через район на утверждение в президиум райисполкома.

59. Утвержденный райисполкомом план направляется в Дортранс, где, на основании присланных районных планов, составляется общий краевой (обл., АССР) план дорожного строительства с трудовым участием населения и представляется через крайплан на утверждение исполкома (обл., СНК АССР).

60. В соответствии с утвержденным исполкомом (СНК АССР) планом уточняются планы райисполкомов и сельсоветов.

VIII. Выполнение утвержденных планов

61. В порядке выполнения утвержденных планов дорожных работ с трудовым участием дортрансы:

а) разассигновывают денежные и материальные средства, полученные на дорожное строительство, проводимое с трудовым участием населения, по краю, республиканскому и союзному фондам и бюджетам;

б) устанавливают очередность работ;

в) распределяют технический персонал по районам;

г) распределяют геодезические инструменты;

д) посылают бригады помощи в наиболее слабые районы;
е) выделяют из своих фондов механические снаряды, инструменты и инвентарь;

ж) составляют краевые сводки о ходе выполнения плана.

Районные дорожные инспекторы) по получении утвержденных планов:

а) распределяют денежные и материальные средства из районных фондов и бюджетов;

б) производят окончательное прикрепление участков, дорог к сельсоветам для постройки, текущего ремонта, содержания и охраны;

в) производят разбивку намеченных по плану дорожных работ по сельсоветам с указанием уроков согласно установленной норме выработки по отдельным видам работ и с установлением крока начала и окончания производства этих работ;

г) выдают свидетельства на хозяйственные заготовки строительных материалов;

д) выделяют необходимый инвентарь и инструмент, обеспечивая подвижной резервный фонд;

е) осуществляют общее техническое руководство и надзор за дорожным строительством района;

ж) представляют сведения о выполненных работах край. (обл., АССР) дортранса.

62. На доруполномоченных сельсоветов в порядке выполнения утвержденных планов дорожного строительства с трудовым участием населения возлагаются следующие обязанности:

а) распределение денежных и материальных средств из сельских бюджетов;

б) рассмотрение ходатайств отдельных граждан о замене трудового участия денежными взносами, представлении этих ходатайств на решение сельсовета и ведение учета этих граждан;

в) разбивка намеченных к выполнению дорожных работ между селениями и колхозами, МТС и совхозами с установлением рабочих уроков, с указанием срока начала и окончания производства работ;

г) осуществление через уполномоченных селений и колхозов наблюдения, руководства, учета и контроля за производством дорожных работ с трудовым участием населения;

д) прикрепление отдельных участков дорог и искусственных сооружений для охраны, содержания и ремонта к определенным селениям и колхозам;

е) представление сведений о выполненных работах в районы;

ж) составление списков денежных взносов за невыход на работы;

з) приемка жалоб на имя сельсовета по вопросам организации и проведения трудового участия.

63. На дорожных уполномоченных селений и колхозов возлагаются следующие обязанности:

а) учет рабочей, мужской силы, подлежащей участию в работах, и учет выполненных работ с отметкой в списках;

б) установление твердых заданий по урокам;

в) выделение бригадиров и выдача нарядов на работы бригадам и отдельным гражданам;

г) составление списков неявившихся на работу и представление их в сельсовет;

д) учет инвентаря и инструмента.

IX. Порядок производства дорожных работ

64. Получив утвержденный план дорожных работ с трудовым участием населения, дорожный уполномоченный сельсовета на основании его выписывает наряды на имя доруполномоченных селений и колхозов, а также дирекции МТС и совхозов.

65. В наряде обязательно указываются:

1) объект, место и характер предполагаемой работы;

2) время и порядок выхода на работу;

3) количество населения, живой, механической и тяговой силы, машин, инструментов, необходимых для производства намеченных в наряде работ.

Наряды сдаются под расписки на их копии.

66. Сельские и колхозные доруполномоченные на основании полученных нарядов производят разбивку привлекаемых граждан на бригады, назначают бригадиров, распределяют работу между бригадами и выписывают на имя бригаиров наряд на работы бригады.

67. В выписанных нарядах для бригады точно указывается характер, объект, место предполагаемой работы бригады, сроки выхода на работу и перечень того инструмента, который необходим для производства намеченной работы.

68. Бригадиры, получив наряды, обязаны в 3-дневный срок собрать участников бригады и обсудить с ними задание, установив роль каждого члена бригады в предполагаемой работе.

69. По обсуждению задания бригаиры вручают каждому члену бригады повестку с извещением о дне выхода на работу и указанием, с какими инструментами и когда он обязан явиться на место работ. В повестке указывается место и время сбора бригады.

70. Все дорожные работы, проводимые с трудовым участием, осуществляются на основе сдельщины (урочного задания) с внедрением социалистических методов труда: ударничества и социсоревнования. Урочное задание (норма выработки) для отдельных граждан и бригад устанавливается инструкцией ЦДТ и ГДТ.

71. Бригады и отдельные члены бригады, выполнившие полностью урок ранее намеченного срока, освобождаются от дальнейшей работы с отметкой о выполнении задания в наряде бригады.

72. При невыполнении бригадами или отдельными гражданами работ к сроку или при неудовлетворительном пр качестве выполнении работ бригада или отдельные члены бригады обязаны продолжать работу впредь до ее окончательного и удовлетворительного выполнения, хотя бы для этого потребовалось более 6 дней.

73. Бригадирами назначаются граждане, знакомые с дорожным строительством, как-то: демобилизованные красноармейцы инженерно-технических войск, комсомолцы, автодорожцы, культурные работники и т. д.

74. В целях поощрения наиболее способных бригадиров и отдельных граждан, отмеченных в выполнении заданий, ввести в систему премирование, продвижение в десятники и дорожные мастера, установить практику посылки на учебу для подготовки на средне-технические должности в дорожном строительстве и тому подобные меры поощрения.

Х. Порядок приема выполненных работ

75. Выполненные в порядке трудового участия дорожные работы принимаются:

а) на дорогах районной сети — комиссией, назначаемой райисполкомом в составе представителя района, райземуправления сельсовета, по территории которого протекает дорога, представителя Автодора, дорожных органов и бригадиров бригад, осуществлявших работы;

б) на дорогах сельского значения — комиссией в составе доруполномоченного сельсовета, представителя Автодора и бригадиров бригад, осуществлявших работы;

в) дорожные работы, выполненные МТС и совхозами, — комиссиями, назначаемыми дортрансами в составе представителей дортранса, района, райземуправления, сельсовета, Трактороцентра или совхоза и Автодора.

76. Дорожные работы, выполненные в порядке трудового участия на дорогах высших классов, принимаются:

а) по содержанию и ремонту дорог — эксплуатационными участками;

б) по новому строительству — строительными конторами.

77. При приемке дорожных работ составляются акты, которые подписываются всеми членами комиссии:

а) при приемке работ, выполненных на дорогах сельских и колхозных, акты составляются в 2 экземплярах, из коих один экземпляр остается у доруполномоченного селения или колхоза, а другой направляется в сельсовет;

б) при приемке работ на дорогах районные акты составляются в трех экземплярах, из коих один экземпляр остается у доруполномоченного селения

или колхоза, выполнявшего работу, другой направляется в сельсовет, по территории которого пролегает дорога, и третий представляется рикку;

в) при приемке работ, выполненных МТС и совхозами, акты составляются в четырех экземплярах, из коих один экземпляр остается в делах МТС или совхоза, выполнявшего работу, второй направляется сельсовету, на территории которого произведена работа, третий направляется в рик и четвертый представляется Дортрансу.

78. Во всех актах приемки должно быть указано точное название (титул) дороги, на которой произведена работа, место, характер, объем (количество) и качество выполненной работы.

79. Все технические документы, чертежи, проекты и сметы, относящиеся к выполненной работе с помощью трудового участия населения, должны быть отмечены в приемочном акте и переданы дорорганам.

80. На основе актов приемки выполненных работ доруполномоченный сельсовета составляет общий отчет выполненных работ по сельсовету и направляет его доротделу рика (дорожному инспектору); последний составляет сводный отчет по району и представляет его в Дортранс.

XI. Ответственность за организацию и проведение работ о трудовом участии

Ответственность за своевременное привлечение населения к дорожным работам и контроль за организованным использованием труда населения возложены на СНК АССР и краевые (областные) исполкомы, ст. 8 постановления СНК РСФСР от 20 июля 1931 г. № 690; «Бюллетень ГДТ», 1931 г., № 15 (16).

Местные исполкомы и сельсоветы несут ответственность за правильное ведение учета трудового участия населения в дорожных работах и за оценку этого участия, а также за полное привлечение и использование предусмотренного планом дорожного строительства труда населения (там же ст. 9).

О порядке участия МТС и совхозов в дорожном строительстве о трудовом участии населения

Циркулярное письмо Наркомзема и ГДТ РСФСР от 3 марта 1932 г. за № Т-V

Постановлением ВЦИК и СНК от 10/VIII 1931 г. о дорожном строительстве и о трудовом участии в нем населения участие МТС и совхозов предусмотрено следующими статьями:

«Ст. 9. На ряду с сельскохозяйственным населением к участию в дорожных работах привлекаются также МТС и совхозы со своей тяговой, механической и живой силой и необходимым инвентарем.

«Ст. 10. Совхозы всех систем и МТС участвуют в строительстве тех участков дорог, которые пользуются ими для их грузооборота. Сроки и формы участия совхозов и МТС в строительстве этих участков дорог определяются соглашением соответствующих дорожных органов с директорами совхозов и МТС».

Во исполнение постановления от 10/VIII 1931 г. устанавливается следующий порядок участия МТС и совхозов всех систем в дорожном строительстве:

1. К обязательному бесплатному участию в дорожных работах привлекаются все машинно-тракторные станции и совхозы всех систем в объеме, потребном для успешного осуществления плана дорожных работ с участием населения, но не свыше 6 дней в году.

2. Привлеченные к трудовому участию МТС и совхозы обязаны представить:

а) в распоряжение райисполкомов все свободные технические силы, могущие быть использованными в качестве технических руководителей проводимых работ—землемеры, мелиораторы и т. д. (постановление СНК РСФСР № 690 от 20/VI 1931 г. отд. 12).

б) в распоряжение дорожных органов или лиц, руководящих работами с трудовым участием населения, всю живую, механическую тяговую силу, все

транспортные средства, необходимый инвентарь, инструмент, вместе с обслуживающим персоналом, запасами топлива и необходимым материалом.

3. Дирекция МТС и совхозов обязана в производственно-хозяйственных планах заранее предусмотреть участие МТС или совхозов в дорожных работах, определить, по согласованию с сельсоветом и дорожными органами, время выполнения дорожных работ, место и характер работ.

4. Дорожные работы, проводимые и осуществляемые дирекцией МТС или совхоза на территории МТС или совхоза, предназначенной для нужд хозяйственного подсобного обслуживания МТС и совхоза, не могут засчитываться в план работ, осуществляемых в порядке трудового участия.

5. В соответствии с изложенным, по требованиям сельских советов для проработки плана дорожного строительства по сельсовету, дирекция МТС и совхозов обязана представить по форме, утвержденной Главдортрансом, сведения о количестве тракторов, дорожных машин и живой тяговой силы, подлежащих использованию в дорожных работах с трудовым участием населения.

Совместно с дорорганами райземуправления и сельсоветы устанавливают перечень объектов, объем работ, подлежащих выполнению, и время выхода на работу.

О дорожной повинности частных промышленных, торговых и иных предприятий

Постановление ВЦИК от 21 ноября 1931 г.

На основании пункта 7 ст. постановления ВЦИК РСФСР от 10 августа 1931 г. о дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения (С. У. 1931 г. № 48 ст. 3 п. 2) СНК РСФСР постановляет:

1. Частные промышленные, торговые и иные предприятия отбывают дорожную повинность путем уплаты денежных взносов и предоставления в распоряжение дорожных органов, сроком на 12 дней ежегодно, всей принадлежащей этим предприятиям живой и технической тяговой силы с необходимыми транспортными средствами и инвентарем.

2. Размер указанных в ст. 1 денежных взносов устанавливается сельсоветом для каждого предприятия по числу занятых в нем по данной местности рабочих и служащих, умноженному на 6 дней и на средний по предприятию дневной заработок рабочих и служащих.

3. С изданием настоящего постановления считать утратившим силу постановление СНК РСФСР от 13 августа 1929 г. «Об участии в местном дорожном строительстве государственных и кооперативных организаций и частных предприятий» (С. У. 1929 г. № 61, ст. 618).

(Собр. Узак. 1931 г. № 72, ст. 511.)

О дорожном строительстве РСФСР

Постановление IV сессии ВЦИК XV созыва от 26 декабря 1933 г.

по докладу зам. председателя СНК РСФСР т. Лебедь

1

За первую пятилетку на территории РСФСР построено свыше 60 тыс. км автожелезных дорог, десятки тысяч километров подъездных путей, внутригородских и пригородных дорог с закатой свыше 1 млрд. руб. В Москве, Ленинграде и других городах булыжные мостовые в значительной части заменены асфальтом, брусчаткой и улучшены подьезды.

Несмотря на имеющиеся достижения в дорожном строительстве, в условиях быстро растущего социалистического хозяйства и автомобилизации страны, эти достижения все же являются недостаточными и отставание дорожного строительства от потребностей в устроенных дорогах становится тормозом нормального грузооборота и развития ряда отраслей народного хозяйства.

Слабое строительство автогужевых дорог не обеспечивает разгрузки ж.-д. транспорта от перевозок на близкое расстояние (50—100 км).

Растущие перевозки продукции зерновых и животноводческих советских и колхозных хозяйств наталкиваются на неудовлетворительное состояние внутриколхозных, совхозных дорог и подъездных путей, что приносит огромные потери сельскому хозяйству. В свекловичных; льняных и хлопковых районах строительство дорог отстает от темпов автомобилизации и роста грузооборота.

Одним из препятствий нормального товарооборота в стране является недостаточность и плохое состояние подъездных путей к промышленным предприятиям, особенно к предприятиям текстильным, стекольным и стройматериалов, а также к элеваторам, пристаням и железнодорожным станциям.

Совершенно нетерпимым в дальнейшем является отсутствие постоянного ремонта и плохое содержание автогужевых дорог государственного, местного, городского и сельского значения.

Дорожные органы не обеспечили конкретного и оперативного руководства дорожным хозяйством. Эти органы не укреплены руководящими и техническими кадрами. В результате этого планы дорожного строительства из года в год не выполняются, качество строительства неудовлетворительное, трудовые ресурсы населения используются неэффективно.

Узким местом в дорожном хозяйстве является слабая механизация дорожных работ. Производство дорожных машин не покрывает даже минимальных потребностей, машины для строительства усовершенствованных дорог не производятся, слаба сеть ремонтных мастерских.

Всероссийский центральный исполнительный комитет отмечает громадные сдвиги, происшедшие среди трудящихся масс, осознающих необходимость строительства дорог местного значения, выразившиеся в участии свыше 10 млн. колхозников и трудящихся в борьбе с бездорожьем в 1933 г.

Вместе с тем Всероссийский центральный исполнительный комитет констатирует, что большинство ЦИК АССР, краевых, областных и районных исполнительных комитетов, городских и сельских советов, за исключением Горьковского и Северного краев, Московской и Ленинградской областей, Западной Сибири и АССР—Чувашской, Дагестанской, Татарской и Башкирской, еще не сумели организовать трудовое участие и использовать его с надлежащей эффективностью.

II

В целях улучшения дорожного хозяйства РСФСР и обеспечения во втором пятилетии, на основе растущих государственных затрат на строительство дорог и широкого привлечения трудового участия населения, ликвидации бездорожья в промышленных и важнейших сельскохозяйственных районах РСФСР, Всероссийский центральный исполнительный комитет постановляет:

1. Обязать СНК РСФСР, СНК АССР, краевые и областные исполкомы:

а) провести широкое строительство хозяйственных дорог и подъездных путей к вновь строящимся индустриальным центрам, к ж.-д. станциям и водным пристаням, свеклосахарным заводам, предприятиям, производящим стройматериалы, элеваторам, мельницам и совхозам, а также переустройство покрытия наиболее важных дорог одеждой более высокого качества; при постройке государственных магистральных дорог одновременно вести строительство, связывающее с ними местные сельские и пригородные дороги и подъездные пути за счет трудового участия населения и привлечения средств хозяйственных организаций;

б) провести реконструкцию важнейших магистралей и дорог, примыкающих к Москве, Ленинграду и центрам важнейших краев и областей с тем, чтобы эти дороги отвечали требованиям автотранспорта тяжелого тоннажа.

2. Учитывая, что до настоящего времени промышленные и сельскохозяйственные предприятия недостаточно участвуют в строительстве дорог, обслуживающих эти предприятия, и в целях ликвидации обезлички дорожного хозяйства предложить СНК РСФСР обязать:

а) вновь строящиеся предприятия республиканского и местного значения одновременно с началом промышленного строительства проводить строительство дороги или подъездного пути, связывающего предприятие с ближайшей магистральной дорогой или с ближайшим экономическим центром;

б) совхозы и МТС (помимо устройства внутрисовхозных дорог) принимать участие полностью или частично в строительстве подъездных путей, в которых они заинтересованы;

в) предприятия, расположенные на территории городских, рабочих и курортных поселений, участвовать в ассигнованиях средств на дорожное строительство и ремонт мостовых и тротуаров.

3. Установить следующие основные типы строительства новых и переустройства существующих дорог:

а) для междугородных магистралей и подъездов к промышленным центрам и ж.-д. станциям с напряженным грузооборотом строить гудронированные шоссе, а на пригородных участках с тяжелым грузовым автодвижением — с асфальтобетонным покрытием, а также крытые клинкером и брусчаткой (дороги первого класса);

б) все остальные дороги союзного, республиканского, краевого, областного значения с нормальным грузооборотом строятся с гравийным и щебеночным покрытием и постепенным их гудронированием (дороги второго класса);

в) дороги районного значения профилированные, улучшенные грунтовыми, с постоянным улучшением их покрытия местными материалами — гравий, шлак и др. (дороги третьего класса).

Для обеспечения настоящего решения предложить СНК РСФСР организовать научно-исследовательскую работу, экономическое изучение и учет хозяйственного значения и грузонапряженности районов строительства и переустройства дорог первых трех классов.

4. Предложить Совету народных комиссаров РСФСР:

а) разработать устав автогужевых дорог РСФСР (строительство и эксплуатация автогужевых дорог всех классов с указанием основных обязательных организационных и технических условий) и внести его на утверждение Президиума ВЦИК;

б) рассмотреть вопрос об установлении полосы отвода для дорог различного значения.

5. Признать необходимым построению образцовой дороги Ленинград—Москва—Харьков—Ростов, предложив СНК РСФСР провести в 1934 г. подготовку к строительству дороги.

6. Считая важнейшей задачей организацию своевременного ремонта и содержания дорог в полном порядке, предложить СНК РСФСР, СНК АССР, крайным и областным исполкомам усилить отпуск средств на капитальный ремонт существующей сети дорог в соответствии с установленными нормами.

7. Признать необходимым:

а) дооборудовать существующие 4 ремонтных завода (Московский, Ленинградский, Смоленский и Уральский) и обеспечить их 200 станками, организовать в 1934 г. в краях и областях не менее 22 ремонтных баз, обеспечив их 230 станками.

Предложить СНК РСФСР выделить необходимые средства для организации ремонтных баз, а также принять меры к расширению заводов дорожного машиностроения и войти в союзное правительство с соответствующими предложениями.

б) Обеспечить дорожное строительство в 1934 г. следующими механизмами: катки моторные—665 шт., автогрейдеры—63 шт., автогудронаторы—67 шт., грейдеры-элеваторы—50 шт., трексоны—108 шт., тракторы гусеничные—300 шт. и колесные—600 шт., организовать в 1934 г. производство асфальтобетонных смесителей и других машин для строительства дорог высокого качества.

в) Организовать в 1934 г. не менее 20 ремонтных машинодорожных станций, обеспечить во втором пятилетии организацию таких станций в большинстве районов РСФСР.

г) Организовать на местных предприятиях массовое производство дорожных снарядов (катков, утюгов, канавомопателей и пр.).

д) Ремонт подъездных путей, обслуживающих предприятия и совхозы, осуществлять средствами заинтересованных хозяйств.

8. Обязать СНК АССР, крайные и областные исполкомы провести в 2-месячный срок прикрепление дорог и подъездных путей к соответствующим фабрикам, заводам и совхозам.

Признавая необходимым в целях лучшего ухода и сохранности дорог прикрепление сельских колхозных дорог для постоянного ремонта и содержа-

ния к сельсоветам и колхозам, предложить СНК РСФСР разработать соответствующий закон и внести его на утверждение Президиума ВЦИК.

9. Предложить Главдортрансу РСФСР укрепить участковые ремонтные дорорганы техническими кадрами, уменьшить протяженность участков, установив размер их в зависимости от грузонапряженности и хозяйственного назначения дороги: на наиболее важных магистралях установить протяженность участков до 100 км вместо существующих 400 км.

Организовать в 1934 г. райдортрансы в 75% наиболее важных районов РСФСР и в первую очередь в свекловичных районах.

10. Обязать Главдортранс РСФСР обеспечить назначение на должности начальников участков дорог инженеров, на должности начальников околотков — дорожных техников. В 1934 г. эти мероприятия провести по дорогам первых двух классов.

11. Обязать Главдортранс РСФСР, СНК АССР, краевые и областные исполкомы улучшить руководящий состав работников дорожных органов, установив, что начальники областных дортрансов назначаются краевыми и областными исполкомами по согласованию с Главдортрансом, начальники районных дорожных отделов — райисполкомами по согласованию с начальниками краевых и областных дортрансов.

III

В целях наиболее организованного и производительного использования трудового участия населения в дорожном строительстве. Всероссийский центральный исполнительный комитет считает необходимым провести следующие мероприятия:

12. Возложить ответственность за организованное и полное проведение трудового участия населения в точном соответствии с законом «О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения» лично на председателей СНК АССР, краевых и областных исполкомов, райисполкомов и сельсоветов.

13. Обязать СНК АССР, краевые и областные исполкомы не позже 1 февраля 1934 г. утвердить планы дорожного строительства с трудовым участием населения на 1934 г., установить размеры трудового участия на дорогах внутриколхозного, сельского, районного и общегосударственного значения, а также средства, ассигнуемые на соответствующие объекты строительства. Определить сроки проведения работ применительно к местным условиям и провести массовую подготовительную кампанию в селах и колхозах.

14. Обязать правления колхозов, директоров совхозов и МТС провести массовое обсуждение с участием колхозников, рабочих совхозов и МТС планов доростроительства на 1934 г., выделить из опытных колхозников и рабочих совхозов и МТС бригадиров, провести прикрепление бригад из колхозников к отдельным участкам работы, организовать заготовку стройматериалов и инструментов. Все эти мероприятия должны быть проведены до начала весенних полевых работ. Возложить проверку выполнения обязательств по доростроительству совхозами и МТС на председателей соответствующих райисполкомов.

15. Предложить Главдортрансу РСФСР, по соглашению с Наркомземом Союза ССР и Наркомсовхозов Союза ССР, не позднее 15 января 1934 г.:

а) выделить и прикрепить необходимое количество дорожных техников к работам с трудовым участием населения, а также необходимое количество дорожных механизмов;

б) провести мероприятия по заключению договоров между местными дорорганами, МТС и совхозами на участие последних в работах по устройству местных дорог и лодьездных путей;

в) организовать подготовку дорожных кадров бригадиров из состава колхозников.

Отмечая положительную роль автодорожных организаций в дорожном строительстве, Всероссийский центральный исполнительный комитет предлагает ЦИК АССР, краевым и областным исполнительным комитетам широко привлекать к научно-исследовательской и практической работе по развитию дорожного хозяйства местные организации Автодора.

II. Планирование и отчетность

О составлении плана трудового участия населения в дорожном строительстве РСФСР во втором пятилетии

Инструкция ГДТ

Громадные успехи социалистического строительства, достигнутые партией и рабочим классом в первом пятилетии, завершение пятилетки в четыре года являются базой для дальнейших, еще больших успехов во втором пятилетии.

Директивы XVII партконференции по составлению второй пятилетки открывают грандиозные перспективы строительства социализма.

Ставя своей политической задачей окончательную ликвидацию капиталистических элементов и классов вообще, превращение всех трудящихся страны в сознательных и активных строителей бесклассового социалистического общества, вторая пятилетка в области хозяйственной намечает завершение реконструкции всего народного хозяйства. Темпы роста продукции народного хозяйства СССР остаются непревзойденными ни одной из капиталистических стран в лучшую пору своего расцвета.

Требования, предъявляемые во второй пятилетке к транспорту, являются исключительно большими и ответственными. Автодорожный транспорт должен будет взять на себя значительную часть транспортной работы. Твердая политика партии на индустриализацию Страны советов нашла свое выражение в подведении технической базы под автодорожный транспорт в виде гигантов автомобилестроения.

Однако состояние дорожного хозяйства и темпы его роста и реконструкции далеко не соответствуют резко возросшим требованиям народного хозяйства.

Вот почему XVII партконференция, в своих директивах по составлению второй пятилетки четко определила: «По дорожному и шоссейному строительству и автомобилизации — обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта».

В свете этой важнейшей директивы особое место занимает трудовое участие населения в дорожном строительстве. Его удельный вес повышается с каждым годом все больше и больше, достигая в 1932 г. 63% всех вложений в дорожное хозяйство. Во втором пятилетии удельный вес трудового участия также будет находиться на высоком уровне. В то же время труд населения на дорожных работах во втором пятилетии как «сознательных и активных строителей бесклассового социалистического общества» с полным освоением механизации будет чрезвычайно эффективным.

Огромное значение трудового участия населения в дорожном строительстве заключается не только в финансово-материальном эффекте, но и в том, что улучшение дорог стало делом трудящихся, а также в том, что, повышая темпы дорожного строительства, особенно низовой сети, мы делаем большой вклад в организационно-хозяйственное укрепление колхозов и в дело ликвидации противоположности между городом и деревней.

Отсюда совершенно ясно, что в плане дорожного строительства второго пятилетия чрезвычайно видное место займет проблема трудового участия населения. Важность этой проблемы обязывает подойти к ее разрешению при составлении второй пятилетки чрезвычайно серьезно. Нужно иметь в виду, что дело идет о десятках миллионов трудящихся деревни, где организация их участия в дорожном строительстве чрезвычайно тесно переплетена со всеми хозяйственно-политическими кампаниями, проводимыми партией и советской властью, и тесно увязана с социалистической реконструкцией сельского хозяйства.

При составлении второй пятилетки следует исходить из следующих исходных моментов.

1. Планирование трудового участия должно перейти на высшую ступень. От «сугубо ориентировочных» подсчетов нужно перейти к планированию, основанному на тщательном изучении всех факторов, определяющих размер тру-

дового участия. Это требует разработки ряда проблем, правильное разрешение которых позволит значительно увеличить плановые наметки.

Подобно общему плану народного хозяйства РСФСР в плане трудучастия должны найти отражение все социально-экономические сдвиги и успехи социалистического строительства.

2. Пятилетний план трудового участия населения должен строиться на основе максимального использования трудовых и тяговых ресурсов в сельском хозяйстве. Нужно объявить самую решительную и непримиримую борьбу с явно оппортунистическими тенденциями ряда товарищей, выражающимися в снижении объема трудучастия, в желании заменить труд деньгами и т. п.

3. В то же время план должен отразить не только количество труда и тяги, привлекаемого на дорожное строительство, но он должен быть основан на действительной потребности в улучшенных дорогах с учетом всех изменений в конфигурации дорожной сети, в связи с социалистической реконструкцией сельского хозяйства, возникновением новых социалистических городов и укреплением существующих.

4. План должен быть проникнут конкретным предомлением генеральной линии партии и указаний товарища Сталина применительно к трудучастию (сюда входят вопросы: организации труда, создания новых кадров и работы со старых специалистов, ликвидации обезлички дорог, социалистические методы труда и т. д.).

5. Все построение плана трудучастия должно исходить из того, что сельское хозяйство РСФСР стало на новый путь социалистической реконструкции и в нем произошли громадные изменения, давшие решительный перевес социалистическому сектору. Вопрос «кто кого» решен в пользу социализма и в сельском хозяйстве. 63% коллективизированных хозяйств, 1400 МТС, гигантские совхозы — таков итог 1931 г. В четвертом завершающем году первой пятилетки эти успехи значительно увеличатся, второе пятилетие на основе успехов первой пятилетки даст еще более гигантские достижения, в том числе и в сельском хозяйстве. Отсюда ясно, что возможности использования трудучастия на основе колхозов и МТС сильно возрастут. В то же время наличие колхозов позволяет нам организовать труд колхозников на дорожных работах по-новому. Это новое может выразиться: 1) в социалистических методах труда и 2) во включении дорожного дела в общий план хозяйства, превращение его в неотъемлемую часть всего хозяйствования колхоза.

Новым и решающим фактором, вытекающим из коллективизации сельского хозяйства, является то обстоятельство, что будет привлекаться к трудучастию не отдельные трудящиеся, а колхоз в целом.

Особенное значение приобретает МТС. По наметке на вторую пятилетку (тезисы к XVII партконференции) машинотракторные станции должны будут обслуживать все колхозы СССР. Уже в 1932 г. намечается 3100 МТС, их роль в дорожном строительстве громадна:

а) они являются главной базой механической тяговой силы;

б) они должны играть организующую роль по отношению к окружающим колхозам в деле привлечения колхозников к дорожным работам.

При обеспечении потребности в дорожной сети также должны быть учтены в первую очередь дороги, связывающие МТС с колхозами.

6. Реконструкция автодорожного транспорта есть неотъемлемая часть плана второго пятилетия. Это в большей мере относится к трудучастию. План последнего должен быть насыщен элементами реконструкции как в части конфигурации дорожной сети, так и в части производства работ с привлечением населения (механизация, организация труда и руководство и т. д.).

7. При составлении пятилетнего плана производства работ с привлечением труда и тяговых средств населения следует учесть социальные сдвиги — рост колхозного движения и ликвидацию кулачества на его основе; следует также учесть степень энерговооруженности и механизацию сельского хозяйства — электрификацию, транспортный парк, автопарк, комбайны и т. п.

8. Исчисление потребности в дорожном строительстве с трудучастием следует производить, исходя из социалистической реконструкции страны и в первую очередь сельского хозяйства, в связи с образованием новых центров тяготения и ослабления существующих, в связи с сплошным социалистическим землеустройством, которое внесет ряд существенных изменений в конфигурацию низовой сети.

Формы стройфинплана и учета работ по трудовому участию

ЦУДОТРАНС при СНК СССР

Главдортранс

Стройфинплан на 1935 г.

П Л А Н

трудовых ресурсов республики (края, области, района)

№ по порядку	Наименование показателей	Всего на 1935 г.	В том числе кулаков	Примечание
1	Число сельского населения республики (края, области) В том числе привлекается: а) людей б) процент использования людей по отношению к общему числу сельского населения в) человекоднев Итого на сумму			
2	Число лошадей вне город. поселк. В том числе привлекается: а) лошадей б) процент использования лошадей по отношению к общему числу лошадей в) лошадодни Итого на сумму			

№ по порядку	Наименование показателей	Всего на 1935 г.	В том числе кулаков	Примечание
3	Число тракторов (вне город. поселк.) В том числе привлекается: а) тракторов б) процент использования тракторов по отношению к общему числу тракторов в) трактородни Итого на сумму . .			
4	Число грузовых машин (в сел. хозяйстве) В том числе привлекается: а) автомашин б) процент использования автомашин по отношению к общему числу автомашин в) автодни Итого на сумму . .			
5	Всего человеко-лошадо-трактородней на сумму В том числе на дороги: а) союзные б) республиканские в) краевые (АССР, обл.) г) районные и сельские Нач. ГДТ			

республики

Главдортранс

Стройфинплан на 1935 г.

Производственный план работ по дорогам низовой сети (районным и сельским)

№ по порядку	Тип сооружений	Измеритель	Количество	Стоимость единицы измерен.	Общая стоимость	В том числе:			Итого поступления
						За счет трудучастия	За счет бюджета, ассигнов. и пр. денежн. вложений		
							Бюджет	Ассигнован. хозорг.	
I. Строительство									
А. Дороги									
1	Грунтов. профил. . . .	км							
2	Грунтов улучшен. . . .	»							
3	Гравийные	»							
4	Шоссе (гравийн. и щеб.)	»							
5	Бульжн. мостовая . . .	»							
6	Торцовые	»							
Итого дорог . . .									
Б. Искусствен. сооружения									
1	Мосты	пог. м							
2	Трубы	» »							
Итого искусствен-ных сооружений									
Всего по новому строительству . .									
II. Капитальный ремонт									
А. Дороги									
1	Грунтов профилир. . .	км							
2	Грунтов улучшен. . . .	»							
3	Гравийные	»							
4	Шоссе (гравийн. и щеб.)	»							
5	Бульжная мостовая . .	»							
6	Торцовые	»							
Итого дорог . .									
Б. Искусствен. сооружения									
1	Мосты	пог. м							
2	Трубы	» »							
Итого искусствен-ных сооружений . .									

ЦУДОТРАНС при СНК СССР

ГЛАВДОТРАНС

СТРОЙФИНАНПЛАН на 1935 г.

СВОД ЗАТРАТ

А. На освоение трудучастия (для всех классов дорог)

№ по порядку	Наименование расходов	Распределение расходов по источникам покрытия							Итого					
		Бюджеты					Сред. хоз. оп- таниз.	Денеж. сред. взамен труд. участия		Штрафы за от- каз (от немат. участия)	Личн. ден.ж. участие	Денеж. источники	Всего денеж- ных средств	Труд. ресур. в ден. выраж.
		союзный	республик.	краев. обл. АССР	районных	сельский								
	Адм. упр. расходы													
1	Содерж. сельдорупр. и часть аппарата рай- дорогделов													
2	Организация культ. массовой работы													
	Всего на освоение трудучасти													

Б. На выполнение производственного плана работ по низовой сети (районным и сельским дорогам) на 1935 г.

I. Эксплуатация

- Адм. упр. расходы (содер. райдорог)
- Содержание и тех. ремонта дорог и до-
рожных сооружений:
а) сод. личн. сост. линий

б) сод. дорог и тек. ремонт	
в) зимнее содержание	
г) благоустройство	
д) борьба со стих. бедствиями	
е) прочие расходы	
Бытовое обслуживание	
Премии	

3
4

II. Капиталовложения

а) общие расходы

Капит. ремонт	
Строительство дорог, мостов и труб	
Техн.-эконом. изыскания	
Прибор. мех. снаряд и автотранспорта	
Приобрет. груза и обоза	
Устройство, прост. дормаш.	
.	
.	
.	

1
2
5
4
5
6
7
8

б) Сод. культ. строительство

Жил. ком. строит.	
Культ. быт. строит.	
По подготовке кадров	
По научн.-исслед. работам	
.	
.	
.	

9
10
11
12
13
14

Итого по капиталовложениям

Всего затрат по освоению труд-
уч. и выполн. произв. плана
работ по мизовой сети в 1935 г.

ЦУДОТРАНС при СНК СССР

Главдотранс

Стройфинплан на 1935 г.

Поквартальное распределение затрат

А. Поквартальное распределение трудовых ресурсов по всем классам в денежном выражении (в тыс. руб.)

	I квар- тал	II квар- тал	III квар- тал	IV квар- тал	Итого в 1935 г.	Приме- чание
1. Низовая сеть (районные и сельские дороги)						
2. Дороги трех высших классов:						
а) союзные						
б) республиканские						
в) краевые и областные						
Итого						

Б. Поквартальное распределение денежных вложений по выполнению производственного плана работ только на низовой сети

	I квар- тал	II квар- тал	III квар- тал	IV квар- тал	Итого в 1935 г.	Приме- чание
I. На освоение (организ.) трудучастия						
II. На выполн. производ. плана работ по низ. сети в 1935 г.						
1. Эксплуатация						
2. Капиталовложения						
а) на нов. стр-во, капитальн. ремонт, приоб. дор. снаряж. автотрансп. гужа, стандартиз., рационализ.						
б) на премирование						
в) на соц. культур. строительство						
Итого						

Главдортранс

Стройфинплан на 1935 г.

Потребность в кадрах, dormашинах, геодезических инструментах и строительных материалах для низовой сети дорог

Количество районов в республике

№ п./п.	Наименование	Наличие на 1/1 1935 г.	Потребность в 1935 г.	Покрывание дефицита на месте	Примечание
А. Кадры					
1	Зав. райдоротделом				
2	Райинспекторы				
3	Инженеры				
4	Техники				
5	Десятники				
6	Дормастера				
7	Зав. маш.-дор. станций и отрядов				
8	Шоферы				
9	Механики				
10	Трактористы				
11	Дорожн. уполномочен.				
12	Руков. пост. колхозн. бригадами				
	а) с/советов				
	б) колхозов				
Б. Дорожные машины и снаряды					
1	Автомобили				
2	Тракторы				
3	Грейдеры				
4	Грейдеры 8, 10 и 12 ф.				
5	Катки:				
	а) металлические				
	1) прицепные				
	2) моторные				
	б) деревянные				
6	Утюги:				
	а) металлические				
	б) деревянные				
7	Канавокопатели				
8	Конные лопаты				
9	Копры				
10	Пленеры				
11	Изготовлено простейших механизм. местн. средствами на сумму				
В. Геодезические инструменты					
1	Нивелиры				
2	Теодолиты				
3	Гониметры				
4	Стальные ленты				

СНК—СССР

ЦУДОТРАНС

План. экономическое
управление

СТАТСЕКТОР

На основании пост.
ЦИК и СНК СССР от
22/VIII 1933 г. УТВЕР-
ЖДАЮ. Нач. ЦУНХУ
Госплана СССР—Осин-
скийПредставляется риками в Дортранс не позднее
10 числа следующего за отчетным м-цаСведения о ходе работ по дорожному строительству,
выполняемому в порядке трудового участия населения с 1 января 193 . . . г.
по 1 193 . . . г. по

Наименование с/совета, рика, Дортранса

1. Число с/советов в рике
2. » » вошедших в данную сводку
3. Число риков в обл.-край-АССР Дортранса
4. » » вошедших в данную сводку

I. Заготовка материалов

	Камень		Гравий и шлак		Песок		Лес			Железо и гвоз- ди кг
	заго- товка	вывозка	заго- товка	вывозка	заго- товка	вывозка	заго- товка	вывозка	распи- ловка	
К у б о м е т р ы										
*1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Годовое зада- ние выпол- нено										

II. Работы

		Земляные работы	Типы дорог						Мосты	Трубы	Паромы	Делорезы	Зелен. насажден.	Столбы	Прикрепл. дорог к селен., колхозам и др.
			грунто- филар.	грунто- в. улу- щен. добавк.	гравийная до- рога	гравийное и щебен. шоссе	булыжная мостовая								
м ³	км						шт.	п.м.	шт.	км	шт.	км			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
Новое строи- тельство	Годовое задание выполнено . . .														
Ремонт	Годовое задание выполнено . . .														

							Поступило денежных средств				Израсходовано с начала года
		Человекоднев	Коневые	Трактороднев	Автомобильные	Всего на сумму (руб.)	взамен трудучаст.		от хозорганизаций	из район. и сельск. бюджет.	
							недоимки прошлых лет	за текущий год			
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
По дорогам районного и сельского значения	Годовое задание . . .										
	Выполнение всего . .										
	В том числе										
	МТС и совх.										
	Колхозы										
	Единоличники . .										
	Кулацкие хоз. . .										
По дорогам трех вышших классов	Годовое задание . . .						V. Наличие доррабочников (поквартир.)				
	Выполнено всего . .						Всего				
	В том числе						из них				
	МТС и совх.						1) техперсонала				
	Колхозы						2) дормастеров				
	Единоличники . .						3) десятников				
	Кулацкие хоз. . .										

VI. Наличие дормашин (шт.) по-квартирно

39	40	41	42	43	44
1) Катки механич. . . .		5) Катки дер.		В том числе изготовл. вновь свои- ми средства- ми	
2) Грейдеры		6) Канавокопатели . .			
3) Утюги тракторн. . . .		7) Утюги дерев.			
4) Лопаты конные		8) Конры			

. 193 . . г.

Подпись

СНК—СССР

ЦУДОТРАНС

План.-экономического
управление
СТАТСЕКТОРНа основании пост.
ЦИК и СНК СССР от
22/VIII 1933 г. УТВЕР-
ЖДАЮ. Нч. ЦУНХУ
Госплана СССР—Осин-
скийПредставляется с/сов. в рик не позднее 5 числа следую-
щего за отчетным м-ца

Отчет о ходе дорожного строительства,

выполняемого в порядке трудового участия населения с 1 января 193... г.
по I... 193... г. по...

Наименование с/совета, рика, Дортранса

I. Заготовка материалов

	Камень		Гравий и шлак		Песок		Лес			Железо и гвозди	
	заго- товка	вывозка	заго- товка	вывозка	заго- товка	вывозка	заго- товка	вывозка	распи- ловка		
К у б о м е т р ы											кг
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Годовое зада- ние											
Выполнение											

II. Работы

		Землян. работы	Типы дорог							Мосты	Трубы	Паромы	Ледорезы	Зелен. насажден.	Столбы	Прикрепл. дорог к селен. колл.
			грунт. профи- лир.	грунт, улуч- шен. добавкам	гравийн. до- рога	гравийн. и ще- бен. шоссе	булыжн. мос- тов.									
		м³	Километры							шт.	п. м.	шт.	шт.	к. м.	шт.	к. м.
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
Новое строи- тельство	Годовое задание .															
	Выполнение . . .															
Ремонт	Годовое задание .															
	Выполнение . . .															

9. Дорожные работы с трудучастием населения должны мыслиться как одно из условий организационно-хозяйственного укрепления колхозов и всего сектора сельского хозяйства, поскольку дорожные работы обеспечивают успех сельскохозяйственной кампании, снижают стоимость перевозки продукции и ускоряют оборот грузов.

10. Важность и многогранность проблемы трудучастия обязывает Дортрансы к тщательной проработке вопросов о составлении пятилетнего плана трудучастия, причем к разрешению этой проблемы следует привлечь местные органы Наркомзема, Колхозцентра, Трактороцентра, совхозных объединений, обратившись к райпланам за содействием при проведении вопросов, связанных с составлением плана доработ с трудучастием. Необходимо также самое широкое привлечение к разработке плана общественных организаций: в лице Автодора, комсомола, профсоюзов.

Об обязательном включении планов трудового участия населения в дорожном строительстве в местные народнохозяйственные планы

Постановление СНК РСФСР от 28 июля 1932 г. за № 803

В соответствии с постановлением СНК Союза ССР от 2 мая 1932 г. № 764, п. 22, СНК РСФСР постановляет:

1. Предложить ГДТ, Госплану и Наркомфину включить в народнохозяйственные и финансовые планы РСФСР по краям, областям и районам, кроме денежных ассигнований, также и суммовые вложения, определяемые трудовым участием населения в дорожных работах.

2. СНК АССР и крайевым (областным) исполкомам установить контроль и наблюдение за целевым использованием как денежных ассигнований, так и вложений по трудовому участию населения в дорожном строительстве.

Об отчетности по низовой дорожной сети

Циркуляр ГДТ РСФСР от 16 июня 1934 г. за № 32-р

Несмотря на неоднократные предложения дортрансам об улучшении отчетности по низовой сети, таковая отчетность до сих пор по ряду дортрансов остается неудовлетворительной и ошибки в ней, отмеченные в 1933 г., до сих пор не изжиты.

Особенно обращает на себя внимание то положение, что по ряду краев и областей при выполнении в 1933 г. довольно напряженного по своему объему плана дорожных работ в физическом выражении на 150—200 и более процентов трудовые ресурсы использованы на 70—80%. Разрыв несомненно получается от недоучета части трудовых ресурсов, использованных на дорожных работах.

Те минимальные сведения, которые требуются ГДТ по трудучастию по учетной карточке, утвержденной ЦУНХУ, поступают в ГДТ заполненными неполностью; сведения даются главным образом в итоговых данных без указаний, сколько затрачено трудовых ресурсов МТС, совхозами, колхозами и т. д.

Отмеченные в карточках плановые задания по некоторым дортрансам не соответствуют планам, утвержденным ГДТ, а потому выведенные проценты выполнения плана не соответствуют действительности.

Сведения о заготовке и вывозке стройматериалов и исполненных дорожных работах составляются небрежно и без проверки сведений предшествующего за отчетный месяц периода; при исправлениях же никаких о том объяснений в ГДТ не представляется.

Несмотря на строжайшее распоряжение о представлении квартальных сведений о ходе дорожных работ в районах группы «А» (в 9 АССР, краях и

областях), лишь Западная область и Восточно-Сибирский край выполнили это требование.

Зачастую не соблюдаются сроки представления отчетных сведений.

Такое положение учета и отчетности о ходе дорожных работ с трудовым участием парализует работу оперативного руководства ГДТ и лишает его возможности своевременно и правильно освещать этот вопрос перед правительством.

Во избежание перечисленных дефектов ГДТ предлагает:

1) принять меры к представлению отчетных сведений по итогам выполнения плана дорожных работ с участием населения, МТС и совхозов в строго установленные сроки, в том числе и по районам группы «А» (в 9 дортрансах); в случае опоздания представления сведений в срок, не ожидая запроса ГДТ, сообщить о причинах опоздания;

2) сведения представлять по установленным формам-карточкам, с точным перечислением всех участников, указанных в карточке (МТС, совхозы), а в случае отсутствия таковых делать о том соответствующую отметку на карточке;

3) в случае обнаружения ошибок в сведениях, высланных в ГДТ, незамедлительно сообщать о том ГДТ для соответствующего исправления;

4) при составлении отчетности исходить из плана, утвержденного ГДТ;

5) тщательно проинструктировать райдоротделы по всем вопросам отчетности, вменяя в обязанность каждому работнику, выезжающему в районы, проверить состояние учета дорожных работ с трудовым участием и использования трудовых ресурсов.

О плане второй пятилетки по трудовому участию населения

(Циркуляр ГДТ от 29 июля 1934 г.)

Исходя из решений XVII партийного съезда о пятилетнем плане развития народного хозяйства и в частности о плане второй пятилетки по автодорожному и дорожному строительству Советского союза, Главдортранс переработал пятилетний план дорожных работ с трудовым участием населения РСФСР и план использования трудовых ресурсов, который направляется для уточнения и детальной проработки.

При проработке плана дортранса следует исходить из следующих моментов.

1. Планирование трудового участия должно от «ориентировочных» подсчетов перейти к планированию, основанному на тщательном изучении всех факторов, определяющих размеры трудового участия.

2. При уточнении пятилетнего плана трудового участия населения должно быть предусмотрено максимальное использование трудовых и тяговых ресурсов в сельском хозяйстве. Нужно объявить решительную борьбу с тенденциями к снижению объема трудового участия, желании заменить труд деньгами и т. д.; использование трудовых ресурсов на дорогах высших классов должно быть усилено с доведением на конец пятилетки до 20—25% всех вложений в трудовое участие.

3. План должен отразить не только количество трудовых ресурсов, привлекаемых к дорожным работам, но он должен быть основан на действительной потребности в улучшенных дорогах с учетом всех изменений в конфигурации дорожной сети в связи с социалистической реконструкцией сельского хозяйства, возникновением новых социалистических городов, перенесением центров тяготения и т. д.

Следует усилить строительство дорог высших технических типов (правильных с каменным покрытием и торцовых).

4. План должен быть проникнут конкретным преломлением генеральной линии партии и указаний товарища Сталина применительно к трудовому участию.

Сюда входят вопросы: организации труда, создания новых кадров, ликвидации обезлички дорог, механизации строительства, социалистических методов труда.

5. Новым и решающим фактором, вытекающим из коллективизации сельского хозяйства, является то обстоятельство, что будут привлекаться к трудовому участию не отдельные лица, а колхозы в целом.

6. Дорожные работы с трудовым участием должны мыслиться как одно из

условий организационно-хозяйственного укрепления колхозов и всего социалистического сектора, поскольку дорожные работы обеспечивают успех сельскохозяйственных кампаний, снижает стоимость продукции и ускоряет оборот грузов.

7. Важность и многогранность проблемы трудучастия обязывает дорожные к тщательной проработке и уточнению существующих планов дорожных работ с трудовым участием, причем к уточнению планов следует привлечь земельные и плановые органы. Необходимо также широкое привлечение в разработке общественных организаций, в первую очередь Автодор, комсомол и профсоюзы.

В соответствии с этим:

1. Незамедлительно по получении сего приступить к проработке и уточнению плана второй пятилетки, согласуя свою работу с краевыми (обл., АССР) директивными и советскими органами.

2. Общее заключение по намеченному Главдортрансом по вашему краю (обл., АССР) плану трудучастия и дорожных работ низовой сети представить в Главдортранс в десятидневный срок со дня получения его.

Исполнение к 20 августа требуемого заключения будет рассматриваться как согласие Дортранса с выдвинутым Главдортрансом планом, и никакие протесты об изменении плана в дальнейшем, приниматься не будут.

3. Намеченные в крае (обл., АССР) цифры плана опустить в районы, сельсоветы, колхозы, МТС и совхозы для тщательной проработки плана на широких рабочих собраниях МТС и совхозов, на собраниях колхозов и пленумах сельсоветов, обеспечить проработку планов конкретной помощью посылкой бригад и инструкторов.

4. Выявление новых промышленных центров, организация новых совхозов, МТС и колхозов, хозяйственный и политический рост национальных областей, рост культурного и материального благосостояния широких масс трудящихся предъявляют повышенные требования автодорожному хозяйству. В соответствии с этим программа дорожностроительных работ с трудовым участием во второй пятилетке должна отличаться нарастающим удельным весом работ по строительству дорог, улучшенным добавками, гравийных дорог и дорог с каменным покрытием за счет уменьшения профилированных дорог без добавок.

5. Важнейшие объекты строительства (подъездные пути к железнодорожным станциям, пристани к сельскохозяйственным и промышленным предприятиям, предприятиям, изготовляющим стройматериалы и т. д.) в пятилетнем плане АССР, края и области должны быть выделены по-титально.

6. Придавая исключительное значение применению дорожных машин на работах с трудовым участием, как улучшающих качество работы и позволяющих рационализировать эти работы, в плане второй пятилетки должна быть отражена потребность в дорожных машинах, причем особое внимание должно быть уделено на изготовление простейших дорожных снарядов местными средствами.

В связи с применением на дорожных работах с трудучастием механизмов в пояснительной записке к плану следует осветить вопрос об удешевлении стоимости и поднятии производительности труда.

7. Наряду с определением количества необходимых дорожных машин план второй пятилетки должен отражать степень обеспечения низовых дорог кадрами.

8. Особенно тщательно должен быть проработан план 1935 г., так как материалы второй пятилетки по 1935 г. будут использованы ГДТ для контрольных цифр по трудучастию на 1935 г. Других контрольных наметок на 1935 г. со стороны ГДТ не будет дано.

9. Для плана второй пятилетки по трудовому участию населения в дорожных работах использовать формы производственного плана 1934 г.

Таблицы должны быть составлены по годам пятилетки согласно установкам, изложенным в пояснительной записке к пятилетнему плану, составленному Главдортрансом.

Цифры должны быть точно проверены и согласованы в местных плановых органах; план с пояснительной запиской представляется в Главдортранс по утверждению его СНК АССР, краевыми и областными исполкомами.

10. В Главдортранс пятилетний план представляется в разрезе автономных областей и районов с приложением подъездных путей.

11. Вся работа по составлению и уточнению плана второй пятилетки по трудовому участию населения, не считая общего заключения по плану, указанного в п. 2 настоящей инструкции, должна быть закончена в течение двух месяцев и представлена в Главдортранс не позднее:

I пояс—Западная область, Ленинградская область, Ивановская область, Горьковский край, Чувашская АССР, Средневолжский край, ЦЧО (Воронежская обл., Курская обл.), Московская область—1 октября.

II пояс—Карельская АССР, Северный край, Татарская АССР, Свердловская обл., Челябинская обл., Обь-Иртышская область, Башкирская АССР, Саратовский край, АССР Немцев Поволжья, Сталинградский край, Крымская АССР, Азово-Черноморский край, Северокавказский край, Дагестанская АССР—10 октября.

III пояс—Западносибирский край, Казакская АССР, Киргизская АССР—2 октября.

IV пояс—Каракалпакская АССР, Восточносибирский край, Бурято-Монгольская АССР, ДВК—30 октября.

V пояс—Якутская АССР—10 октября.

Учитывая, что установленные сроки являются достаточными для проработки, уточнения и утверждения плана, никакие изменения в сторону продления срока приниматься не будут.

Полонительная записка

по второму туру плана второй пятилетки трудового участия населения МТС и совхозов в дорожных работах

В начале 1933 г. Главдортранс составил план второй пятилетки с трудовым участием населения, МТС и совхозов в дорожных работах.

План этот был составлен в соответствии с директивами январского пленума 1933 г. ЦК ВКП(б), постановлениями XVII партийной конференции и указаниями правительства об улучшении автогужевых дорог и в частности об использовании труда населения для улучшения этих дорог.

Намеченные XVII партийным съездом ВКП(б) темпы развития общественного сектора и усиления механизации сельского хозяйства ставят перед Главдортрансом РСФСР вопрос о пересмотре составленного им в 1933 г. плана дорожных работ с трудовым участием населения, МТС и совхозов в дорожных работах.

Пересмотр плана вызывается также требованиями IV сессии ВЦИК, выраженных в постановлении от 26/XII 1933 г. по докладу зам. председателя СНК т. Лебеде «О дорожном строительстве».

Наконец коррективы, внесенные рядом АССР, краев и областей в планы трудового участия и строительства, ремонта и благоустройства дорог низовой сети, вызывают необходимость пересмотра вышеуказанного плана дорожных работ с трудовым участием.

«Полная коллективизация сельского хозяйства в течение второй пятилетки, рост крупных государственных и сельскохозяйственных предприятий и вооружение колхозов и совхозов передовой машинной техникой, на деле превращающей сельскохозяйственный труд в разновидность индустриального труда» (пост. XVII партконференции) во второй пятилетке вызывают необходимость усиления дорожного строительства с трудовым участием населения, обеспечивая в первую очередь строительство и ремонт подъездных путей к железнодорожным станциям, пристаням, сыльным пунктам, сельскохозяйственным и промышленным предприятиям, к предприятиям по производству строительных материалов).

Строительство дорог большей грузонапряженности вызывает необходимость пересмотра плана второй пятилетки в сторону улучшения технического типа покрытия, увеличения количества дорог с каменным покрытием гравийных дорог и дорог, улучшенных внесением добавок.

В связи с изменением отдельных центров тяготения, изменением некоторых районных центров и т. д., изменяются не только направления дорог и тип их покрытия, но и количество дорог в отдельных АССР, краях и областях.

Увеличивающаяся грузонапряженность создает предпосылки также для пересмотра намеченного плана искусственных сооружений, увеличивая их количество и улучшая качество строительства.

Предъявленные партией и правительством требования к дорожному хозяйству заставляют Главдортранс пересмотреть также имеющиеся в отдельных АССР, краях и областях трудовые ресурсы и наметить пути их рационального использования на дорожных работах.

Механизированное, организованное на коллективных началах сельское хозяйство создает во второй пятилетке более благоприятные, чем в первой пятилетке, условия для освоения и использования трудовых ресурсов населения в дорожных работах, поскольку они создают, с одной стороны, возможность привлечения в формах коллективного труда населения, объединенного в колхозы, а не разрозненного индивидуальным хозяйством, с другой стороны — громадную энергетическую базу в колхозах, МТС и совхозах. Все это повышает эффективность использования труда населения и создает предпосылки к более высоким темпам, а главное, к повышению качества дорожных работ, проводимых с участием населения.

Производственные планы трудового участия 1933 и 1934 гг. показали, что трудовые ресурсы, запланированные по плану второй пятилетки (по первому варианту), не во всех краях, областях и АССР создают предпосылки максимального эффективного их использования. В данном случае первый вариант второй пятилетки был составлен без точного учета организационных возможностей использования имеющихся на местах трудовых ресурсов. В то время как одни АССР, края и области, обладающие достаточным количеством лиц технического руководства, умеющего поставить дорожные работы с трудовым участием на высоту хозяйственно-политических мероприятий, способны использовать максимальное количество трудовой и тяговой силы населения (Горьковский край, Чувашская АССР, Ленинградская обл., Дагестан и т. д.), имеется целый ряд АССР, краев и областей, которые организационно не окрепли, технически не оснащены и имеющиеся трудовые ресурсы ими могут быть использованы в ближайшие годы не полностью (Казакская АССР, ДВК, Восточносибирский край). Наконец имеются такие АССР, края и области, где население территориально крайне редко и лишь частично может быть использовано на дорожных работах (часть районов Якутской АССР, Западной и Восточной Сибири, Казакская АССР). За отсутствием данных при составлении первого варианта плана второй пятилетки некоторые из указанных выше мотивов не могли быть учтены. Недостаточно было учтено также то обстоятельство, что с каждым годом улучшается распределение дорожных работ с трудовым участием по времени их выполнения с таким расчетом, чтобы, не обрекая население во время проведения разных сельскохозяйственных кампаний, максимально использовать тяговую силу населения для дорожных работ.

Огромное значение трудового участия населения в дорожном строительстве заключается не только в финансово-материальном эффекте и в том, что улучшение дорог становится делом самих трудящихся, но в том, что, повышая темпы дорожного строительства и улучшая качество работ, делается большой вклад в организационно-хозяйственное укрепление колхозов. Отсюда совершенно ясно, что в плане дорожного строительства второй пятилетки чрезвычайно важное место занимает проблема организации трудового участия населения в дорожном строительстве, являющаяся важнейшей хозяйственно-политической задачей; отсюда — необходимость реального уточнения плана дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием населения.

Контингент трудовой и тяговой силы

Общее количество трудовой и тяговой силы складывается из:

а) трудовой силы населения, б) живой тяговой силы и в) механического оборудования (тракторы, автомашины).

Общее количество населения по годам пятилетки определено на основании статистических данных центра с внесением корректив, согласно материалам, полученным от дортрансов, с учетом естественного прироста сельского населения (2%) и поглощения части сельского населения промышленностью, МТС, совхозами.

Количество привлекаемого к дорожным работам скота на 1933 и 1934 гг. определено на основании производственных планов этих годов, утвержденных СНК АССР, краевыми и областными исполкомами с постепенным повышением этого привлечения по остальным годам пятилетки.

Распределение наличия тракторов по АССР, краям и областям сделано ориентировочно на основании данных производственных планов 1933 и 1934 гг. с учетом дальнейшего их увеличения, согласно директивам партии и правительства.

Привлечение тракторов, начиная с 1934 г., запланировано по отдельным краям и областям не более 25% здорового транспортного парка согласно инструкции ЦДТ, Наркомзема ССР и Наркомфина СССР, утвержденной СТО постановлением от 15/IX 1932 г. за № 27 за 1933 г.; тракторы запроецированы согласно постановлению ВЦИК и СНК РСФСР от 10/VIII 1931 г. «О дорожном строительстве и участии в нем населения», т. е. в большем количестве.

На основании использования в 1933 г. отдельными АССР, краями и областями на дорожных работах автомашин, начиная с 1934 г., включено в план второй пятилетки значительное количество автомашин.

Исходя из вышеизложенного, контингент рабочей тяговой силы, определяемый в количестве объектов, предназначенных к использованию на дорожных работах с трудовым участием и в стоимостном выражении, определяется в тысячах:

Показатели	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 5 лет
1. Кол-во лиц, привлекаемых, к дор. раб.	11 616,0	12 124,4	13 139,2	14 180,5	15 395,0	—
2. Кол-во трудодней . .	70 896,2	72 748,5	78 835,6	85 083,2	92 370,4	399 933,9
3. Стоимость трудучастия	163 061,3	167 321,5	181 321,9	195 691,4	212 451,9	919 848,1
4. Кол-во живой тягов. силы, привл. к дор. работам	5 620,0	4 462,9	4 863,3	5 163,6	5 505,1	—
5. Кол-во конедней . .	21 720,3	26 777,7	29 183,0	30 982,0	30 030,8	141 693,8
6. Стоимость конучастия	47 784,7	58 910,9	64 202,6	68 160,4	72 667,8	311 726,4
7. Кол-во тракторов, привл. к дор. раб. . .	36,0	27,5	41,3	58,4	73,2	—
8. Кол-во трактородней .	228,86	165,38	246,1	300,5	439,6	1 430,44
9. Стоимость тракторучаст.	9 154,0	6 615,2	9 844,6	14 019,3	17 582,2	57 215,3
10. Кол-во автодней, использ. на дор. раб. .	—	3,75	7,45	18,1	35,95	65,25
11. Стоимость автоучебы .	—	187,5	372,5	905,0	1 797,5	3 262,5
Общая стоимость трудучастия	220 000,0	233 035,2	255 741,6	278 776,1	304 499,4	1 292 052,3
В %	100	105,9	116,2	126,7	138,4	—
Первый вариант	220 000,0	237 100,0	256 600,0	275 300,0	30 000,0	1 289 000,0
%	100	106,6	114,4	125,0	136,9	—

Примечание. Стоимость трудодня 2 р. 30 к., конедня—2 р. 20 к., трактородня—40 руб., автодня—50 руб.

Распределение трудучастия по классам дорог

Согласно закону от 10/VIII 1931 г. «О дорожном строительстве и участии в нем населения» трудовое участие применяется на дорогах всех классов, которыми пользуется население и в строительстве и ремонте которых оно заинтересовано.

На основании этого, с учетом практики ряда лет, Главдортранс выделил из общего количества трудучастия 182 978,5 тыс. руб. (14,1%) на дороги трех высших классов и 1 109 073,8 руб. (86,9%) на дороги низовой сети.

По первому варианту трудовые ресурсы были запланированы условно — на дороги трех высших классов 199 900,0 тыс. руб. (14,5%), на дорогах низовой сети 108 900,0 тыс. руб. (85,5%).

Распределяя вложения, определенные трудовым участием населения, по классам дорог, с учетом отдельных видов дорожных работ по годам второй пятилетки, получаем следующее в тысячах:

Показатели	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 5 лет
Дороги трех высших классов:						
Строительство	16 885,9	17 702,2	20 104,7	25 089,6	27 706,6	107 488,0
Капитальный ремонт	7 700,0	8 866,3	9 363,9	11 685,6	12 904,0	50 519,8
Текущий ремонт	3 200,0	3 795,4	4 957,3	6 186,5	6 831,4	24 070,7
Итого тыс. руб.	27 785,9	30 363,0	34 425,9	42 961,7	47 441,1	182 978,4
%	100	109,3	123,9	154,6	170,7	—
По первому варианту тыс. руб.	24 100,0	33 000,0	43 100,0	46 300,0	53 400,0	199 900,0
%	100	136,9	178,5	192,1	221,6	—
Низовая сеть						
Строительство	—	—	—	—	—	—
Ремонт и благоустройство	—	10 469,8	11 364,0	12 546,5	10 783,3	47 163,4
Итого тыс. руб.	192 214,1	202 671,3	221 315,7	235 814,4	257 058,3	1 109 073,8
%	100,0	105,4	115,1	122,7	138,7	—
По первому варианту тыс. руб.	195 800,0	204 100,0	213 500,0	229 000,0	246 000,0	1 89 930,0
%	100,0	104,0	109,0	117,0	125,6	—

В процентном отношении по вложениям трудучастие распределяется в следующем порядке:

Показатели	Дороги трех высш. классов	Низовая сеть	Итого %
Строительство	8,3	61,7	70,0
Капитальный ремонт	3,9	20,5	24,4
Текущий ремонт и благоустройство	1,9	3,7	5,6
Итого	14,1	85,9	100
По первому варианту %	14,5	85,5	100,0

В общих вложениях за пятилетие по дорогам разных классов трудучастие составляет (%):

Показатели	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 5 лет
Дороги высших классов	2,1	2,3	2,7	3,3	3,7	14,1
Низовая сеть	14,9	15,7	17,1	18,3	19,9	85,9
Итого	17,0	18,0	19,8	21,6	23,6	100,0

Из вложений, определяемых трудучастием, в течение пятилетия предполагается использовать:

Показатели	Дороги трех высших классов, низовая сеть			
	Сумма тыс. руб.	% к общей сумме, выделенной на дороги высш. кл.	Сумма тыс. руб.	% к общ. сумме, выделенной на низов. сеть
Строительство	107 488,0	58,8	797 228,1	71,9
Капитальный ремонт	50 519,8	27,6	264 682,1	23,9
Текущий ремонт и благоустройство	24 970,7	13,6	47 163,4	4,2
Итого	182 978,5	100	1 109 079,8	100
Первый вариант				
Строительство	127 800,0	63,5	723 100,0	66,3
Капитальный ремонт	44 300,0	28,5	368 000,0	33,7
Текущий ремонт	17 800,0	8,0	—	—
Итого	199 900,0	100	1 089 100,0	105

Одновременно с пересмотром и проработкой запланированных по первому варианту трудовых ресурсов, значительной переработке был подвергнут и план физического объема работ. Установки, данные партией и правительством об улучшении технического типа дорог, и материалы с мест дали возможность Главдортрансу конкретизировать строительство и ремонт дорог низовой сети.

Значительное место в строительном плане второй пятилетки занимают искусственные сооружения (мосты и трубы), достигая 300 тыс. пог. м в год.

Это внушительное количество мостов и труб объясняется тем, что в большинстве АССР, краев и областей мосты и трубы строятся не только на новых дорогах, но также почти на всех дорогах, на которых производится капитальный ремонт, так что в общей совокупности на каждый километр новых дорог и дорог капитально отремонтированных приходится 2,2 пог. м новых мостов. Благодаря такому направлению строительства, намеченный по первому варианту план ремонта мостов несколько сокращен за счет строительства новых мостов. Трубы, как правило, балочной системы составляют по направлению дороги протяженность около 2 м (принятое отверстие трубы около 1 м), имеют одинаковую стоимость с мостами балочной системы, поэтому подавляющее большинство дорожников их не отделяет от мостов. Этот порядок первого варианта Главдортранс оставил и во втором варианте второго пятилетия.

На дорогах трех высших классов трудовое участие является лишь вспомогательной рабочей силой по заготовке и вывозке строительных материалов, по земляным работам и т. д., поэтому участие населения в дорожных работах на дорогах высших классов может быть показано лишь в форме вложений.

На низовой сети трудовое участие является главным ресурсом строительства и ремонта этих дорог. Поэтому имеется полная возможность построить план дорожных работ низовой сети в физическом объеме.

Стоимостные показатели дорожных работ против стоимостных показателей первого варианта дают некоторое снижение. Это объясняется тем, что за

последние 2 года на низовой сети стали применять (хотя и в минимальных размерах) дорожные механизмы, главным образом простейшие дорожные снаряды, изготовляемые на местах.

Стоимость дорожных работ 1933 и 1934 гг. определена согласно производственных планов отдельных дортрансов. Стоимостные показатели последних трех лет взяты по среднему по РСФСР на 1934 г. измерителю, а именно: первый вариант:

1 км дороги профилированной без добавок	1 054,5 руб.	1 400 руб
» » улучшенной добавками	4 860,0 »	5 000 »
» » гравийной	11 140,0 »	12 000 »
» » с каменным покрытием	22 840,0 »	25 000 »
1 пог. м искусственных сооружений	100,0 »	—

Учитывая значительную разницу стоимости единицы измерения (дорог и мостов) капитального ремонта по отдельным краям, областям и АССР в зависимости от местных условий, стоимость ремонта выведена по каждому АССР, краю и области отдельно, применительно стоимости этого ремонта по производственным планам 1934 г.

Для текущего содержания и благоустройства дорог, начиная с 1934 г., выделяется некоторая часть трудовых ресурсов, дополнительно к местным ресурсам, выделяемых ежегодно колхозами, совхозами и разными хозорганами для поддержания дороги в проезжем состоянии.

Трудовые ресурсы, выделяемые на содержание и благоустройство дорог в отдельных АССР, краях и областях, как показал план 1934 г., разные: в то время, как один край все содержание и благоустройство дорог почти исключительно переключает на местные ресурсы, неиспользованные ресурсы прошлых лет, неучтенные ресурсы текущего года, участие хозорганов и т. д. по другим краям и областям, эти ресурсы доходят до 10% всех вложений трудучастия, выделяемых на низовую сеть.

Особенно много трудовых ресурсов на содержание и благоустройство дорог выделяются по краям и областям с черноземной почвой, требующей многократных повторных работ для поддержания дорог в проезжем состоянии.

Стоимость показывает исключительно необходимые для указанных работ трудовые ресурсы и не предусматривает стоимости строительных материалов, приобретаемых платно, стоимости технического руководства, квалифицированной наемной рабочей силы и т. д.

Стоимость капитального ремонта каменных дорог предусматривает ремонт этих дорог не сложнее ямочного ремонта. Перемоещение отнесено к новому строительству.

Согласно проработанного вновь плана дорожных работ второй пятилетки с привлечением населения на дорогах низовой сети намечается:

Технический тип дороги	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 5 лет
1. Дороги грунт, профилированные без добавок	18 081,9	20 114,8	13 965,4	9 301,3	7 356,0	68 819,4
2. Дороги грунтовые, улучшенные добавками	7 385,1	10 655,6	14 136,3	15 658,2	17 836,9	65 672,1
3. Дороги гравийные	1 222,4	1 630,4	1 822,9	1 987,0	2 110,0	8 772,7
4. Дороги с каменным покрытием	817,0	1 280,0	1 232,0	1 438,0	1 600,0	6 358,0
Итого км	27 506,4	33 618,8	31 216,6	28 384,5	28 905,9	149 622,2
Мосты всех размеров пог. м	267 942,6	270 773,0	280 890,0	283 500,0	232 600,0	1 385 705,6

Технический тип дорог	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 5 лет
Общая стоимость строительства	137 783,9	146 055,0	161 275,8	169 290,0	182 823,4	797 228,1
%	100	106,0	117,0	122,0	132,7	—
По первому варианту:						
Дорог км	29 800,0	30 167,0	30 674,0	32 589,0	33 283,0	166 513,0
Мостов больших и средних поз. м	51 276,0	57 064,0	68 417,0	80 650,0	94 711,0	352 099,0
Общая стоимость строительства тыс. руб.	135 300,0	138 100,0	141 500,0	151 000,0	156 600,0	723 100,0
%	100	101,7	104,2	111,2	115,3	—
Ремонт						
Грунтовые дороги	99 589,3	57 110,3	62 606,0	70 382,2	80 087,8	369 575,4
Дороги улучшенные с добавками	22 080,6	15 218,0	14 784,9	16 102,6	17 775,8	85 961,9
Дороги гравийные	2 058,6	1 514,6	2 175,4	2 302,1	2 497,4	11 548,1
Пороги с кам. покрыт.	1 152,5	1 208,5	1 213,1	1 342,8	1 450,3	6 267,2
Итого км	124 681,0	76 051,2	80 779,4	90 129,7	101 811,3	473 452,6
Мосты всех размеров поз. м	207 591,0	193 957,7	219 628,8	251 642,0	289 061,3	1 168 900,8
Общая стоимость ремонта	54 430,2	46 146,5	48 657,9	53 977,9	61 451,6	264 682,1
%	100	84,8	89,4	99,2	112,9	—
По первому варианту:						
Дорог км	89 600,0	89 600,0	99 150,0	109 350,0	14 330,0	—
Мостов поз. м	300 000,0	340 000,0	360 000,0	375 000,0	290 000,0	—
Стоим. рем. тыс. руб.	60 000,0	66 000,0	72 000,0	78 000,0	90 000,0	336 000,0
%	100	110,0	120,0	130,0	150,0	—
Текущее содержание и благоустройство, стоимость тыс. руб.	—	10 469,8	11 364,0	12 546,5	12 783,5	47 163,4
Общая стоимость строит., ремонта и благоустр. низов. сети тыс. руб.	192 214,1	202 671,3	221 815,7	235 814,4	257 058,3	1 099 073,8
%	100	105,4	115,1	122,7	133,7	—
По первому варианту тыс. руб.	195 800,0	204 100,2	213 500,0	229 000,0	246 000,0	1 089 000,0
%	100	104,0	109,0	117,0	125,6	—

Согласно постановления XVII съезда ВКП(б) «широко должно быть развернуто строительство сети грунтовых и шоссейных дорог с ликвидацией в основном бездорожья и увеличением общей дорожной сети страны на 210 тыс. км, не считая значительного строительства, проводимого за счет местных ресурсов».

Из указанных 210 тыс. км шоссейных и грунтовых дорог на долю РСФСР приходится около 150 тыс. км.

Несомненно, что большинство этих дорог должно быть построено с привлечением самого населения.

По настоящему плану запланировано строительство 149 622,2 км новых дорог в течение пятилетки. Динамика роста строительства дорог на конец пятилетки несколько понижается.

Некоторое понижение динамики роста строительства объясняется тем, что из года в год устанавливается повышение технического типа дорог (переход к дорогам с твердым покрытием согласно постановления Сессии ЦИК от 26/XII 1933 г.), что поглощает большее количество трудового участия, чем строительство грунтовых профилированных дорог без добавок.

Благодаря такому направлению строительства низовой сети во второй пятилетке более высокие типы дорог показывают больший темп роста, чем рост грунтовых дорог. В то время как грунтовая профилированная дорога на конец пятилетки дает значительное понижение против 1933 г., дорога высших технических типов, улучшенная добавками и с твердым покрытием дает повышение, как это показывает нижеследующая таблица:

Технический тип дороги	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Грунтовые профилированные дороги без добавки км	18 081,9	20 114,8	13 965,4	9 301,3	7 356,0
%	100	111,2	77,2	51,4	40,7
Дороги, улучшенные добавкой км	7 385,1	10 655,6	14 136,3	15 658,2	17 836,9
%	100	144,3	191,4	212,0	241,5
Гравийные дороги км	1 222,4	1 630,4	1 822,9	1 987,0	2 100,0
%	100	133,4	149,1	162,5	172,6
Дороги с каменным покрытием км	817,0	1 280,0	1 282,0	1 438,0	1 603,0
%	100	149,1	156,9	176,0	196,2
Итого км	27 506,4	33 618,8	31 216,6	28 384,5	28 905,9
%	100	122,2	113,5	103,2	105,1

Качество работ

В соответствии с намеченным на вторую пятилетку планом дорожного строительства с трудовым участием населения во всю широту ставится вопрос об улучшении качества работ.

Выявление новых промышленных центров и закрепление достижений уже существующих, организация новых совхозов, МТС и колхозов, хозяйственный и политический рост национальных областей, рост культурного и материального благосостояния широких масс трудящихся предъявляют повышенные требования к автодорожному хозяйству и в частности к дорожному строительству, проводимому с трудовым участием населения.

Особое значение в деле улучшения качества дорожных работ во второй пятилетке имеет привлечение к дорожным работам МТС и совхозов.

Привлечение МТС и совхозов заключается: а) в предоставлении на дорожное строительство с трудовым участием живой и механической тяговой силы с дорожным инвентарем и техническими кадрами на строительство дорог общего пользования;

б) в привлечении к работам в порядке трудучастия колхозов и единоличников и по организации охраны дорог и дорожных сооружений.

Программа дорожностроительных работ с трудовым участием во второй пятилетке отличается нарастающим удельным весом работ по строительству дорог улучшенного технического типа.

Задачи эффективного использования трудовых ресурсов населения в дорожных работах и обеспечение намеченных темпов строительства выдвигает с особой остротой вопрос о необходимости механизации отдельных процессов труда.

Определенная по плану часть тракторов должна быть обеспечена прицепными снарядами.

Наряду со снабжением районов сложными дорожными машинами и снарядами централизованной промышленности, принимаются меры по изготовлению простейших дорожных снарядов местными силами из расчета по 2 канавокопателя, 2 утюга и 1 катку на сельсовет, как минимум.

При совхозах, МТС, сельсоветах организуются особые строительные дворы и площадки по изготовлению деталей мостов и других искусственных сооружений.

Намечается организация ряда районов и межрайонных машинодорожных станций по принципу МТС.

Низовая сеть дорог и в особенности грунтовые дороги и искусственные сооружения на них требуют постоянного и бесперебойного движения в течение всего года.

Ликвидация дорожной обезлички путем прикрепления к ним селений, колхозов, совхозов в течение второй пятилетки должна быть осуществлена на всей сети автогужевых дорог мобилизацией для этой цели, кроме намеченных по плану трудовых ресурсов, и других местных ресурсов.

Новые задачи и методы по улучшению качества работ с трудовым участием выдвигают задачу значительного усиления организационного и технического руководства работами:

- 1) организации районных дорожных отделов во всех районах;
- 2) включения планов дорожного строительства с трудовым участием в хозяйственно-производственные планы колхозов, МТС и совхозов;
- 3) внедрения новых методов работы, обеспечивающих содействие высокой техники МТС и совхозов работе с трудовым участием;
- 4) создания и укрепления в системе РИКов и сельсоветов дорожных секций;
- 5) усиления темпов подготовки низового технического персонала дортехников, мастеров, десятников, уполномоченных по дорожному строительству, в сельсоветах, колхозах, бригадиров;
- 6) организации при домах крестьянина и избах-читальнях дорожных уголков с вовлечением в работу этих уголков автодорожских, комсомольских и других организаций.

Стоимость строительства, ремонта, содержания и благоустройства дорог

Стоимость строительства и ремонта дорог во второй пятилетке определяется элементами:

- 1) трудовое участие населения;
- 2) ассигнования из бюджетов на организационные мероприятия по проведению трудучастия.

Трудовое участие на дорогах всех классов выражается в сумме 1 292 062,3 тыс. руб.

Согласно директивам правительства за счет бюджетов должна быть выделена сумма не менее 10% стоимости работ, проводимых с трудучастием.

Исходя из этого минимального процента, стоимость дорожных работ с трудовым участием по годам пятилетки определяется (в тыс. руб.) таблицей (см. стр. 53).

Сумма 1 292 062,3 тыс. руб. исчислена по условному значительно пониженному измерителю стоимости трудовых ресурсов. Сметная стоимость трудучастия, на основании исчислений планово-экономического отдела ГДТ (Основные показатели по автодорожному транспорту, изд. 1964 г., стр. 79 и 85), составляет 273,6% условной стоимости трудучастия, или 3 536 064,0 тыс. сметных руб.

	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 5 лет
1. За счет трудучастия	220 000,0	233 035,2	257 741,6	278 776,1	304 499,1	1 292 052,0
2. % отношение из бюджетов	22 000,0	23 305,5	25 574,1	27 877,6	30 450,0	129 205,2
Итого	242 000,0	256 338,7	281 315,7	306 653,7	334 949,4	1 421 257,5

III. Финансирование и денежные взносы взамен трудового участия

Об итогах дорожного строительства, осуществляемого с трудовым участием населения (за II месяцев 1932 г.) и контрольных цифр этого строительства на 1933 г.

*Выписка из постановления СНК РСФСР
от 9 февраля 1933 г. за № 109*

7) обязать СНК АССР и краевые (областные) исполкомы предусмотреть в 1933 г. на финансирование работ с трудучастием населения отпуск средств по местным бюджетам и из средств по самообложению в размере не менее 10% полной стоимости этих работ.

Ассигновать ГДТ на организацию дорожных работ (техническая помощь, премирование, техпропаганда, массовая работа среди населения и т. д.) 800 тыс. руб. из общих сумм, предусмотренных на дорожное строительство по республиканскому бюджету.

Об отпуске средств по местным бюджетам и самообложению на финансирование работ с трудучастием

Циркуляр ГДТ от 7 марта 1933 г. за № 46-ту

Согласно п. 7 постановления СНК РСФСР от 9 февраля 1933 г. за № 109 на организацию работ с трудучастием по местному бюджету и из средств по самообложению должно быть выделено не менее 10%.

Поэтому ГДТ предлагает всем дортрансам принять решительные меры к обеспечению дорожного строительства с трудучастием населения текущего года денежными средствами из местного бюджета и по самообложению в размере, предусмотренном в пункте 7 указанного постановления правительства РСФСР.

О порядке расходования дорожных фондов

Положение НКФ и ГДТ РСФСР от 22 марта 1932 г.

Издано НКФ и ГДТ РСФСР на основании ст. 1 разд. 1 «положения о дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения», утвержденного ВЦИК 12 августа 1931 г. (С. У. 1931 г., № 48, ст. 362) и в соответствии с по-

становлении ЦИК и СНК Союза ССР «о порядке финансирования дорожного хозяйства и об организации дорожностроительных контор» (С. 3. 1930 г. № 56, ст. 579).

I. Источники образования дорожных фондов

1. Все средства, ассигнуемые на дорожное хозяйство, а именно:
а) на все виды капиталовложений в шоссейные и грунтовые дороги РСФСР, в том числе образование и пополнение оборотных капиталов;
б) на содержание и текущий ремонт дорог и дорожных сооружений;
в) на научно-исследовательскую работу;
г) на содержание дорожного аппарата как управленческого, так и участкового и линейного, сосредоточиваются в дорожных фондах: а) республиканском, б) краевых, областных и АССР, в) районных и г) сельских.

2. Республиканский дорожный фонд находится в непосредственном ведении и распоряжении ГДТ и образуется из:

- а) ежегодных ассигнований по госбюджету РСФСР,
- б) целевых ассигнований из общесоюзного дорожного фонда.

3. Краевые (областные) и АССР дорожные фонды находятся в ведении и распоряжении подлежащих краевых (областных) и АССР дортрансов и образуются из:

- а) ежегодных ассигнований по соответствующим краевым (областным) местным бюджетам и бюджетам АССР и
- б) целевых ассигнований из республиканского дорожного фонда.

4. Районные дорожные фонды находятся в ведении и распоряжении подлежащих районных исполкомов и образуются из:

- а) ежегодных ассигнований по соответствующим районным бюджетам;
- б) целевых ассигнований из краевых (областных) и АССР дорожных фондов;

- в) целевых ассигнований на дорожное строительство МТС, совхозов и др.

5. Сельские дорожные фонды находятся в ведении и распоряжении подлежащих сельсоветов и образуются из:

- а) ежегодных ассигнований по соответствующим сельским бюджетам;
- б) средств, предназначенных сельскими сходами на нужды дорожного хозяйства в порядке самообложения;

в) денежных взносов взамен трудового участия на основании ст. 7 положения от 10 августа (С. У. 1931 г. № 48, ст. 362 и постановление СНК РСФСР от 21/XI 1931 г.—С. У. 1931 г. № 72, ст. 541);

- г) ассигнований из районных дорожных фондов;

- д) целевых ассигнований хозорганов, организаций и учреждений.

Средства самообложения и суммы, поступающие взамен трудового участия, предварительно зачисляются в доходы сельского бюджета и затем перечисляются по расходной части в сельские дорожные фонды.

Усиление средств районных и краевых (областных) дорфондов за счет средств сельских фондов не допускается.

II. Порядок и основания назначения средств в дорожные фонды

6. Размеры участия отдельных бюджетов (общесоюзного, республиканского и местных) в финансировании дорожного хозяйства, а также размеры целевых ассигнований из вышестоящих фондов в нижестоящие определяются на основе утвержденных контрольных цифр и производственно-финансовых планов. Сроки составления и утверждения этих контрольных цифр и планов устанавливаются в общем для всего народнохозяйственного плана порядке.

7. Контрольные цифры и производственно-финансовые планы дорожного хозяйства составляются отдельно по дорогам общесоюзного, республиканского и местного значения.

8. В контрольных цифрах и производственно-финансовых планах дорожного хозяйства должны быть учтены все источники финансирования, в том числе как средства самообложения, так и трудовое участие в нем населения как личным трудом, так и с привлечением рабочего скота и механической силы частных предприятий и лиц, МТС, совхозов и пр. Участие это должно быть учитываемо в денежном выражении.

9. Обязанность составления контрольных цифр и производственно-финансовых планов лежит на тех органах, в ведении и распоряжении которых находятся соответствующие дорожные фонды. Каждая нижестоящая организация представляет составленные ею контрольные цифры и планы в вышестоящие органы в назначенные последним сроки в порядке, указанном в нижеследующих статьях настоящего положения.

10. Сельсоветы представляют в райисполкомы:

а) список дорог сельского значения, требующих капитального ремонта или нового строительства дорожного полотна или дорожных сооружений, с кратким описанием необходимых работ и примерной их стоимости;

б) стоимость текущего ремонта и содержания дорог сельского значения;

в) контрольную цифру ассигнований на эти работы из средств сельского бюджета и отдельно за счет сумм самообложения;

г) число граждан и количество рабочего скота, предполагаемых к привлечению к дорожным работам в порядке трудового участия;

д) предполагаемое число дней участия на каждого участника и среднюю стоимость рабочего дня чернорабочего и такую же стоимость рабочего дня конной подводы.

11. Райисполкомы представляют в краевые (областные) и АССР дортрансы:

а) общую контрольную цифру затрат по дорожному строительству дорог сельского значения своего района, с выделением в ней расходов по новому строительству;

б) сведения о размерах трудовой дорожной повинности по району в денежном выражении;

в) контрольные цифры и производственно-финансовые планы дорожного хозяйства по дорогам районного значения по упрощенным формам.

12. Край (обл.) и АССР дортрансы представляют в соответствующие плановые органы и одновременно в финорганы контрольные цифры по формам, установленным последними, по всему дорожному хозяйству края (обл.) и АССР как по дорогам местного значения, с выделением в них краевых (областных) и АССР, районных и сельских, так и по дорогам общереспубликанского и союзного значения, с указанием всех источников финансирования, а по дорогам союзным и республиканским проектируемого размера целевых ассигнований—в краевой дорожный фонд и общереспубликанского дорожного фонда.

По утверждению край(обл)исполкомом и СНК АССР контрольных цифр, дортрансы на их основе составляют производственно-финансовые планы по всему дорожному хозяйству край(обл)АССР по формам, установленным ГДТ, и представляют их в ГДТ и одновременно в краевой(обл)финотдел и НКФ АССР в сроки, установленные для представления годовых финпланов.

13. ГДТ на основании поступающих с мест материалов и имеющихся в его распоряжении данных составляет контрольные цифры дорожного хозяйства и строительства по РСФСР в целом и представляет их на утверждение СНК РСФСР, сообщая их одновременно в Госплан и НКФ РСФСР. Эти контрольные цифры утверждаются СНК в общем порядке утверждения контрольных цифр народного хозяйства РСФСР в целом.

По утверждении СНК РСФСР контрольных цифр ГДТ представляет непосредственно на утверждение СНК РСФСР производственно-финансовые планы системы дорожного хозяйства РСФСР по отдельным категориям дорог.

14. Одновременно с представлением контрольных цифр и производственно-финансовых планов в СНК РСФСР, ГДТ представляет их также в ЦДТ, который окончательно определяет размер целевых ассигнований из общесоюзного и дорожного фонда в общереспубликанский дорожный фонд.

15. Порядок назначения на дорожное хозяйство средств из сумм самообложения и порядок расходования этих средств определяется особой инструкцией № 13 от 11/III 1931 г., изданной НКФ РСФСР в развитие постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. «о порядке проведения самообложения сельского населения» (С. У. 1931 г. № 44, ст. 336).

III. Порядок расходования дорожных фондов

16. Назначенные по союзному и республиканскому дорожным бюджетам средств на эксплуатацию дорог и дорожных сооружений расходуются не непосредственно из этих фондов, а передаются для расходования в соответ-

ствующие краевые (областные) и АССР дорожные фонды. Из последних финансируется также и эксплуатация дорог краевого (областного) и АССР значения. Финансирование капитального строительства дорог союзного и республиканского значения производится непосредственно из общереспубликанского фонда, финансирование эксплуатации капитального строительства дорог районного и сельского значения производится из соответствующих фондов непосредственно.

ГДТ предоставляется право производить финансирование капитального строительства дорог союзного и республиканского значения также через краевые (областные) и АССР дорожные фонды.

17. Финансирование дорог специального назначения производится ВДТ как путем непосредственного расходования средств из общесоюзного фонда, так и путем соответствующих ассигнований в общереспубликанский дорожный фонд.

18. Расходование средств дорожных фондов производится в строгом соответствии и на точном основании утвержденных производственно-финансовых планов.

19. Всякое изменение годовых производственно-финансовых планов, связанных с удорожанием стоимости строительства, изменением назначения ассигнований, изменением измерителей, титульных списков работ и пр., могут производиться лишь с разрешения органа, утвердившего план.

Программа по капиталовложениям не может быть сокращена и потому категорически воспрещается за ее счет производить перерасход по эксплуатации, точно так же, как и перерасходы по капиталовложениям за счет расходов по эксплуатации.

20. Расходы на эксплуатацию дорог производятся непосредственно органом—распорядителем дорожного фонда, по которому предусматриваются соответствующие ассигнования.

21. Капитальное строительство дорог и дорожных сооружений производится через дорожностроительные конторы, действующие на началах хозяйственного расчета. Дорожные органы передают стройконторам работы по капитальному строительству на основе утвержденного производственно-финансового плана, с заключением договоров на каждую строительную работу. В договорах должны быть наряду с другими условиями предусмотрены и порядок и сроки передачи средств за производственные работы, причем в договорах должен быть обязательно обусловлен отпуск средств дорожными органами стройконторам в прямой зависимости от реального выполнения плана строительства, право контроля дорожных органов за выполнением стройплана и расходованием средств, а также и материальная ответственность стройконтор за невыполнение договора.

22. Расходы из фондов по расчетам за централизованное снабжение органов производятся в порядке особых распоряжений ЦДТ и ГДТ.

23. Правила учета и расходования оборотных капиталов издаются ГДТ по соглашению с НКФ РСФСР.

24. Незатраченные в течение бюджетного года остатки фондов остаются в этих фондах и учитываются в производственно-финансовых планах следующего года.

IV. Порядок финансирования и учет выполнения финансового плана

25. Сметы на административно-управленческие расходы дорожных органов составляются и утверждаются в установленном для мест порядке.

26. Финансирование дорожного хозяйства производится по финансовым планам, составляемым за год и на каждый квартал в отдельности.

27. Планы финансирования составляются:

а) ГДТ и дортрансами по развернутой номенклатуре, согласованной с ЦДТ и НКФ РСФСР, без подразделения расходной части по бюджетам, но с подразделением строительства по титулам, и

б) райисполкомами и сельсоветах по формам, установленным для них дортрансами.

28. Планы финансирования представляются дортрансами в ГДТ РСФСР в сроки, установленные последним, а райисполкомами и сельсоветах—в соответствующие дортрансы в установленные последними сроки.

29. На основании полученных от дортрансов планов финансирования, ГДТ составляет сводный финансовый план по дорожному хозяйству РСФСР, который и представляется в ЦДТ и в НКФ РСФСР в следующие сроки: квартальные финансовые планы не позднее 20 числа последнего месяца предшествующего квартала, а годовой финансовый план в сроки, установленные ГДТ по согласованию с НКФ РСФСР.

30. Копии утвержденных ГДТ годовых и квартальных финансовых планов дортрансы сообщают немедленно по их получению местным финансовым органам. Финансовые планы по районному и сельскому дорожному хозяйству утверждаются по принадлежности райисполкомом и сельсоветом, а в копии сообщаются в райфинчасть одновременно с их отсылкой в дортрансы.

31. Учет выполнения финансовых планов дортрансов ведется последними по конъюнктурной месячной отчетности по формам, утвержденным ЦДТ, с выделением расходов по строительству по титулам. Учет выполнения планов по районному и сельскому хозяйству ведется по-квартально по формам отчетности и в сроки, устанавливаемые дортрансами.

32. Месячную конъюнктурную отчетность дортрансы представляют в ГДТ не позже 10 числа каждого месяца. Одновременно сообщая копию отчетности в местные финансовые органы, ГДТ составляет сводную конъюнктурную отчетность по РСФСР и сообщает ее в ЦДТ и в НКФ РСФСР не позже 20 числа.

V. Порядок ассигнования средств в дорожные фонды и отпуска средств из них

3. Передача сумм в фонды за счет бюджетных назначений производится по гоубюджету РСФСР—НКФ РСФСР по краевому (областному) и республиканскому (АСОР) и по районным бюджетам подлежащим финансовым органам, по сельским бюджетам—сельсоветом, в соответствии с кассовым планом исполнения бюджета. При составлении кассовых планов финансовые органы обязаны учитывать сезонность дорожных работ.

34. Отпуск сумм из вышестоящих фондов в нижестоящие производится соответствующими органами-распорядителями, в соответствии с утвержденными производственно-финансовыми планами, в меру их действительного выполнения по квартальным оперативным планам. Последние составляются на основании данных о ходе исполнения производственной программы и сведений об ожидаемых к поступлению в фонды суммах.

VI. Отчетность по дорожным фондам

35. Об использовании средств дорожных фондов устанавливается годовая отчетность, представляемая дорорганами в вышестоящие дорорганы и в копии соответствующему дороргану, райфо, крайфо и т. д. в сроки, устанавливаемые правительством.

Сельсоветы свои отчеты направляют вместе с отчетами об исполнении сельского бюджета в райисполком. Райисполкомы отчеты по расходованию районного дорожного фонда, а также сводные отчеты по сельским дорожным фондам представляют в краевые (областные) дортрансы и крайфинотделы.

36. На основании получаемой с мест годовой отчетности ГДТ составляет сводную отчетность по всему дорожному хозяйству РСФСР и представляет ее в НКФ РСФСР и в ЦДТ.

37. Бухгалтерскую годовую отчетность каждый дортранс составляет в следующих частях:

1) отчетность по средствам, поступившим в фонд из соответствующего бюджета, а по расходам—по затратам из фонда по трем группам: а) капитальные вложения, б) эксплуатация дорог и в) содержание управленческого аппарата.

Распределение расходов по группам производится по согласованной ГДТ с НКФ РСФСР номенклатуре. Расходы на содержание управленческого аппарата показываются с подстатейной разбивкой применительно к упомянутой выше номенклатуре;

2) отчетность по средствам, поступившим от вышестоящих дорорганов и учитываемых по счету взаимных расчетов по тем же группам и по той же номенклатуре.

38. В качестве приложения к бухгалтерскому отчету представляются: а) отчет об исполнении производственно-финансового плана по каждой категории дорог отдельно и степени их выполнения; в этом отчете приводятся данные об использовании трудового участия населения и размер его, и б) объяснительные записки как по бухгалтерскому отчету, так и по выполнению плана.

39. Формы годового отчета, равно как и схема объяснительных записок, устанавливаются ГДТ по согласованию с НКФ РСФСР, а утверждаются управлением народнохозяйственного учета Госплана РСФСР.

О порядке проведения самообложения

Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 28 августа 1932 г.

В развитие постановления ЦИК и СНК Союза ССР от 27 августа 1932 г. «о самообложении сельского населения» ВЦИК и СНК РСФСР постановляют:

1. Самообложение на территории РСФСР проводится на основании и в размерах, предусмотренных вышеуказанным законом о самообложении сельского населения, утвержденным ЦИК и СНК Союза ССР 27 августа 1932 г.

2. Проведение самообложения допускается на удовлетворение следующих имеющих общественное значение культурных и хозяйственных нужд:

а) строительство, оборудование и содержание учреждений—культурно-просветительных и здравоохранения, школ, библиотек, изд-читален, клубов, красных уголков, народных домов, детских яслей и детских садов, больниц, врачебных и фельдшерских пунктов и т. п.;

б) организация, устройство и содержание учреждений и проведение мероприятий, имеющих целью поднятие сельского хозяйства (агрономических, ветеринарных и случных пунктов, хлебозапасных магазинов, проведение мелиоративных работ общественного значения и т. п.);

в) дорожное строительство—устройство, ремонт и содержание сельских дорог, мостов, гатей, переправ, перевозов и прочих сооружений;

г) противопожарная охрана—устройство, оборудование, содержание и обслуживание пожарных депо и сараев;

д) благоустройство—устройство, ремонт и содержание общественных бань, колодезев, общественных прудов и других водоемов, электрификация селений и ремонт существующей электросети;

е) содержание сторожей для охраны селения.

При определении очередности мероприятий, подлежащих проведению за счет самообложения, должны быть учтены в первую очередь нужды, связанные с проведением всеобщего обязательного обучения, а также дорожного строительства.

3. Совнаркомы автономных республик, краевые и областные исполкомы могут вносить в установленный ст. 2 перечень необходимые изменения в пределах хозяйственных и культурных нужд, предусмотренных этой статьей. Измененный и дополненный перечень должен быть разослан на места до начала кампании по самообложению.

4. На совнаркомы автономных республик, краевые, областные, а также районные исполнительные комитеты возлагается обязанность при составлении планов местных бюджетов предусмотреть целевое использование средств самообложения.

Общее наблюдение за использованием средств по самообложению по их целевому назначению возлагается на НКФ РСФСР.

5. Расходование средств по самообложению сверх сметы, установленной для того или иного мероприятия, не разрешается без особого на то постановления общего собрания граждан.

В случае, когда собранная для проведения того или иного мероприятия сумма превысит фактический расход по его осуществлению или собранные по самообложению средства по тем или другим причинам не могут быть израсходованы на мероприятия, намеченные общими собраниями граждан, сельский совет обязан доложить об этом собранию граждан, которое устанавливает дальнейшее назначение сумм самообложения.

6. Районным исполнительным комитетам принадлежит право отмены постановления общего собрания в случаях:

а) неправомерности общего собрания граждан, принявшего постановление о самообложении;

б) если мероприятия, для осуществления которых проводится самообложение, не предусмотрены настоящим постановлением, если нарушены установленные законом размеры самообложения для отдельных групп хозяйства или если решение общего собрания нарушает другие положения закона о самообложении и настоящего постановления.

7. Сроки взносов по самообложению устанавливаются общим собранием граждан в зависимости от местных условий с таким расчетом, чтобы последний взнос самообложения был произведен не позднее 1 декабря 1932 г.

8. Сельские советы обязаны представлять общему собранию граждан не реже двух раз в год отчет о расходовании средств, собранных в порядке самообложения.

9. Работа сельских советов по самообложению проверяется ревизионными комиссиями не реже одного раза в квартал. О результате проверки ревизионные комиссии обязаны доводить до сведения сельского совета, а также общих собраний граждан при отчетных докладах на них сельских советов.

10. Общее руководство на местах по проведению самообложения, а также непосредственный контроль за использованием собранных средств по целевому их назначению возлагаются на советы народных комиссаров автономных республик, краевые, областные и районные исполнительные комитеты.

11. Руководство, наблюдение и контроль за строительством, производимых за счет средств, собранных по самообложению, возлагаются на местные коммунальные и дорожные органы.

12. Издание руководящих указаний по применению настоящего постановления возлагается на НКФ РСФСР.

13. С изданием настоящего постановления считать утратившим силу постановление ЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. о порядке проведения самообложения сельского населения на 1931 г. (Собр. Узак. 1931 г. № 44, ст. 336).

Об изменении положения о порядке расходования дорожных фондов

Циркуляр НКФ РСФСР и Главдортранса от 14 сентября 1934 г. за № 289.

Изданное НКФином РСФСР и Главдортрансом РСФСР 22 марта 1932 г. «Положение о порядке расходования дорожных фондов» (П и Р НКФ РСФСР от 2 апреля 1932 г. № 17/416) изменить следующим образом:

1. § 1 п. «г» изложить в следующей редакции:

«г» на содержание участкового и линейного аппарата—сосредоточивается в дорожных фондах: а) республиканском, б) краевых, областных и АССР и в) районных.

2. Дополнить § 1 примечанием следующего содержания:

Примечание. Содержание управленческого дорожного аппарата—дортрансов, райдоротделов и райдоринспекторов проводится по соответствующему местному бюджету в составе расходов по регулированию народного хозяйства.

3. Настоящий циркуляр ввести в действие с 1 января 1935 г.

О обороте и порядке расходования денежных средств взамен личного участия в дорожных работах

Циркуляр ГДТ от 27 января 1933 г. за № 14-ту

Несмотря на выполнение плана работ 1932 г. имеются дортрансы, где трудовое участие в дорожных работах использовано крайне неудовлетворительно вследствие слабости дорожных органов, пассивного отношения к этому

делу местных исполкомов и вследствие уклонения части населения от трудового участия.

Даже в лучших АССР, краях и областях имеются районы, где план работ с трудовым участием не выполнен и трудовые ресурсы использованы далеко не полностью.

Учитывая это, ГДТ, подтверждая свое предписание от 29 октября 1932 г. за № ТУ—8—76 (см. «Бюллетень ГДТ» за 1932 г. № 11, стр. 41), предлагает:

1. Немедленно организовать сбор средств неиспользованных трудовых ресурсов 1932 г.

2. Для правильной организации сбора средств добиться постановления местных исполкомов о взыскании денежных сумм, согласно ст. 7 постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. «О дорожном строительстве и участии в нем населения» со всех уклонившихся от трудового участия и не явившихся на работу в 1932 г.

3. Собранные взамен трудового участия суммы вносить в сберегательную кассу на текущий счет соответствующего района и расходовать исключительно на дорожное строительство по сметам, утвержденным райисполкомом, по согласованию с дортрансом.

4. Согласовать в местных директивных органах вопрос о предоставлении в распоряжение Дортранса части собранных денег для организации курсов доуполномоченных, покупки стройматериалов, приобретения инструмента и формации для работ с трудовым участием.

5. Отчет о собранных взамен трудового участия денежных суммах за 1932 г., не включенных в годовой отчет 1932 г., давать отдельно, не смешивая с поступлением взамен трудового участия 1933 г.

О денежных взносах, взимаемых взамен трудового участия населения в дорожном строительстве

Циркуляр ГДТ РСФСР от 19 июня 1934 г. за № 33-ро

ГДТ неоднократно давал указания о необходимости наиболее полного выполнения планов использования трудовых ресурсов, привлекаемых к дорожному строительству, не допуская массовой лодины натурального участия денежных взносов.

Подтверждая еще раз это распоряжение, ГДТ предлагает:

1. В 1934 г. строго руководствоваться постановлением ВЦИК и СНК «О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения», предусматривающим только в исключительных случаях замену для отдельных граждан трудового участия денежными взносами.

2. Собираемые с населения, МТС и совхозов денежные взносы за 1933 и 1934 гг. строго учитывать, расходуя их исключительно на нужды дорожного строительства.

3. О всех случаях незаконного расходования средств из дорожных фондов не по назначению немедленно сообщать в прокуратуру для привлечения виновных к ответственности.

4. В соответствии с постановлением СНК РСФСР от 7 июня 1934 г. № 485 прекратить взыскание с населения МТС и совхозов недоимок по денежным взносам взамен трудового участия за 1931 и 1932 гг.

Разъяснение Цудортранса о зачислении денежных взносов по трудовому участию в районные денежные фонды

Ст. 4 постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. (Собр. Узак. 1931 г. № 48, ст. 362), в которой предусматривается, что сельские дорожные фонды состояются из: а) б) и в) «денежных взносов взамен трудовой дорожной повинности», была составлена в соответствии со ст. 10 постановления ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 г. (Собр. Зак. СССР 1930 г. № 55, ст. 579), в которой также предусматривалось, что сельские дорожные фонды состояются из: а) б) в) «денежных взносов взамен трудовой дорожной повинности».

После этого, на основании особого постановления СНК СССР от 21 августа 1932 г., была издана инструкция Цудорттранса, НКЗема и НКФина СССР «О дорожных работах с трудовым участием населения». Это постановление СНК СССР от 21 августа 1932 г. последовало в ответ на представление Цудорттранса в СНК СССР на основании постановления СНК СССР от 28 марта 1932 г. проекта постановления об изменении постановления ЦИК и СНК от 28 ноября 1928 г. о дорожном хозяйстве и автомобильном деле СССР.

Изданная Цудорттрансом, НКЗемом и НКФинансированием инструкция была утверждена 15 сентября 1932 г. Советом труда и обороны. В этой инструкции предусмотрено, что все денежные средства, поступающие взамен трудового участия населения в дорожных работах, зачисляются в районные дорожные фонды, а не в сельские фонды, как это было предусмотрено в постановлении ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 г., в соответствии с которым было издано республиканское постановление от 10 августа 1931 г.

Инструкция Цудорттранса, НКЗема и НКФина СССР, утвержденная Советом труда и обороны, по существу имеет силу постановления СТО, а согласно ст. 4 положения о СТО, издаваемые СТО постановления, распоряжения и инструкции являются обязательными для всех центральных и местных органов власти Союза, а следовательно и инструкция, утвержденная СТО, является обязательной для всего Союза и ранее изданное республиканское законодательство подлежало согласованию с этой инструкцией.

Постановления СТО, на основании ст. 8 Положения о СТО, могут быть обжалованы правительством союзных республик в СНК СССР, причем обжалование постановления СТО не приостанавливает исполнения постановления СТО. Инструкция, утвержденная СТО, обжалована не была и не было соответствующего постановления СНК СССР об отмене или приостановлении действия этой инструкции, в частности в отношении РСФСР. Поэтому эта инструкция подлежит применению.

В рассматриваемом вопросе мы имеем случай, когда ранее изданные постановления, а именно ст. 10 постановления ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 г. и ст. 4 постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. формально не были отменены, но утратили свое значение в связи с изданием более позднего постановления по тому же вопросу, в данном случае утвержденной СТО инструкции, изданной на основании специального постановления СНК СССР.

Поэтому денежные взносы взамен трудового участия в дорожных работах должны зачисляться в соответствии с инструкцией, утвержденной СТО, в районные дорожные фонды, а не в сельские, как было предусмотрено раньше.

IV. Дорожное строительство на низовой сети дорог

Об организационно-технических мероприятиях по завершению дорожных работ с трудовым участием 1933 г. и подготовке к строительству 1934 г.

Циркуляр ГДТ РСФСР от 29 ноября 1933 г. за № 48-р/о

Несмотря на достигнутые значительные успехи и перевыполнение плана дорожного строительства с трудовым участием населения в Горьковском крае, Чувашской АССР, Марийской автономной области, Северном крае, Ивановской и Московской областях, Татарской АССР, Дагестанской и Б.-Монгольской АССР, общий итог выполнения плана по РСФСР на 15 ноября с. г. по использованию трудовых ресурсов составляет только 78,2%.

Неудовлетворительное выполнение плана по использованию трудовых ре-

сурсов 1933 г. и недостаточное высокое качество дорожных работ объясняется: неумением дортрансов полностью использовать закон о труду, участии, отсутствии массовой работы, неумением привлечь внимание местных руководящих организаций к вопросам дорстроительства с участием и плохим учетом использования трудовых ресурсов.

В целях ликвидации отставания в дорожном строительстве ряда краев и областей, завершения работ 1933 г. и подготовки к 1934 г., своевременного и четкого выполнения контрольных заданий ГДТ и коренной перестройки методов дорожного строительства, ГДТ предлагает:

1. Для более полного и рационального использования трудовых ресурсов населения в дорожном строительстве переключиться с 1 декабря с. г. на круглогодичную работу и соответственно с этим составить четко разработанные квартальные планы дорожных работ, с учетом особенностей применения отдельных видов работ в каждом квартале.

2. Наиболее полно использовать в дорожном строительстве зимний период конца IV квартала с. г. и I квартала 1934 г. как наиболее свободное время с. х. населения, МТС и совхозов от полевых работ.

Декабрь—январь объявить ударным месячником дорожного строительства с трудовым участием по заготовке и вывозке к месту работ не менее 75% строительных материалов (камени, гравия, песка и леса).

Приступить к постройке деревянных мостов больших отверстий со льда (балочной системы, подкосно-ригельной, фермы ГАУ и т. п.).

Широко применить метод техника Дорожкина по стандартной обработке деталей мостов рамных систем для суходолов. Для этой цели учесть все мосты на суходолах, каковые подлежат постройке в 1934 г., в соответствии с этим организовать строительные дворы и стройплощадки: 1) в точках заготовок строительных материалов, 2) на лесных складах и 3) непосредственно на местах работ в районах. Обеспечить (как минимум) выполнение контрольных цифр ГДТ по обработке деталей, мостов и максимально расширить применение этого метода стандартной обработки деталей для пролетного верхнего строения мостов других систем. Персональную ответственность за внедрение стандартизации в дорожное строительство возлагаю на начальников дортрансов.

Кроме стандартного изготовления деталей мостов и труб организовать изготовление деревянной шашки для постройки торцовой мостовой из осинового, соснового, елового и дубового лесоматериала. Опыт постройки торцовых мостовых на песчаном основании Ивановской области и Чувашии дали положительный результат, поэтому в условиях лесной местности этот способ устройства дорог должен найти широкое применение.

Обеспечить изготовление километровых, гектометровых указательных и предупредительных знаков, а также инвентаря и инструментов: тачек, носилок, шаблонов, визирок, реек, вешек, кузнечных локовок и пр.

Организовать изготовление местами простейших дорожных машин в соответствии с наметками контрольных цифр ГДТ и выполнить это задание полностью.

Не позднее 15 декабря с. г. организовать при край (обл. АССР) дортрансах, эксплуатационных участках и райисполкомах широко развернутую сеть краткосрочных и длительных курсов подготовки низовых дорожных кадров:

1. Зав. райдоротделами, 2) зав. дорожным делом сельсоветов, 3) доруполномоченных селений и колхозов по программе ГДТ и применительно к программе ДСУ подготовить:

1) десятников, 2) грейдеристов и 3) учетчиков (статистиков).

Отделу подготовки кадров ГДТ поставить регулирование и точный учет подготавливаемых кадров.

3. Для технического и организационного руководства местами по проведению широкого размаха работ зимнего месячника командировать в районы не менее 75% аппарата дортрансов. Создать нормальные культурно-бытовые условия рабочих и ИТР на производстве, рабочих обеспечить общежитиями. Организовать постоянные колхозные бригады, повышая через них качество дорожных работ. Добиться снижения себестоимости работ и повышения производительности труда на основе развернутых подлинных методов социалистического труда: социальное соревнование и ударничества. Закрепить социальное соревнование: дортрансам с дортрансами, районам с районами и т. д.

4. Планы дорожных работ с участием включить в хозяйственно-производственные планы колхоза, МТС и совхозов, довести эти планы до каждого селения, колхоза, отдельной бригады и двора с точным указанием объектов работ, начала и окончания производства работ с установлением рабочих уроков согласно норме выработки по отдельным видам работ. Предварительные планы подвергнуть обсуждению и уточнению на общих массовых собраниях, сходах в колхозах и президиумах сельских советов с последующим их утверждением.

В планах дорожных работ особо отразить использование участия на дорогах высших классов с указанием титулов и количества подлежащих использованию трудовых ресурсов, а также усилить вовлечение участия на строительство и содержание этих дорог.

5. На основных магистральных трактах и подъездных путях к индустриальным предприятиям, совхозам, МТС и крупным колхозам в связи с осенне-зимними перевозками организовать систематическое содержание дорог в зимнее время на основе мероприятий снегоборьбы.

6. Для развития темпов дорожного строительства и популяризации его среди широких масс наладить массово-разъяснительную работу и в полной мере использовать общественность—Автодор, профсоюзы, радио, кино и печать, развить деятельность дорожных уголков, дорожных выставок, аттестационных пробег и т. п.

7. Отделу районных и сельских дорог ГДТ командировать своих уполномоченных 25% аппарата ГДТ на организацию и проведение зимних работ по дорожному строительству.

8. Главлдорнабу ускорить реализацию централизованных заявок и разнарядок на обеспечение дорожного строительства материалами, инструментами, машинами и пр.

9. Дортрансам создать карьерное хозяйство низовой сети, для чего:

а) учесть наличие всех карьеров, выявить породы ископаемых и их мощность; организовать постоянную разработку карьеров бригадным способом; обеспечить карьеры оборудованием, инвентарем и инструментом;

б) приступить к изысканию и обследованию новых карьеров;

в) применить ручную, с постепенным переходом на механическую разработку карьеров по добыче камня, обработке его к бойке и в щебень;

г) организовать разработку карьеров: гравия, песка, сланца и пр.;

д) возможно полно использовать автотранспорт и тракторную тягу МТС, совхозов и других организаций для переброски стройматериалов к точкам работ;

е) Северному краю, Ленинградской, Ивановской и Западной областям, Западно-Сибирскому краю и др., имеющим залежи гравия, максимальную развернуть строительство гравийных дорог, обеспечив заготовку и вывозку гравия исключительно в зимнее время.

10. Всемерно внедрять механизацию в строительные процессы дорожных работ, т. е.:

а) составить подробный план механизации и эффективного использования дорожных машин;

б) организовать ремонт дорожных машин и механизмов;

в) организовать машинодорожные базы, построочные и ремонтные дорожные отряды из простейших и сложных дорожных машин с использованием тракторной тяги МТС, совхозов и колхозов; установить надзор и ответственность за правильным использованием дорожных машин и механизмов;

г) применить по возможности механическую обработку деталей на строительных дворах и стройплощадках (с использованием двигателя трактора, циркулярной пилы и пр.).

11. Повысить требование к качеству дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием:

а) организовать массовую техническую приемку всех дорог, построенных и капитально отремонтированных в 1933 г., создав на местах специальные комиссии с широким привлечением общественности и соревнующихся между собой районов, с основным упором на качество работ в зависимости от технических условий, типов и норм; особо отметить в актах благоустройство дорог;

б) при приемке дорог проверить соответствие типов дорог нормальным профилям и техническому классу данной дороги, качество профилированной дороги, улучшенных добавками, и дорог с покрытием каменной одеждой; соответствие габарита мостов и нагрузок классу дороги и типовым проектам; в) все дефекты и неполадки отметить в актах приемки, внести в дефектные ведомости, при передаче дорог в эксплуатацию обязать сельсоветы и колхозы эти недочеты исправить.

12. Окончательно ликвидировать существующую еще обезличку дороги и не позднее 1 января 1934 г. прикрепить дороги к селениям, колхозам, МТС и совхозам для текущего ремонта и постоянного ухода за ними. Участки в натуре закрепить установлением столбов с надписями, указывающими, за кем закреплена дорога. Прикрепление дорог оформить актами передачи и обязательными постановлениями краевых (обл., АССР) и районных исполкомов.

13. В 1934 г. усилить строительство профилированных улучшенных дорог с добавками и дорог с каменным покрытием. Обеспечить это строительство (заключить соответствующие договоры с проектно-изыскательскими конторами) техническими изысканиями, типовыми проектами, сметами, рабочими чертежами и пр.

14. Обязать дорожноэксплуатационные участки оказывать райисполкомам конкретную техническую помощь по вопросам:

- а) содействия и консультации по плану;
- б) расстановки и использования дорожных машин, рабсилы, материалов и оборудования;
- в) технического контроля, дачи заключений по проектам с одновременным инструктированием дорожных работ с трудучастием;
- г) руководства постановки ремонта и содержания;
- д) содействия изыскательской работе в комплектовании изыскательских партий, обеспечения по возможности геодезическими инструментами, чертежами и прочими пособиями.

Дорожное строительство с трудовым участием населения, колхозов, МТС и совхозов в 1934 г. должно быть развернуто подлинно большевистскими темпами и, на основе шести исторических условий тов. Сталина, сплоченными рядами дорожных органов и всей общественности поднято на должную высоту и обеспечено более высоким качеством работ.

Об организационных мероприятиях по дорожному строительству с трудучастием населения, МТС и совхозов в районах сахарной промышленности и свеклосеяния

Циркулярное письмо ГДТ от 15 февраля 1933 г. № 47-ту.

Признавая крайне неудовлетворительным состояние дорог в районах сахарной промышленности и свеклосеяния и считая, что в текущем 1933 г. к ликвидации бездорожья в этих районах, в соответствии с постановлениями ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 15 июля 1932 г. и СНК РСФСР от 20 декабря 1932 г., должны быть приняты решительные меры, начальникам дортрансов ЦЧО, Западной области, Западно-Сибирского края, Московской области и Северокавказского края необходимо:

1. В целях усиления организационного и технического руководства дорожным строительством с трудучастием населения, МТС и совхозов, добиться постановлений край (обл.) исполкомов (СНК АССР) об организации райдоротделов во всех районах сахарной промышленности и материал по этому вопросу доставить в ГДТ не позднее 1 июня с. г. для представления его на утверждение ВЦИК.

2. Взять на особый учет районы сахарной промышленности и свеклосеяния, обеспечив составление в них производственных планов нового дорожного строительства, окончания строительства 1932 г. и ремонта в сроки, предусмотренные для составления общих производственных планов дорожного строительства с трудучастием.

Разверстка контрольной цифры постройки рамных мостов на суходолах по методу техника Дорожкина

№ по порядку	Край, область, АССР	Контрольные цифры на 1934 г.	
		По плану пог. м	Из них построить рамных мостов на суходолах пог. м
1	Северный край	3 861	610
2	Карельская АССР	775	100
3	Ленинградская обл.	12 287	2 000
4	Западная обл.	14 947	2 200
5	Московская обл.	20 483	3 000
6	Ивановская обл.	8 535	1 280
7	Горьковский край	20 483	3 000
8	Чувашская АССР	2 778	450
9	Татарская АССР	5 869	1 000
10	ЦЧО	27 680	3 200
11	Средне-волжский край	25 215	3 500
12	Уральская обл.	16 607	1 500
13	Башкирская АССР	3 881	500
14	Нижне-волжский край	8 303	1 250
15	АССР Немцев Поволжья	906	150
16	Крымская АССР	886	100
17	Северо-кавказский край	14 649	1 350
18	Дагестанская АССР	1 334	100
19	Казакская АССР	6 091	900
20	Каракалпакская АССР	434	60
21	Киргизская АССР	1 405	200
22	Западно-сибирский край	11 519	1 700
23	Восточно-сибирский край	3 881	600
24	Б.-Монгольская АССР	1 150	250
25	Якутская АССР	500	—
26	ДВК	6 307	1 000
Итого		221 506	30 000

Контрольное задание ГДТ на контингент работников низовой сети, подлежащих обучению на краткосрочных курсах заведующих и доуполномоченных на 1933/34 г.

№ по порядку	Край, область, АССР	Количество	Количество сельсоветов	План подготовки	
				Райдор. завед. и инспектор.	Сельдор. уполномоченных и дор. организаторов
1	Северный край	62	1 046	65	1 000
2	Карельская АССР	19	215	20	220
3	Ленинградская обл.	76	2 063	80	2 100
4	Западная обл.	91	3 504	100	3 650
5	Московская обл.	145	6 238	150	6 400
6	Ивановская обл.	65	1 836	70	2 000
7	Горьковский край	86	3 104	90	3 200
8	Чувашская АССР	18	614	20	650
9	Татарская АССР	48	2 117	50	2 200
10	ЦЧО	155	4 282	160	4 500
11	Средне-волжский край	83	3 020	90	3 200
12	Уральская обл.	167	3 185	160	3 200
13	Башкирская АССР	43	1 291	45	1 300
14	Нижне-волжский край	95	2 179	100	2 200
15	АССР Немцев Поволжья	12	274	15	300
16	Крымская АССР	16	457	20	500
17	Северо-кавказский край	114	2 006	150	2 200
18	Дагестанская АССР	26	595	30	600
19	Казакская АССР	121	3 785	130	3 800
20	Каракалпакская АССР	10	129	10	130
21	Киргизская АССР	24	442	25	450
22	Западно-сибирский край	147	4 481	140	4 400
23	Восточно-сибирский край	68	1 237	60	1 200
24	Б.-Монгольская АССР	16	253	20	300
25	Якутская АССР	17	454	20	450
26	ДВК	38	1 590	40	1 500
Итого		1 755	50 686	1 860	51 650

Контрольные задания ГДТ на изготовление простейших дорожных машин за зимний период 1933/34 г.

№ по порядку	Край, область, АССР	Количество сельсо- ветов	Количество подлежащих изготовлению дорожных машин		
			Утюги 2 на сель- совет	Канаво- копатели 2 на сель- совет	Катки 1 на сель- совет
1	Северный край	1 046	2 092	2 092	1 046
2	Карельская АССР	215	430	430	215
3	Ленинградская обл.	3 063	4 126	4 126	2 063
4	Западная обл.	3 504	7 008	7 008	3 504
5	Московская обл.	6 238	12 476	12 476	6 238
6	Ивановская обл.	1 836	3 672	3 672	1 836
7	Горьковский край	3 104	6 208	6 208	3 104
8	Чувашская АССР	614	1 228	1 228	614
9	Татарская АССР	2 117	4 234	4 234	2 117
10	ЦЧО	4 282	8 564	8 564	4 282
11	Средне-волжский край	2 020	6 040	6 040	3 020
12	Уральская обл.	3 185	6 370	6 370	3 185
13	Башкирская АССР	1 291	2 582	2 582	1 291
14	Нижне-волжский край	2 179	4 358	4 358	2 179
15	АССР Немцев Поволжья	274	548	548	274
16	Крымская АССР	457	914	914	457
17	Северо-кавказский край	2 006	4 010	4 010	2 005
18	Дагестанская АССР	595	1 190	1 190	594
19	Казахская АССР	3 735	7 470	7 470	3 735
20	Каракалпакская АССР	129	258	258	129
21	Киргизская АССР	442	884	884	442
22	Западно-сибирский край	4 421	8 842	8 842	4 421
23	Восточно-сибирский край	1 637	3 274	3 274	1 637
24	Б.-Монгольская АССР	253	506	506	253
25	Якутская АССР	454	908	908	454
26	ДВК	1 590	3 130	3 130	1 590
	Итого	50 686	101 172	101 172	50 686

Контрольные задания ГДТ на контингент работников низовой сети, подлежащих обучению на курсах десятников, грейдеристов и учетчиков (статистиков) в 1933/34 учебном году

№ по порядку	Край, область, АССР	Количество районов	План подготовки		
			Десятников	Грейдеристов	Учетчиков (статистиков)
1	Северный край	62	124	62	63
2	Карельская АССР	17	34	17	17
3	Ленинградская обл.	82	164	82	82
4	Западная обл.	91	182	91	91
5	Московская обл.	142	284	142	142
6	Ивановская обл.	58	116	58	58
7	Горьковский край	111	222	111	111
8	Чувашская АССР	18	36	18	18
9	Татарская АССР	43	86	43	43
10	ЦЧО	144	288	144	144
11	Средне-вожский край	83	166	83	83
12	Уральская обл.	127	254	127	127
13	Башкирская АССР	44	88	44	44
14	Нижне-вожский край	75	150	75	75
15	АССР Немцев Поволжья	13	26	13	13
16	Крымская АССР	16	32	16	16
17	Северо-кавказский край	108	216	108	108
18	Дагестанская АССР	29	58	29	29
19	Казакская АССР	122	244	122	122
20	Каракалпакская АССР	11	22	11	11
21	Киргизская АССР	24	48	24	24
22	Западно-сибирский край	129	258	129	129
23	Восточно-сибирский край	76	152	76	76
24	Б. Монгольская АССР	16	32	16	16
25	Якутская АССР	32	64	32	32
26	ДВК	65	130	65	65
Итого		1734	3468	1734	1734

3. По согласованию с риками и совместно с органами Свеклотракторцентра, составить по районам сахарной промышленности и свеклосеяния титульные списки дорог, предназначенных к строительству и ремонту в 1933 г., соблюдая следующую очередность:

а) I очередь—дороги, соединяющие сахарные заводы с железнодорожными станциями и речными пристанями, служащими погрузо-разгрузочными пунктами;

б) II очередь—дороги, соединяющие сахарные заводы со свеклосовхозами и МТС;

в) III очередь—все остальные дороги.

4. Установить для районов сахарной промышленности и свеклосеяния единый тип дороги—улучшенную грунтовку, применяя для улучшения в зависимости от местных условий: обжиг глины, глинование, пескование, мелование, известкование, торфование, шлакование и гравирование.

5. В соответствии с п. 3 составить подробный план привлечения к дорожному строительству в порядке трудового участия селения, колхозов, МТС и совхозов, установив для них точные объекты строительства, объем и срок выполнения работ.

6. Развернуть вокруг составления планов дорожного строительства широкую массовую работу, проводя эти планы через общие собрания селений и колхозов и утвердив на пленумах сельсоветов и риков.

7. Планы строительства дорог в районах свеклосеяния представить в ГДТ РСФСР вместе с общими планами строительства в сроки, предусмотренные циркуляром ГДТ от 13 января 1933 г. за № II-гу («Сборник распоряжений» вып. I, стр. 26).

8. Составить подробную смету в районах свеклосеяния орграсходов по предполагаемому дорожному строительству, установив в ней размеры местного бюджета и ассигнования заводов Союзсахар и МТС Свеклотракторцентра.

9. Обратить особое внимание на производство дорожных машин и на подготовку низовых кадров для организации и проведения дорожностроительных работ в районах сахарной промышленности и свеклосеяния.

10. В широкой степени провести мобилизацию внутренних ресурсов, бросив на проведение работ все дорожные машины и снаряды, дорожностроительные материалы и инструменты, инвентарь и оборудование, всемерно наладить также изготовление и ремонт необходимого инструмента, инвентаря и простейших дорожных машин.

11. Обеспечить участие в штабах содействия дорожному строительству представителей Сахаротреста, а в райштабах—дирекции заводов и совхозов; иметь полную увязку с партийными, советскими и общественными организациями по вопросам дорожного строительства.

12. В широкой степени применять в дорожных работах с трудов участием социалистические методы труда—соцсоревнование и ударничество между отдельными бригадами, селениями, колхозами, МТС и совхозами, вводя в практику премирование наиболее отличившихся.

13. Выделить в секторах трудового участия дортрансов ответственное лицо за дорожное строительство в районах свеклосеяния, возложив на него ответственность за своевременное и доброкачественное составление планов, за организацию и проведение дорожных работ; фамилию выделенного лица сообщить в ГДТ.

14. Добиться активного участия представителей Союзсахара и Свеклотракторцентра в составлении производственных планов, выделения для этого специальных лиц и возложения ответственности за успехи дорожного строительства на помощников директоров совхозов, заводов и трестов.

15. В соответствии с этим добиться выделения в распоряжение дорожных органов, для строительства намеченных планом объектов, всех дорожных машин, а в период проведения заготовок для дорожного строительства строительных материалов, также тракторов, авто- и гужтранспорта, на срок не менее 12 дней.

16. Добиться выделения необходимого для дорожного строительства технического персонала и лиц, способных взять на себя организацию проведения работ с трудовым участием населения, МТС и совхозов в качестве прорабов, начальников строительства, уполномоченных областных, районных исполкомов и штабов; закрепить за указанными лицами отдельные дороги и участки.

Как дорожным органам, так и органам Союзсахара и Свеклоцентра:

а) добиться постановки в местных руководящих органах специальных докладов о дорожном строительстве в районах сахарной промышленности и свеклоосеяния;

б) образовывать на местах как денежные, так и натуральные премиальные фонды, широко проводя премирования бригад, колхозов, МТС и отдельных участников работ, добившихся лучших показателей в борьбе с бездорожьем.

Основные мероприятия по повышению качества дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием населения

Циркуляр ГДТ РСФСР от 10 июня 1933 г. за № 80-ту

Январский пленум ЦК и ЦКК ВКП(б) дал основные директивы повышения производительности труда, снижения себестоимости и повышения качества работ.

Совнарком РСФСР постановлением от 9 февраля 1933 г. за № 109 обязал дорожные органы, СНК АССР, краевые и областные исполкомы перестроить дорожное строительство с трудовым участием населения, МТС и совхозов под углом усиления технического руководства и решительного повышения качества дорожных работ, улучшения организации приемки работ и постановки учета использования трудовых ресурсов.

НК РКИ РСФСР включил в план работ своих местных органов выборочный контроль за качеством дорожного строительства.

Основным условием повышения качества работ является правильно поставленное техническое руководство дорожным строительством, обеспеченность изысканиями и проектами, технический надзор, правильная постановка и внедрение механизации, рациональные методы работ, полная ликвидация обозначки дорог и правильно поставленная служба эксплуатации, ремонта и содержания дорог; обеспеченность по обслуживанию низовой сети подготовленными технически грамотными кадрами и своевременной заготовкой местных строительных материалов соответствующего качества согласно техническим условиям и норм.

В соответствии с этим ГДТ предлагает:

1. Усилить в секторах трудучастия группу технического руководства более квалифицированными работниками, возложив на нее ответственность за технический надзор и качество дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием; максимально привлечь ИТР аппаратов дортрансов для выездов в районы по оказанию технической помощи; районы обеспечить техническим персоналом, используя для этой цели студентов автодорожных вузов и техникумов.

2. Обеспечить произведенные планы месячников заготовкой и вывозкой стройматериалов к месту работ; организовать опытно-показательные участки дорожных работ с трудовым участием и ударные опытные бригады; все дорожные работы с трудовым участием проводить на основе урочной сделки и бригадным способом, оказывая самое широкое содействие и помощь организаций постоянных дорожных колхозных бригад, повышая через них качество.

3. Обеспечить районы типовыми и рабочими чертежами: а) деревянных мостов, б) простейших дорожных машин, в) нормальных профилей дорог.

4. Снабдить районы краткими техническими инструкциями по организации и проведению отдельных процессов работ: а) по земляным работам, б) благоустройству и озеленению, ремонту и содержанию дорог, в) разработке карьеров, г) постройке искусственных сооружений, д) изготовлению и применению простейших дорожных машин.

5. Учить все дорожные машины и механические снаряды; обеспечить выполнение местами контрольного задания ГДТ по изготовлению простейших дорожных машин; разработать подробный план механизации и эффективного использования дорожных машин; прекратить распыление дорожных машин, организовав машинодорожные отряды: а) построчные и б) ремонтные из простейших и сложных дорожных машин; установить надзор и ответственность за правильным использованием дорожных машин и снарядов.

6. Вызвать в ОДИСе все рационализаторские предложения, могущие быть использованными на низовой сети, проработать таковые и внедрить в производство. Широко разернуть популяризацию изобретений и рационализаторских рабочих предложений. Оживить работу ОДИСа и создать райчайки во всех районах, возложив ответственность за руководство на райдортехников, инспекторов или десятников. Создать специальные фонды премирования за предложения.

7. Укрепить сеть существующих и развить организацию новых строительных дворов по изготовлению стандартных деталей искусственных сооружений (мостов и труб) простейших дорожных машин, указательных и предупредительных знаков, шаблонов и т. п.

8. Основным типом дорог в низовой сети на ближайший период реконструкции является: 1) профилированные грунтовые дороги, 2) улучшенные грунтовые дороги с добавками и 3) гравийные дороги.

9. Для улучшения грунтовых дорог широко применить способы пескования, глинования, гравирования, обжига глины, торфования, известкования, мелования, устройство торфяных мостов из деревянной шашки (сосновой, еловой и синовой); использовать применение ракушек, сланцев, отходов промышленности — заводов; шлака, дефекционной грязи сахарных заводов и пр.

Особенно обратить внимание на развертывание строительства улучшенных дорог с использованием для их строительства местных материалов.

Улучшение песчаных грунтов по принципу оптимальной смеси, как показал опыт последнего времени, является недостаточным, особенно в холодных и сырых районах;

а) улучшение песчаных дорог достигается внесением в оптимальную песчано-глинистую смесь полотна дороги гравия крупностью от 2 до 10 мм (иногда до 20—25 мм) в количестве от 25 до 50%; при этих добавках гравия дорога в песчаных грунтах значительно улучшается;

б) песчаные грунты хорошо укрепляются смесью песка с торфом, количество вносимого в песок торфа определяется в размере 30—50% объема улучшаемого слоя; после укатки дорога становится устойчивой и упругой;

в) в районах сахарных заводов песчаные грунты можно укрепить дефекционной грязью, которая является отбросом производства сахарных заводов;

г) для укрепления песчаных грунтов использовать применение шлака, известковой мелочи, мела, ракушки и пр.

Улучшение глинистых грунтов достигается:

а) внесением песка в глину, внесением гравия в глину и сплошной россыпью песка, гравия и естественной грунтовой смеси;

б) введением в глину фибристых материалов: торфа, мелкорубленой соломы, сена и т. д.; введение в глинистые грунты мелкорубленой соломы дает известное улучшение, это свойство усиливается при покрытии сверху слоем песка или гравия до 4 см;

в) при проведении дороги лесом в глинистом грунте и наличии дешевого топлива для улучшения полотна применяется обжиг глины.

Улучшение черноземных почво-грунтов представляет большие затруднения в дорожном строительстве:

а) чернозем может укрепляться искусственной смесью песка с глиной; в этом случае дорога покрывается сплошным слоем без смешения с черноземом;

б) в последнее время с успехом в ЦЧО применяется мелование чернозема; наилучший результат мелования дается не путем покрытия проезжей части сплошным слоем мела толщиной около 25 см, а поверх его слоем песка до 5 см (мелование имеет то преимущество, что может быть применено на песчаных, глинистых и черноземных участках дорог);

в) черноземные грунты улучшаются дегтеванием путем пропитывания дегтем полотна дороги; опыты в этом направлении дали положительный результат.

Болотистые места дороги улучшить устройством дренажа, правильного водоотвода, укрепить fascиной выстилкой и накатником.

Кроме общепринятых в дорожном строительстве местных материалов для улучшения грунтовых дорог максимально использовать:

а) залежи асфальтовых пород, асфальтовые известняки, доломиты или песчаники;

б) залежи глинистых и кремнистых сланцев;
в) опоксовые породы окремненных глин; эти материалы могут применяться раздробленными на небольшие куски в виде россыпи щебня с последующей укаткой; в результате такой обработки получается улучшенная одежда известной прочности.

При наличии месторождения гравия широко развито строительство гравийных дорог и проведение геологические изыскания и исследования естественных ресурсов месторождения гравия. Гравийные дороги, как обладающие наилучшими транспортными и технологическими свойствами, должны найти широкое применение.

При прокладке дорог через лесные массивы применить устройство торцовых мостовых на песчаном основании из сосновой, еловой и осиновой пашки.

Для упрочнения работы пашки употреблять круглой формы уложенными торцами, закрепленными между ними клиньями с засыпкой сверху слоем песка до 1 см.

Мягкие породы дерева более приемлемы для торцовой мостовой.

10. Дорожное строительство на трактах районного значения, подъездных путях и особо важных объектах обеспечить в первую очередь проектами и сметами. Широко развернуть изыскательские работы, используя изыскательские партии проектно-изыскательских контор Главдортранса, заключить с ними соответствующие договоры; использовать для изыскательской работы также студентов-практиков автодорожных вузов и техникумов.

11. Особо обратить внимание на правильную трассировку дорог, стремиться выбирать направление по нисходящим горизонталям и водоразделам, что дает возможность иметь лучшую трассу (уменьшить количество земляных работ и сократить количество искусственных сооружений).

Строительство новых дорог развернуть последовательно с охватом в первую очередь более трудоемких работ: насыпи, выемки и искусственные сооружения с завершением профилирования полотна дороги на всем протяжении и отделочными работами. Ни в коем случае не допускать неорганизованную бессистемную внеплановую работу. Работу концентрировать на особо ответственных участках, расставляя ее таким образом, чтобы начатые объекты и участки дорожных работ во время месячников и других кампаний были закончены и сданы в эксплуатацию.

12. Законченные дорожные работы с трудовым участием по плану 1933 г. должны приниматься строго по техническому акту, с тщательным учетом количества и качества дорожных работ, согласно технических условий каждого отдельного объекта и всего строительства в целом.

Построенная дорога с трудовым участием должна отвечать требованиям повышенного качества работ, иметь вполне законченный благоустроенный вид: правильно разбитая трасса прямыми участками, с плановыми закруглениями по радиусу, с установленными километровыми, указательными и предупредительными знаками, с устройством на перекрестках дорог и против домов в селениях проезжими мостиками, обеспеченными водоотводами, правильным заложением откосов насыпей и выемок, с укреплением их дерном, откосами конусов у искусственных сооружений и пр., устройством дренажа (озеленением) вдоль дорог, служащим для очертания дорог и снегоборьбы.

При приемке дорог особо обращать внимание на типы дорог, каковые должны соответствовать нормальным поперечным профилям и допускаемым продольным уклонам, согласно установленного технического класса данной дороги; габариты мостов должны соответствовать классу дороги и типовым проектам.

В анкетах приемки отметить все дефекты и недоделки, обнаруженные при приемке законченных работ, внести их в дефектные ведомости и при передаче дорог в эксплуатацию обязать сельсоветы и колхозы эти недочеты исправить.

13. Поставить систематическое содержание и своевременный ремонт, развить организацию дорожноремонтных баз, обеспечить их комплектами простейших и сложных дорожных машин, применения бригадный способ ремонта и содержания дорог; ликвидировать окончательно обочинку дорог, путем прикрепления их к сельсоветам, селениям, колхозам, МТС и совхозам и передачи дорог в эксплуатацию.

14. Для освоения технико-экономических основ дорожного строительства широкими массами населения развернуть техническую пропаганду, используя: печать, радио, дорожные передвижные выставки, технические плакаты, лозунги и прочие; обратить особое внимание на исследование и изыскания расположения и мощности ресурсов местных стройматериалов.

Благоустроенная и улучшенная дорожная сеть является основой политико-экономического и культурного развития самого населения колхозов, МТС и совхозов, и должна быть общими усилиями дорожных органов и общест-венности, на основе шести исторических условий тов. Сталина, поставлена на высшую ступень.

О качестве работ и плановости в выборе объектов дорожного строительства с участием населения

Циркуляр ГДТ РСФСР от 3 июля 1933 г. за № 90-ту

В дополнение к циркуляру от 10 июня с. г. за № 80-ту «Об основных мероприятиях по повышению качества дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием населения», ГДТ еще раз категорически подтверждает необходимость сконцентрировать внимание всех дорожных органов на качественной стороне строительства и ремонта дорог низовой сети в соответствии с директивами январского пленума ЦК и ЦКК ВКМ(б).

В настоящий период проведения во всех АССР, краях и областях месячника подготовки низовых дорог к уборочной кампании, когда по постановлению правительства должно быть обеспечено выполнение производственных планов по строительству на 50% и по ремонту на 70%, вопросы качества работ имеют исключительное значение и должны быть в центре внимания.

Там, где эти вопросы не были своевременно поставлены на должную высоту, необходимо рядом решительных мер перестроить на ходу разворачивающиеся работы и обеспечить положительное разрешение вопросов качества.

В 1932 г. ряд АССР, краев и областей вышли с значительными перевыполнением своих планов дорожного строительства с трудовым участием. Однако это перевыполнение в основном было только количественное, ему не сопутствовали соответствующие качественные показатели, что в результате дало по ряду АССР, краев и областей ничтожный хозяйственно-экономический эффект.

В соответствии с этим ГДТ предлагает всемерно обеспечить выполнение мероприятий, предложенных в указанном выше циркуляре, и добиться получения в текущем 1933 г. продукции высокого качества.

Вновь построенная и капитально отремонтированная дорога только тогда отвечает своему назначению, когда на ней достигнута проезжаемость по всей длине. В этом году при проведении дорожных работ с трудовым участием это условие должно быть обеспечено.

Поэтому ГДТ предлагает с особой тщательностью организовать приемку законченных дорожных работ с трудовым участием, производя ее строго по техническим актам, как это предусмотрено в п. 12 указанного циркуляра.

Существенным недостатком дорожного строительства с трудовым участием прошлых лет по большому числу АССР, краев и областей являлась бессистемность и бесплановость выбора объектов строительства, производящегося без какого-либо учета очередности, и необходимости строительства в первую очередь тех дорог, которые обеспечивали бы успешное проведение основных сельскохозяйственных кампаний.

Своевременное и успешное проведение уборочной кампании является особо важной хозяйственно-политической задачей, а потому при установлении очередности строительства на это обстоятельство со стороны дорожных органов должно быть обращено особое внимание.

ГДТ предлагает немедленно внести в производственные планы текущего года соответствующие коррективы, обеспечив в первую очередь строительство тех дорог, по которым пойдут основные потоки с.-х. грузов, и строительство подъездных путей к ж.-д. станциям, водным пристаням, МТС, совхозам, с.-х. предприятиям и т. д.

О качестве дорожных работ

Циркуляр ГДТ РСФСР от 23 января 1934 г. за № 12-а

Постановлением ЦИК и СНК СССР от 8 декабря 1933 г. установлена уголовная ответственность за выпуск недоброкачественной продукции.

Постановление это, хотя и имеет в виду в основном промышленные предприятия, но в равной степени относится и к другим организациям. Особое значение приобретает это постановление для дорожного строительства, где качество продукции до сих пор продолжает оставаться весьма низким.

Плохое качество работ на дорожном строительстве отмечено и в резолюции IV сессии ВЦИК. Приравнивание преступно-небрежного отношения к качеству продукции к тяжким государственным преступлениям с применением в качестве судебной репрессии лишения свободы на срок не ниже пяти лет должно явиться прозным предостережением для всех руководителей отдельных звеньев дорожного строительства, которые до сих пор не научились работать так, как этого требуют интересы социалистического строительства.

Плохое проектирование, недоброкачественное строительство дорог, использование для доро строительства негодных стройматериалов, плохой ремонт автопарка и дорснарядов и т. д.—все это является в автодорожном хозяйстве выпуском недоброкачественной продукции со всеми вытекающими отсюда последствиями на основе применения закона от 8 декабря с. г.

В соответствии с этим все дорожные органы обязаны вести решительную борьбу с бракоделами в дорожном хозяйстве.

Разгильдяйству и бесхозяйственному отношению к качеству продукции, выпускаемой в автодорожном хозяйстве, должен быть положен решительный конец.

Такие факты, как недоброкачественное замощение почти 12 км дороги по Ленинградской области, недопустимое по качеству строительство в Западной области, выпуск из ремонта тракторов и дорожных машин, которые после нескольких дней работы становились опять в ремонт, что имело место и по Смоленскому и по Московскому заводам и по ряду ремонтных мастерских,—все эти факты в дальнейшем не могут иметь места и должны быть полностью изжиты.

При осуществлении заводского и гаражного строительства были также допущены дефекты, например:

По 3 государственному авторемонтному заводу в Ленинграде: а) стены возведены в 1½ кирпича;

б) дано одинарное остекление окон, что дает большое охлаждение;

в) излишне построены сплошные деревянные перегородки между цехами, что вызывает затемнение помещений;

г) получился прогиб балок от нагрузки снега и т. п.

По 1 авторемонтному заводу в Москве:

а) опалубка кровли местами локороблена и сделана из тонких досок, что влечет к прогибам;

б) обнаружен прогиб полов при хождении;

в) проведено одинарное остекление вместо двойного и т. д.

По гаражу в Заптранспресте:

а) возведены каменные стены вместо стен облегченного типа;

б) проведена ненужная обшивка потолка вместо утепления крыши, что повысило стоимость строительства.

Решения XVII партконференции об освоении техники производства и качестве продукции должны быть положены в основу работы дорожных организаций. Все руководящие работники, ИТР, весь дорожный актив должны быть мобилизованы на полное выполнение качественных показателей.

Постановление ЦИК и СНК СССР от 8 декабря 1933 г. должно быть широко популяризовано среди автодорожных работников и доведено до сведения всей рабочей массы дорожников.

О борьбе за качество продукции дорожных органов системы ГДТ РСФСР

Приказ по ГДТ РСФСР от 7 апреля 1934 г. за № 68

Задача повышения качества продукции поставлена партией и правительством не только перед социалистическими предприятиями промышленности, сельского хозяйства и прочими товаро-производящими организациями, но и перед всеми остальными отраслями социалистического хозяйства.

Она стоит и перед автодорожными органами и равно относится к области нового дорожного строительства, ремонта и содержания дорог, проектно-исследовательских работ, ремонта дорожных машин и снарядов, изготовления дорожных механизмов и запасных частей к ним и т. д.

За выпуск недоброкачественной продукции постановлением ЦИК и СНК СССР от 8 декабря 1933 г. («Сбор. Зак. Союза ССР» № 73, ст. 442) установлена уголовная ответственность с применением особо суровых мер социальной защиты. Этот закон по указанию прокуратуры и Верховного суда СССР от 7 января 1934 г. за № 4 должен применяться и в случаях недоброкачественности работ ремонтных и строительных. Таким образом, под охрану этого закона подпадают все виды дорожных работ.

Следует отметить, что в органах системы ГДТ РСФСР вопросам о качестве продукции и борьбе с браком до настоящего времени не уделялось достаточного внимания, хотя по этому поводу уже были неоднократно преподаны местам соответствующие директивы (п. 11 приказа по ГДТ от 17 декабря 1933 г. за № 161 «О повышении качества дорожных работ»).

Так, в качестве примеров недоброкачественности проектов дорожного строительства следует указать на проекты дорог Сулож—Гора—Спаская губа (Карелия), Невель—Бор—Велиж (Западная обл.), Верхнеудинск—Мухоршибирь—Бичура и Петровский завод—Селенгинск (Б.-Монголия), Нерчинск—Шанюхтуй (Восточная Сибирь) и т. д., в отношении недоброкачественности новых дорожных строительных работ следует отметить строительства Береговой дороги (Ленинградская обл.), дороги Краснодар—Саратовская (Азово-Черноморский край), Петровский завод—Селенгинск (Б.-Монголия) и другие.

При строительстве допускаются отступления и прямые нарушения технических условий как при сооружении полотна, так и мостов и прочих дорожных сооружений, чем причиняется огромный ущерб народному хозяйству.

Ввиду изложенного приказываю:

1. Начальникам управления и отделов центрального аппарата ГДТ, Главпроектдора, ГДОРНИИ, Главдорснаба, а также дортрансов, строительных управлений, наравств и прорабов, дорожных линейных участков и райдоротделов принять все необходимые меры к повышению качества дорожно-строительных проектно-исследовательских работ, капитального и текущего ремонта дорог и качества работы ремонтных мастерских и механических баз и обеспечить полную ликвидацию всякого вида брака, учитывая, что за низкое качество продукции они несут ответственность в дисциплинарном и уголовном порядке наряду с работниками, которые эту работу непосредственно выполняли.

В частности, установить технический контроль за работами по проектированию дорог, за точным соблюдением технических условий дорожного строительства и выполнением утвержденных проектов, прекратить беспроектное строительство, тщательно проверять качество применяемых строительных материалов, обеспечить стройки квалифицированным техническим персоналом и установить повседневное живое руководство и инструктаж со стороны дортрансов прорабствами, наравствами и строителями.

2. Обязать всех работников системы ГДТ РСФСР принять все зависящие от них меры повышения качества продукции своего труда путем точного соблюдения установленных правил, инструкций и технических условий работы, освоения и применения опыта работы и достижений в области автодорожного строительства, а также укрепления и повышения уровня своих технических знаний.

3. Всех работников, которые окажут содействие в повышении качества дорожных работ, представлять к премированию денежными выплатами, улучшением жилищных условий, условий снабжения и пр., а также выдвиганием их на высшие должности. Против лиц, допустивших своими действиями или

небрежным отношением к делу - понижению качества продукции в области всех видов автодорожных работ, неуклонно возбуждать уголовное преследование по закону 8 декабря 1933 г. или в соответствующих случаях привлекать их к дисциплинарной ответственности.

О мероприятиях по улучшению эксплуатации сети дорог, содержащихся за счет бюджетных средств

Выписка из постановления ЭКОСО РСФСР от 22 февраля 1933 г. за № 39

4. Предоставить ГДТ и его местным органам право использования леса для дорожных работ, растущего в полосе отвода дорог, с соблюдением действующих правил о сохранности лесов и защите дорог.

О праве местных дорожных органов на использование леса, растущего в полосе отвода дорог

I.

Циркуляр ГДТ от 8 марта 1933 г. за № 49-дз

В п. 4 постановления ЭКОСО РСФСР от 22 февраля с. г. за № 39 «О мероприятиях по улучшению сети дорог, сооруженных за счет бюджетных средств», указано: «предоставить ГДТ и его местным органам право использования для дорожных работ леса, растущего в полосе отвода дорог, с соблюдением действующих правил о сохранности лесов и защите дорог».

ГДТ предлагает всем дортрансам во взаимоотношениях с лесными органами руководствоваться этим постановлением ЭКОСО РСФСР и о всех мероприятиях при практическом проведении его в жизнь своевременно извещать ГДТ для принятия надлежащих мер.

II.

Письмо председателя СНК РСФСР от 8 июля 1933 г. за № 148/143 на имя Наркомфин РСФСР

Ваше ходатайство об отмене распоряжения Главдортранса по вопросу отпуска леса на корню в полосе отвода удовлетворить не считаю возможным, так как:

1) постановление ЭКОСО от 6 апреля 1929 г., на которое ссылается Главдортранс в своем циркуляре, не утратило силу, наоборот, как это видно из постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 15/III 1930 г. (С. У. № 4, стр. 45), оно полностью сохраняет свою силу;

2) согласно положения о землях, предоставляемых транспорту (постановление ЦИК и СНК СССР от 17/III 1933 г.), земли в полосе отвода находятся в исключительном ведении дорожных органов, и следовательно всем, что находится на этих землях, они могут распоряжаться самостоятельно;

3) бесплатный отпуск леса действительно прекращен из лесов государственного и местного значения, однако это не следует понимать в том смысле, что если лесхозам нужен лес для хозяйственных построек (лесные сторожки и т. д.), то лесхозы должны за этот лес платить попенную плату.

По аналогии с этим следует установить, что и дорожные органы, получающие лес для нужд дорожного строительства из лесов, находящихся в полосе отвода, также не должны платить попенной платы.

В соответствии с этим Вам и надлежит согласовать с Главдортрансом указания местным дорожным органам.

Копия

Об устройстве, ремонте и содержании участков шоссейных и грунтовых дорог краевого (обл.) и республиканского (АССР) значения в пределах населенных пунктов

Постановление СНК РСФСР от 26 июня 1933 г. за № 636

СНК РСФСР постановляет:

1) Расходы по устройству, содержанию и ремонту участков шоссейных и грунтовых дорог краевого (областного) и республиканского (АССР) значения, пролегающих в пределах городов, являющихся центрами союзных и автономных республик, краев и областей, относятся полностью на соответствующие городские бюджеты.

Расходы по устройству, содержанию и ремонту участков шоссейных и грунтовых дорог краевого (обл.) и республиканского (АССР) значения, пролегающих в пределах городов, выделенных в самостоятельные административно-хозяйственные единицы, и в пределах городов, являющихся центрами районов, по общему правилу относятся на бюджеты этих городов. При недостаточной мощности этих бюджетов указанные расходы могут быть отнесены частично или полностью на краевой (областной) и республиканский (АССР) дорожные фонды по принадлежности.

2. Отнесение расходов по устройству, содержанию и ремонту участков дорог, указанных во 2 ч. ст. 1 настоящего постановления на краевой (областной) и республиканский (АССР) дорожные фонды, производится по соглашению между горсоветами и соответствующими дортрансами.

Разногласия между ними разрешаются соответствующими краевыми (областными) исполкомами и совнаркомом автономных республик.

3. Расходы по устройству, содержанию и ремонту участков дорог краевого (областного) и республиканского (АССР) значения в пределах всех населенных пунктов, кроме предусмотренных в ст. 1, относятся на краевой (областной) или республиканский (АССР) дорожный фонд по принадлежности.

4. Общий технический контроль за состоянием участков дорог краевого (областного) или республиканского (АССР) значения, пролегающих в пределах городов, осуществляется дорожными органами ГДТ РСФСР.

Об устройстве, ремонте и содержании участков шоссейных и грунтовых дорог в пределах населенных пунктов

Циркуляр ГДТ РСФСР от 14 июля 1933 г. за № 95-дз

Ввиду воспоследования постановления СНК РСФСР от 26 июня с. г. № 636 ГДТ РСФСР разъясняет:

1. Сизданием настоящего постановления и постановления СТО от 26 февраля 1931 г. за № 71, подтвержденного СНК СССР от 28 марта 1932 г. за № 457 в отношении дорог союзного и республиканского значения, устанавливается единый принцип разрешения вопроса устройства, ремонта и содержания дорог в пределах населенных пунктов для первых трех классов на территории РСФСР.

2. При исчислении протяженности участков дорог первых трех классов в пределах городов необходимо брать протяжение только фактически солидной части, а не плановой черты города (за исключением дорог, являющихся подъездными путями к станциям ж. д. и водным пристаням, оканчивающихся в пределах плановой черты города).

Примечание. В понятие устройства, ремонта и содержания дорог включается и вопрос об искусственных сооружениях.

3. Для городов, являющихся центрами союзных и автономных республик, краев и областей, независимо от состояния городских бюджетов, расходы на эти участки по дорожным фондам не допускаются.

4. Что же касается остальных городов, то необходимо при применении 2 абзаца п. I постановления учесть города (бывшие окружные центры), являющиеся в настоящее время районными центрами, и в основном подводить их под действие I части пункта 1.

5. В тех городах, где расходы по устройству и ремонту дорог первых трех классов будут производиться или совместно с горсоветами или исключительно за счет дорожных фондов, вопрос о содержании и охране дорог все-таки должен сохраняться за органами горсовета.

6. Дортрансам необходимо теперь же урегулировать эти вопросы с горсоветами на основе постановления СНК РСФСР с тем, чтобы в контрольные цифры на 1934 г. эти расходы нашли отражение, имея в виду, что по утверждению лимитов на 1934 г. расходы, не включенные в лимиты, не будут утверждаться.

7. Вместе с контрольными цифрами в виде особого приложения необходимо представить перечень городских участков, в расходах по устройству и ремонту которых долевое участие принимает Дортранс.

О подготовке к дорожностроительному сезону низовой дорожной сети

Циркуляр ГДТ РСФСР

Постановлением Коллегии НК РКИ РСФСР от 19 февраля 1933 г. (прот. № 5 п. 13) по докладу дорожнотранспортной группы «о результатах обследования подготовки к дорожностроительному сезону 1933 г.» констатировано:

1. Производственные планы работ низовой сети с трудучастием населения районами составляются формально, без участия в этом сельсоветов, актива колхозов, автодорожной общественности, без технического обследования объектов строительства; районы типовыми чертежами для постройки мостов и труб не снабжены.

2. Рики не дооценивают значение проведения надлежащей подготовки к дорожному строительству и не используют трудучастие населения в зимний период.

3. Дортрансы и рики не используют зимний период для приведения эксплуатируемых дорог в исправное состояние к весенней посевной кампании.

Ввиду изложенного ГДТ предлагает:

1. Проверить ход работ по составлению планов в районах и обеспечить непосредственное участие в проработке их актива колхозов, автодорожной общественности и дорожных секций сельсоветов.

2. Поставить перед СНК АССР, край (обл) исполкомами вопрос о недооценке со стороны риков значения проведения надлежащей подготовки.

3. Принять самые решительные меры к выполнению заготовок, предусмотренных планом первого квартала.

О порядке использования трудучастия на капитальном строительстве

Циркулярное письмо ГДТ от 5 марта 1932 г. за № ДК-38-23

Наблюдавшийся из года в год низкий процент использования трудучастия в капитальном строительстве является результатом невнимательного отношения к этому вопросу строительных организаций, которые, с одной стороны, предпочитают вести работы с наемной рабочей силой, а с другой — мало обращают внимания на правильную организацию работ с трудучастием, оставляя ее без достаточного технического руководства.

Последнее обстоятельство дает зачастую неполное использование рабочей силы и гужетранспорта, вышедшего на работу в порядке трудучастия, несвоевременную приемку выполненных работ и плохое качество их.

В результате население прекращает выход на работу, и тем самым срывается намеченный план работ.

Придавая большое значение максимальному вовлечению населения в работы по капитальному строительству, ГДТ предлагает:

1. Составить по каждому титулу строительства календарный план привлечения населения в порядке трудучастия, предварительно установив физический объем работ, подлежащих выполнению.

2. Довести этот план до населения с тем, чтобы каждая бригада знала подлежащий выполнению объем работ, а также и место работ.

3. Установить усиленное техническое руководство работами, производящимися через трудучастие, своевременную расстановку рабочей и гужевой силы и немедленную приемку выполненных работ.

4. Вести особый учет трудовой и гужедной, затрачиваемых на строительство в порядке трудучастия с тем, чтобы иметь полную картину его использования.

О трудовом участии населения в дорожном строительстве по отдельным титулам дорог

Циркуляр ГДТ РСФСР от 1 апреля 1933 г. за № 62-ту.

В дополнение к разосланным на места формам: 1) титульные списки союзных и республиканских дорог капитального ремонта с установлением по ним объема трудового участия населения на 1933 г.; 2) титульные списки союзных и республиканских дорог, снятых по капитальному ремонту с бюджетных ассигнований; 3) список объема работ по текущему ремонту союзных и республиканских дорог в денежном выражении, ГДТ предлагает:

1. Проверить реальность запроектированных сумм трудового участия по отдельным титулам дорог.

2. Учесть возможность использования трудучастия на дорогах высших классов, снятых с бюджетных ассигнований по капитальному строительству.

3. Принять меры к максимальному использованию трудучастия населения на дорогах высших классов по текущему ремонту.

Результат произведенной работы сообщить в ГДТ одновременно с данными о возможном использовании трудучастия по новому строительству на дорогах трех высших классов. Срок исполнения декадный.

Ответственность за своевременное исполнение данного поручения возлагается на начальника Дорожанса.

О типовом договоре на передачу районным дорожным отделам работ по строительству местных дорог и подъездных путей

Циркуляр НКЗема, Наркомсовхозов, ЦДТ СССР и ГДТ РСФСР от 5 февраля 1934 г. за № 18-ро

Согласно постановления IV Сессии ВЦИК по докладу т. Лебедь „О дорожном строительстве РСФСР“ совхозы и МТС помимо устройства внутрисоюзных дорог должны принимать участие полностью или частично в строительстве подъездных путей, в которых они заинтересованы (§ 2 п. „б“).

В тех случаях, когда МТС и совхозы запроектированных по их планам дорожных работ на местных дорогах и подъездных путях самостоятельно вести не будут, они обязаны передать эти работы по договорам районным дорожным отделам.

Типовой договор на передачу работ дорожным органам при сем прилагается.

ДОГОВОР

193 . . . г. мы, нижеподписавшиеся

в лице директора тов.
(наименование совхоза или МТС)

действующего на основании
(наименование документа)

именуемый в дальнейшем с одной стороны
(совхоз или МТС) (наименов. райдоротдела)

в лице зав. райдоротделом тов. действующего на
основании
(наименование документа)

именуемый в дальнейшем "райдоротдел" на основании указаний Наркомзема,
Наркомсовхозов и ЦДТ Союза ССР заключили настоящий договор в следующем:

1. Совхоз (МТС) сдает, а райдоротдел принимает на себя производство дорож-
ных работ по
(Строительству или ремонту)

(название подъездного пути, название дороги, места и т. д.)
общим объемом в км и ориентировочной стоимости в руб.

2. На означенном объекте райдоротдел обязуется к
(срок)

выполнить следующие работы
(подробный перечень работы)

полностью отвечающие техническим условиям ЦДТ на данные работы.

3. Совхоз (МТС) обязуется обеспечить производство указанных работ сле-
дующим:

а) выделить из своего лимита руб. на полное финансирование этих
дорожных работ и перевести их на контокоррент райдоротдела в
(указать срок)

б) Представить в распоряжение Райдоротдела
тракторов автомашин с 193 . . . г. и на все время
производства данных работ, обеспечив выделенные автомашины и тракторы обсу-
живающим персоналом, горючим и смазочным и
дорожных машин (подробно назвать типы их) с оплатой всего указанного выше
райдоротделом по сметным расценкам;

в) обеспечить питанием и общежитием наемных рабочих райдоротдела, занятых
на дорожных работах, наравне с рабочими данного совхоза (МТС), с момента начала
этих работ и до их полного завершения.

4. Приемка работ производится технической комиссией из представителей
райисполкома, совхоза (или МТС) и органа системы Цудортранса, вышестоящего
над непосредственно производящим работы.

5. Непринятие по несоответствию техническим условиям ЦДТ работы как пол-
ностью, так и по отдельным своим элементам, подлежат переделке райдоротделом
на свой счет в срок, устанавливаемый вышеуказанной технической комиссией.

6. При невыполнении одной из сторон пунктов настоящего договора как пол-
ностью, так и частично виновная сторона уплачивает в пользу другой стороны на
протяжении первого месяца пени в размере 0,05% с общей суммы за каждый
просроченный день.

По прошествии месяца со дня нарушения договора виновная сторона кроме
того уплачивает второй стороне неустойку в размере 5% от общей суммы работ,
и договор может быть расторгнут по желанию любой из сторон.

7. Все споры по сему договору разрешаются в порядке госарбитража.

8. Юридические адреса сторон:

Совхоз (МТС)

Райдоротдела

Директор совхоза (МТС) (подпись)

Заврайдоротделом (подпись)

О составлении карт низовой сети дорог с выделением на них объектов строительства, проводимого с участием населения

Циркуляр ГДТ от 15 мая 1933 г. за № 70-ту

Согласно п. «б» ст. 3 циркуляра ГДТ от 13 января 1933 г. за № 11-ту о контрольных цифрах и составлении производственного плана дорожных работ с участием населения в 1933 г. производственные планы дорожных работ с участием населения составляются по объектам, с дачей точных наименований каждого из них и нанесением его на карту района АССР, края и области.

Как показывают поступившие в ГДТ производственные планы по участию, требование о составлении карт низовой сети дорог выполнено лишь дортрансами Чувашской АССР и Средне-вожского края; остальные дортрансы не только не представили требуемых карт, но даже не сообщили, что ими сделано.

Между тем составление дорожных карт низовой сети с выделением на них объектов строительства, проводимого с участием населения в 1933 г., вызывается, с одной стороны, категорическим требованием о том ЦДТ, а с другой—необходимостью установить более точный учет дорожных работ с участием населения, МТС и совхозов и более совершенные методы технического руководства отдельными объектами строительства.

Необходимость составления дорожных карт низовой сети особенно подчеркивается требованием правительства (постановление СНК РСФСР от 9 февраля 1933 г. № 109) об усилении строительства подъездных путей к ж.-д. станциям, пристаням, сыпным пунктам, сельскохозяйственным и промышленным предприятиям, МТС, совхозам, предприятиям по производству строительных материалов, базарам, административным и культурным центрам.

Учитывая важность получения карт низовой дорожной сети, ГДТ, подтверждая циркуляр от 13 января с. г. за № 11-ту, предлагает:

1. Не позднее 1 июля представить карты низовой дорожной сети с выделением на них особой краской дорог, на которых намечены: строительство и ремонт с участием в текущем году.

2. Особо отметить подъездные пути к железнодорожным станциям, водным пристаням, МТС, совхозам, сельскохозяйственным и промышленным предприятиям, предприятиям по производству стройматериалов.

3. В районах свеклосеяния, особо отметить дороги свеклосовхозтреста, с выделением на них дороги или отрезка их, на которой намечены дорожные работы с участием в текущем году.

Об организации комиссий по приемке дорог низовой сети, построенных в 1934 г.

Постановление СНК РСФСР от 20 июля 1934 г. за № 655

В целях проверки качества дорожных работ, проведенных СНК в 1934 г. по дорогам низовой сети, Совет народных комиссаров РСФСР постановляет:

1. Предложить СНК АССР и крайним (областным) исполкомам организовать специальные комиссии по приемке дорог, возложив на них обязанность провести проверку качества всех дорог низовой сети, построенных в 1934 г., с применением трудового участия населения, с окончанием этой работы не позднее 20 сентября 1934 г.

2. Указанные в ст. первой приемочные комиссии образуются в составе представителей от местных дорожных органов и общественных организаций и возглавляются членом президиума соответствующего исполкома или СНК АССР.

3. Предложить Главдортрансу РСФСР в пятидневный срок выработать для указанных в ст. первой комиссий инструкцию о порядке приемки дорог.

О приемке дорожных работ, произведенных с трудовым участием населения в 1934 г.

Инструкция Главдортранса РСФСР от 31 июля 1934 г. за № 47-ро

I

Комиссии по приемке построенных дорог и дорожных сооружений,

1. Для проведения технической проверки качества выполненных дорожных работ с трудовым участием, в соответствии с постановлением СНК РСФСР от 20/VII 1934 г. № 656, организуются АССР, краевые, областные приемочные комиссии в составе представителей дорожных органов и обществственности. Комиссии возглавляются членами президиумов соответствующих исполкомов.

2. Комиссия технической проверки принимает все работы по мазовой сети, выполненные трудовым участием в 1934 г., и устанавливается количество использованных трудовых ресурсов и денежных средств с выявлением источников отпуска этих средств.

При приемке и проверке работ комиссия фиксирует состояние их по отдельным объектам и дает качественную характеристику выполненных работ.

3. Работы комиссий по приемке дорог и дорожных сооружений с проверкой качества должны быть закончены к 20 сентября и материалы комиссии в сводном виде по АССР, краю и области, утвержденные СНК АССР и президиумами краевых и областных исполкомов, направляются в ГДТ не позднее 10 октября для доклада правительству.

II

Техническая проверка работ.

4. Приемке дорожных работ с трудовым участием должна предшествовать строящая проверка качества проведенных работ, причем особенно должны быть ошечены следующие вопросы:

а) наименование дороги, ее протяжение, технический тип (мостовая, гравийная, грунтовая дорога, улучшенная добавками, грунтовая дорога без добавок), ширина земляного полотна и проезжей части;

б) объем выполненных работ по строительству, ремонту и благоустройству обследуемого участка дороги с указанием, сколько каких работ произведено на соответствующем участке дороги и какие материалы использованы для осуществления этих работ.

Относительно благоустройства должна быть указана протяженность участков дорог, на которых произведено озеленение и установлены километровые указательные и др. дорожные знаки, на каком расстоянии от оси дороги находится первый ряд посадок;

в) соответствие выполненных работ техническим условиям как в отношении дорог, так и искусственных сооружений и водостводов. При приемке искусственных сооружений проверить, насколько строительство было обеспечено техническими проектами, учтя, что введение в эксплуатацию тяжелых тракторов, сельскохозяйственных орудий и автомашин требует сооружения мостов под нагрузки, соответствующие развитию социалистического сектора;

г) количество изготовленных на местах простейших дорожных снарядов и степень их использования на дорожных работах;

д) соответствие использованных трудовых ресурсов произведенному объему работ, исходя из установленных измерителей годового плана по каждой АССР, краю или области.

5. Одновременно с технической проверкой качества выполненных работ комиссии проверяют правильность израсходования поступивших взамен трудового участия сумм. Результаты этой проверки должны быть ошечены в п. 12 акта приемки.

Выводы, касающиеся:

а) объема проделанной работы в соответствии с плановым заданием и особенно качества их;

б) пригодности дороги искусственных сооружений для гужевого и автомобильного пользования;

в) дефектов, подлежащих немедленному исправлению с установлением сроков других неотложных работ.

III

Порядок приемки

6) При приемке дорожных работ, выполненных с трудовым участием, составляются акты, которые подписываются всеми членами комиссии, причем:

а) при приемке работ, выполненных на сельских (колхозных) дорогах, акты составляются в трех экземплярах, из коих один экземпляр остается у дорожного уполномоченного селения или колхоза, другой направляется в сельсовет, а третий остается у комиссии;

б) при приемке работ на дорогах районного значения акты составляются в четырех экземплярах, из коих один экземпляр остается у дорожного уполномоченного селения или колхоза, выполняющего работу, второй направляется в сельсовет, на территории которого произведена работа, третий остается у комиссии и четвертый направляется в рик (райдоротдел);

в) при приемке работ, выполненных МТС и совхозами, акты составляются в четырех экземплярах, из коих один остается в делах МТС или совхоза, выполнившего работу, второй направляется в сельсовет, на территории которого произведена работа, третий направляется в рик (райдоротдел) и четвертый остается у комиссии.

7. Во всех актах приемки должно быть указано точное название (титул) дороги, на которой произведена работа, место, характер, объем (количество), качество выполненных работ, недочеты работы, подлежащие немедленному устранению, сроки выполнения недоделок.

8. При приемке дорожных работ с трудовым участием особое внимание должно быть уделено прикреплению дорог. Где приращение дорог еще не проведено, необходимо прикрепить все вновь отстроенные и капитально отремонтированные дороги к сельсоветам, колхозам, совхозам, фабрикам и заводам, занести об этом в акт приемки и дать представителям соответствующих колхозов, сельсоветов, совхозов и др. расписаться в принятии ими приращенных дорог для осуществления на них текущего ремонта и содержания этих дорог.

9. Все технические документы, чертежи, проекты и сметы, относящиеся к выполненной работе в порядке трудового участия, должны быть отмечены в приемочном акте и переданы соответствующим дорожным органам.

10. На основе актов приемки выполненных работ составляются общие отчеты по сельсовету, рик и т. д. Сводный районный отчет представляется в Дортранс.

А К Т

на приемку вновь построенного отремонтированного тракта

(наименование тракта)
и на сдачу его в эксплуатацию (указать сельсовет, колхоз, совхоз, который приращивается к тракту)

месяца 1934 г., мы, нижеподписавшиеся, комиссия в составе (перечислить всех членов комиссии)

произвели техническую приемку и приемку дорожных работ, проведенных с трудовым участием населения, МТС и совхозов по тракту (наименование тракта или конечных пунктов его)

сельского, районного, краевого, АССР, республиканского союзного значения (не-
нужное зачеркнуть) построенного в 1934 г. в пределах
отремонтированного

сельсовета, причем установили:

1. Общее протяжение тракта км
2. Технический тип дороги
3. Ширина земляного полотна м
4. Ширина проезжей части

5. Объем выполненных работ:

а) построено грунтовых участков б/доб	км
б) улучшено пескованием, глинованием, известкованием, мелованием (ненужное зачеркнуть)	км
в) построено новых мостов и труб	пог.м
г) отремонтировано земляного полотна	км
д) отремонтировано мостов и труб	пог.м
е) произведено озеленение	м
ж) выполнено земляных работ	куб.м

Из них:

Выемок	куб. м на протяжении	км
Дамб	куб. м на протяжении	"
з) Замощено вновь отдельных участков		"

Прочие работы:

1.
2.
3.
4.
5.
6. Характеристика выполненных работ качественная оценка (по отдельным видам работ)

7. Соответствие техническим требованиям:

- а) характер трассы в зависимости от прямизмы
- б) мостов по габариту
- и по нагрузке
- в) ширина земляного полотна
- в проезжей части
- г) радиусов закруглений
- д) типы одежды
- е) по обеспеченности водоотводом
- ж) предельные максимальные уклоны в процент. (продольный и поперечный)
- полотно
- кювет

8. Оборудование дороги:

- а) километровыми столбами
- б) указательными и сигнальными знаками для автодвижения
- в) знаками на прикрепление дороги к сельсоветам и колхозам для текущего содержания
- г) поставлено охранных тумб

9. Изготовлено простейших дорожных снарядов:

- а) утюгов
- б) канавокопателей
- в) катков

10. Оформление дорожной полосы:

- а) ширина полосы отвода поз. М
б) закрепление знаками
в) состояние обреза (посевы, возможность движения и т. д.)

11. Состояние дороги в момент приемки (состояние водоотвода, насыпи у мостов, выбоины с полной и подробной характеристикой)

12. Использовано в 1934 г. для указанного тракта:

- а) пеших дней
б) конедней
в) трактородней
г) автодней
д) денежных средств

Всего на сумму:

В том числе:

на строительство
капитальный ремонт
текущий ремонт

13. Для окончания строительства дороги необходимо выполнить не позднее
1934 г. следующие работы:

- а)
б)
в)
г)
д)
е)

В плане 1935 г. предусмотреть:

- а)
б)
в)
г)
д)

14. Необходимость реконструкции дороги и причины

15. На основании изложенного комиссия постановила:
выполнение работ по тракту

признать в целом удовлетворительным завершенными полностью и воз-
неудовлетворительными завершенными частично
можным передать тракт в эксплуатацию при выполнении замечаний, указанных
в § с 1934 г. на всем протяжении
на участке

с возможностью движения по нему гуже и автомашинами с соблюдением следующих
ограничений

16. Прикрепить тракт (участок тракта) км

с момента приемки его для постоянного текущего ремонта и содержания:

- | | | |
|--------------|----------------------|----|
| а) | сельсовету | км |
| б) | колхозу | " |
| в) | совхозу | " |

с полной их ответственностью за сохранность полотна (искусственных сооружений, мостов и труб), насаждений, сохранение полной ширины полосы отвода.

Председатель комиссии:

Члены:

..... 1934 г.

Для выполнения указанных в § настоящего акта предложений охраны, ремонта и содержания тракта в состоянии, указанном в акте в день приемки, приняли

Представители:

- | | |
|------------|------------|
| 1. | сельсовета |
| 2. | колхоза |
| 3. | совхоза |
| 4. | |
| 5. | |

О программе дорожных работ с трудучастием населения

Циркуляр ГДТ РСФСР от 31 июля за № 47-ро

Программа дорожных работ с трудовым участием населения МТС и совхозов в 1934 г. предусматривает строительство 33 618,8 км дорог, из них 10 656 км грунтовых дорог, улучшенных добавками, 1 630 км гравийных дорог и 1110 км дорог с каменным покрытием и значительное количество работ по капитальному ремонту.

Директивы XVII съезда ВКП(б) по дорожному строительству и постановления июньского пленума ЦК ВКП(б) поставили перед дорожными органами задачу не только выполнить план дорожного строительства в километрах построенных и капитально отремонтированных дорог и пог. и реконструированных мостов, но главное добиться высокого качества выполняемых работ, дать свободное передвижение грузопотокам с.х. продукции к элеваторам, сыпным пунктам, пристаням, обеспечить вывозку хлеба и других с.х. продуктов из глубинных пунктов к местам их сдачи.

В текущем году, согласно постановления СНК РСФСР от 20 июля 1934 г. — 655 должна быть проведена широкая приемка дорог низовой сети, построенных в 1934 г., причем при приемке дорог особое внимание должно быть направлено на проверку качества работ.

В соответствии с этим постановлением СНК РСФСР Главдортранс РСФСР препровождает при сем инструкцию о порядке приемки дорог и предлагает немедленно приступить к осуществлению решения СНК.

В этих целях надлежит:

1. Добиться организации соответствующей комиссии с условием, чтобы комиссия возглавлялась членом президиума соответствующего исполкома или СНК АССР и с широким привлечением общественности.

2. Разработать календарный план работы комиссии с расчетом, чтобы все работы по приемке дорог и проверке качества были окончены не позднее 20 сентября 1934 г.

О качестве дорожных работ

Циркуляр ГДТ РСФСР от 16 августа 1934 г. за № 48-ун

Из материалов уполномоченных ГДТ и поступающих с мест документов устанавливается, что качество дорожных работ до сих пор еще остается на недопустимо низком уровне.

Нередко нарушаются технические условия, допускаются необоснованные отступления от утвержденных проектов.

Установлен целый ряд случаев, когда например устройство одежды опережает устройство водоотводов, вследствие чего получают просадки в только что устроенной дороге, корыто закатывается недостаточно и неудовлетворительно профилируется. Материалы употребляются низкого качества и т. п.

Многие из этих недочетов остаются без своевременного освидетельствования и исправления, в результате чего качество дороги в целом чрезвычайно понижается.

Считая такое положение совершенно нетерпимым, ГДТ предлагает впредь подойти вплотную к вопросам качества работ, производя специально качественные приемки, согласно прилагаемой инструкции.

Ежемесячно в конъюнктурных отчетах предлагается давать специальный раздел, посвященный вопросам качества работ на основе актов, поступающих с мест производства работ.

О подведении итогов приемки работ низовой сети и качества работ

Циркуляр ГДТ от 26 ноября 1934 г. за № ро-53

В соответствии с постановлением СНК РСФСР от 20/VII 1934 г. за № 655 Вам было предложено произвести техническую приемку всех построенных и отремонтированных в 1934 г. дорог и искусственных сооружений согласно инструкции ГДТ от 31/VII 1934 г. за № 47-ро и закончить в основном эту работу не позднее 20 сентября с. г., причем при приемке работ требовалось особое внимание обратить на качество работ.

Напоминая о вышеизложенном, Главдортранс предлагает представить не позднее 20 октября с. г. исчерпывающий отчет, суммировав результаты приемочных комиссий, по проверке качества и количества дорожных работ, произведенных в текущем году на низовой сети с трудовым участием населения.

Отчет должен дать полную картину качества дорожных работ, количественные показатели, а также дефекты и недоделки по следующим вопросам:

1. Общее протяжение низовой дорожной сети по состоянию на 1/1 1934 г.

Наименование дорог	Измеритель	Протяжение	В том числе дорог по роду одежды						Примечание
			Грунтов. естеств.	Профилир.	Улучшен. с/доб.	Гравийн.	Мошеных	Щебеноч. шоссе	
Дороги район значения	км								
Дороги сельск. значения	»								
Из них подъездные пути	»								
Итого . .									

**II. Результат приемки работ по состоянию
на I/X 1934 г.**

№ по порядку	Наименование работ	Измерит.	Новое строи- тельство				Капитальный ремонт				Примечание
			План	Выполн.	Принято	Забрак.	План	Выполн.	Принято	Забрак.	
А. Дороги											
1	Грунтов. естествен.	км									
2	Грунт. профилиров.	»									
3	Грунт. улучшен. с/доб.	»									
4	Гравийные	»									
5	Горлов. мостов	»									
6	Булыжные мостовые	»									
7	Щебеночн. шоссе	»									
8	Земляные работы	»									
Б. Искусственные сооружения											
1	Мосты пл. по настилу до 10 пог. м	шт.									
2	Мосты дл. до 25 пог. м	пог. м									
3	» » » 55 » »	»									
4	» » » 75 » »	»									
5	» » » 100 » »	»									
6	» выше 100 пог. м	»									
7	Трубы деревянные	»									
8	» кам. и бетон.	»									
9	Наплавн. мосты	»									
10	Паромы	шт.									
11	Ледорезы	»									
12	Дамбы и въезды у мостов	куб. м									
		км									
В. Благоустройство											
1	Деревонасаждение вдоль до- рог (озеленение)	км									
2	Километровые столбы	шт.									
3	Указательные и автознаки	»									
4	Прикрепит. столбы	»									
5	Охранные тумбы	»									
6	Устройство переездов мост ч/канавы	»									

III Механизация

а) Наличие и изготовление в 1934 г. простейших дорожных снарядов

№ по порядку		Измерит.	Наличие на 1/1 1934 г.	План 1934 г.	Выполнено за 1934 г.	% к плану 1934 г.	Всего	Запроект. на 1935 г.	Примечание
1	Утюги деревян.	шт.							
2	Канавокопатели	»							
3	Катки	»							
4	Скрепера	»							
5	Снегоочистители (дерев. трелг.)	»							
6	Копры	»							

б) Использование простейших и сложных дорожных машин и снарядов

1. Наличие конномашинных дорожных отрядов в составе простейших дорожных снарядов для постройки и содержания дорог шт., намечается на 1935 г. шт.
2. Машинодорожных отрядов в составе трейдеров с тракторной тягой шт., намечается на 1935 г. шт.
3. Наличие машинодорожных станций баз мастерских тракторных бригад намечается на 1935 г. шт.
4. Эффективность использования дорожных машин и снарядов, применение односторонней, двухсторонней работы, простои, нагрузка рабочего дня и пр.
5. Протяжение км дорог, построенных машинным способом км, и ручным способом км.
6. Процент применения механизации к плану работ 1934 г. %.
7. Проектируемые проценты применения механизации на 1935 г. %.
8. Наличие основных кадров по механизации: трейдеристов, чел., механиков чел., трактористов чел.
9. Намечаемая подготовка кадров по механизации на 1935 г.

IV. Стройдворы и стройплощадки

1. Всего наличие стройдворов стационарных временных стройплощадок из них:
 - а) стройдворов по изготовлению стандартных мостов и труб шт., с производственной программой пог. м;
 - б) стройдворов по изготовлению простейших дорожных снарядов шт., с производственной программой, утюгов шт., канавокопателей шт., катков шт., всего простейших снарядов шт.
2. Изготовлено на стройдворах стандартных деталей мостов и труб пог. м, что составляет по отношению к контрольной цифре ГДТ % изготовления простейших дорожных снарядов: утюгов шт., канавокопателей шт., катков шт.
3. Какое количество пог. м стандартных мостов, изготовленных на стройдворах по методу техники Дорожкина, пог. м.
4. Заключение об эффективности применения метода техника Дорожкина при изготовлении стандартных деталей мостов на стройдворах
5. Характеристика работы отдельных крупных стационарных строительных дворов
6. Намечаемое количество стройдворов шт. и стройплощадок шт. на 1935 г. с производственной программой

V. Опытные работы

1. Наименование участков опытных работ
2. План опытных работ выполнение
3. Работы ОДИСа по оказанию помощи низовой сети и руководству опытными работами
4. Наметки опытных работ на 1935 г.

VI. Колхозные дорожные бригады

1. Наличие организованных постоянных колхозных дорожных бригад в составе людей лошадей и механизмов
2. Подразделение бригад по специальностям плотничных землекопов транспортных и т. п.
3. Эффективность работы бригад
4. Качество работы бригад
5. Структура построения колхозных бригад
6. Заключение о работе колхозных бригад
7. Намечаемое количество колхозных дорожных бригад на 1935 г.

VII. Эксплуатация низовой сети

1. Прикрепление дорог соответствующим оформлением для содержания, ремонта, благоустройства и охраны к сельсоветам км, колхозам км, МТС км, совхозам км всего км.
2. Закрепление дорог в натуре, путем установки соответствующих знаков км.
3. Установленная служба эксплуатации низовой сети, обходы ремонтных точек, охранных постов точек, на общем протяжении км.
4. Намечаемые мероприятия по созданию службы эксплуатации низовой сети
5. Мероприятия по снегоборьбе, дорог, подлежащих обслуживанию в зимнее время, протяжении км.

VIII. Техническая характеристика отдельных особо выделяющихся объектов, выполненных на низовой сети в 1934 г.

1. Отдельные построенные тракты или подъездные пути, имеющие хозяйственно-экономическое значение с указанием места, характера работ и качества работ, обеспеченности водоотвода, проезжего состояния для автотранспорта и т. п.
2. Насыпи и выемки значительных объемов, характеристика их устройства, качество работ и основные размеры
3. Большие мосты (по-титально), свыше (100 пог. м) с указанием системы, нагрузки—габарита, их целевое назначение и качество работ
4. Особо выделяющиеся образцовые по благоустройству и содержанию участки дорог
5. Характерные участки дорог с покрытием одеждой, протяжении км, качество работ

IX. Качество работ в соответствии технических условий и норм

1. Построено дорог км, мостов пог. м по индивидуальным проектам.
2. Построено по типовым проектам дорог км, мостов пог. м.
3. Построено без проектов дорог км, мостов пог. м.
4. Применяемые поперечные профили профилированных и улучшенных добавками дорог при нормальном, усиленном и тяжелом движении в тяжелых и легких грунтах, ширина полотна проезжей части м, поперечные уклоны %, очертание кюветов треугольное, трапециoidalное.
5. Допускаемые максимальные продольные уклоны на районных дорогах %, на сельских дорогах

6. Применяемые в основном габариты мостов нагрузки
7. Габариты и нагрузки, применяемые как исключение. Со-
вершено неприменяемые габариты нагрузки
8. Наиболее распространенный способ постройки улучшенных дорог: пу-
тем сплошной россыпи, смещения, введения добавок, песчано-глини-
стые смеси и т. п.
9. Количество вводимых добавок на 1 км при способе пескования
..... куб. м, гравирования куб. м, глинования куб. м и т. п.
10. Сопоставление росту улучшенных дорог с добавками и дорог с камен-
ным покрытием с профилированными дорогами без добавок по годам 1932 г.,
1933, 1934 и наметками на 1935 г.
11. Оценка повышения качества работ, выявленных приемочными комис-
сиями по сравнению с 1932 и 1933 гг.
12. Наиболее характерные основные дефекты и недоделки, выявленные
приемочными комиссиями в дорожных работах текущего года:
 - а) по профилированным дорогам
 - б) » улучшенным с добавками
 - в) » дорогам с каменным покрытием
 - г) » искусственным сооружениям
 - д) » земляным работам
 - е) » благоустройству
 - ж) » механизации
 - з) » эксплуатации и т. п.
13. Породы применяемых местных строительных материалов:
 - а) лес (соснов., еловый, дубовый)
 - б) камень мягкой породы, твердой—испытание на прочность, классифи-
кация породы
 - в) остальные строительные материалы.
14. Намеченные сроки исправления дефектов и недоделок
5. Мероприятия по обеспечению низовой сети изысканиями, проектами и
сметами на 1935 г.

Х. Выводы и заключения о состоянии низовой дорож- ной сети

1. Состояние основных магистральных районных трактов и обеспеченность
по ним автогужевого проезда
2. Состояние подъездных путей к элеваторам, ж.-д. станциям и водным
пристаням
3. Состояние подъездных путей из глубинных пунктов на основные ма-
гистральные тракты
4. Состояние дорог и подъездных путей, строительство которых осущест-
вляют хозяйственно-промышленные предприятия.
5. Состояние дорог в районах хлопко- и овеклосения, рыбной промыс-
ленности и т. п.
6. Намечаемые мероприятия по улучшению проезжего состояния дорог и
повышению качества работ на 1935 г.
7. Намечаемые мероприятия по реконструкции низовой сети и дорожному
хозяйству во второй пятилетке.

Настоящий отчет должен составляться Дортрансами на основании актов
технической приемки дорог и других материалов, полученных из районов по
утвержденным формам.

Об организационно-технических мероприятиях по завершению дорожного строительства с тру- довым участием населения в 1934 г. и подготовке на 1935 г.

Циркуляр Главдортранса РСФСР от 16 ноября 1934 г. за № 49-ро

Постановлением СНК РСФСР от 20 августа с. г. по докладу ГДТ о ходе
дорожного строительства признано неудовлетворительное выполнение плана ра-
бот и использование трудового участия населения в дорожном строительстве.

Если Горьковский край с его автономными областями Марийской и Удмурдской выполнил план на 106,6%, Чувашия на 143,6%, Башкирия на 106,6%, Дагестан на 103,5% и Якутия на 121,2%, то значительное большинство краев и областей не развернули должных темпов дорожного строительства на основе соглашения с Чувашией и позорно плетутся в хвосте, тем самым не обеспечив выполнения установленного задания СНК РСФСР по летнему месячнику. В особенности позорно отстают и стоят под угрозой выполнения плана: Караялтайская АССР—11,7%, Казахская АССР—21,4%, Саратовский край—26,6%, Свердловская область 31,8% и ДВК—63,6%.

Кроме того все края и области за исключением Чувашии недостаточно развернули работу по использованию местных ресурсов на изготовление простейших дорожных снарядов (утюгов, канавокосателей, катков) и не обеспечили выполнения этого важнейшего мероприятия по внедрению простейшего вида механизации на низовой сети, в соответствии решений IV сессии ВЦК постановлении ЭКОСО и заданий Главдортранса.

Также в текущем году неудовлетворительно прошла на местах подготовка низовых дорожных кадров (доруководимоченных, десятников, трейдеристов и учетчиков, статистиков), что значительно отразилось на качестве дорожных работ низовой сети, осуществляемых трудовым участием населения, вследствие неадекватного технадзора.

В целях ликвидации отставания в дорожном строительстве и решительно-го повышения качества дорожных работ низовой сети, обеспечения завершения работ 1934 г. с количественной и качественной стороны и своевременной подготовки к 1935 г., полного и более рационального использования трудовых ресурсов населения, правильной постановки учета, своевременного и четкого выполнения контрольных заданий правительства и Главдортранса, в развитие моего приказа предлагается провести следующие мероприятия:

1. Обеспечить форсирование дорожного строительства низовой сети более высокими темпами с основным упором на качество работ. Для чего объявить через постановление край- и Облсполкомов осенний месячник или двухдекадник с конкретным развернутым планом работ для каждого района по обеспечению завершения дорожных работ текущего года. Развернуть решительную борьбу за повышение качества работ и за ликвидацию имеющегося ряда дефектов и недоделок, которые выявлены приемочными комиссиями и уполномоченными Главдортранса, даже в передовых краях и областях, перевыполнивших план.

2. Дортрансам отставших краев и областей по-боевому немедленно перестроить методы руководства дорожным строительством, приблизить аппарат к производству, создав больше оперативности и живого руководства местами. Сентябрь и октябрь максимально использовать по-ударному на выполнение плана дорожных работ.

Все лучшие силы ИТР и ответственных работников аппарата Дортранса на место производства работ в районы, прикрепив их за отдельными объектами и участками работ до полного выполнения плана.

3. Мобилизовать внимание общественности: комсомола, Автодора, профсоюзов и печати на конкретную помощь местам, установив с ними тесный деловой контакт в работе. Совместно с общественностью для оказания организационно-массовой и технической помощи и принятия мер обеспечения выполнения планов дорожных работ, направить на места комплексные бригады в первую очередь в отстающие районы.

Оживить работу краевых, областных и районных штабов содействия дорожному строительству и троек в сельсоветах. Укрепить и усилить деятельность дорожных секций при райисполкомах и сельсоветах. Для усиления массовой работы использовать радио, печать, кино-передвижки, агитшины и агитпоездки, дорожные выставки, избу-читальни, дорожки и пр. Популяризовать конкурс на лучший сельсовет и развернуть подлинно-большевистские темпы соревнования по договору с Чувашией, добиваясь выполнения плана и выполнения обязательств по соглашению.

4. Основной упор в дорожном строительстве низовой сети сосредоточить на повышении качества работ; в связи с этим усилить строительство дорог с добавками, а на особо ответственных участках дорог и подъездных путях, в конечных и грузонапряженных точках, строительство дорог с каменным покрытием, привлекая к этому помимо трудового участия населения силы и средства заинтересованных хозяйственных организаций.

При наличии месторождения гравия широко развить строительство гравийных дорог, как обладающих наилучшими транспортными и технологическими свойствами. Использовать также на улучшение дорог отходы промышленности: шлак, дефекационную грязь сахароводов и т. п.

5. Обеспечить полностью выполнение плана строительства подъездных путей к осыпным пунктам, элеваторам, ж.-д. станциям, водным пристаням и предприятиям, производящим стройматериалы.

Особо обратить внимание на выполнение планов дорожного строительства в районах хлопка, свеклосеяния и рыбной промышленности.

Организовать систематическое содержание всех подъездных путей и обеспечить бесперебойный провоз по ним сельскохозяйственных и прочих грузов в связи с осенне-зимними перевозками. В связи с этим усилить изготовление простейших дорожных снарядов (утюгов, канавокопателей, катков), а также обеспечить изготовление потребного количества деревянных снегоочистителей (треугольников).

1. В соответствии с решением СНК РСФСР от 20 июля с. г. все законченные дорожные работы на низовой сети 1934 г. подвергнуть технической приемке и осуществить в установленные для этого сроки с учетом количества и в особенности качества дорожных работ, согласно технических условий и норм.

Обнаруженные приемочными комиссиями дефекты и недоделки должны быть исправлены теми сельсоветами и колхозами, на территории которых они покажутся.

Встречающиеся еще кустарные методы работы, должны быть в корне изжиты.

Построенные дороги и искусственные сооружения низовой сети должны соответствовать основным типам дорог и нормальным профилям технического класса данной дороги. Габариты мостов и их нагрузки должны соответствовать классу и грузонапряженности дороги.

Качество всех дорожных работ должно отвечать техническим условиям каждого отдельного объекта и всего строительства в целом.

7. Окончательно ликвидировать существующую еще до сих пор обезличку в содержании дорог. Согласно постановления Президиума ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа с. г., произвести прикрепление сети низовых дорог территориально к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам. Прикрепление дорог на местах оформить соответствующими постановлениями и закрепить в натуре установлением знаков с надписями, указывающими, за каким сельсоветом, колхозом или другим предприятием закреплена данная дорога.

На прикрепленных дорогах приступить к организации службы эксплуатации путем установленных обходов (ремонтеров-колхозников) через каждые 5—7 км, с постройкой для них служебных зданий (жилых домов и кладовых), обеспечив потребным инструментом за счет внутренних ресурсов населения и колхозов.

Такие мероприятия уже частично проведены в Азово-Черноморском крае (Сальский район), Средневолжском крае (Бугурусланский район) и в Воронежской области.

Надо добиться, чтобы каждый райдортранс проверял работу сельсоветов и колхозов на закрепленных за ними дорогах.

8. Заняться плотной благоустройством дорог низовой сети, для чего вновь строящиеся дорогами обеспечить правильный выбор направления трассы (по возможности по водоразделу и нисходящим горизонталям). Построенная дорога должна иметь правильно разбитые участки (без ненужных извилины) с плавными закруглениями по радиусу, с обеспеченным водоотводом вдоль дороги и в сторону, нормальными поперечными и продольными профилями, с устроенными на перекрестках дорог и в селениях переездными мостиками, правильными заложениями откосов, насыпей и выемок, с укреплением их дерном, посевом, травой и мощением, укреплением конусов и искусственных сооружений и пр.

Основные магистральные районные тракты и подъездные пути в первую очередь должны быть обеспечены установкой километровых, указательных и других дорожных знаков. В целях снегоборьбы, на основных трактах, эксплуатируемых в зимнее время, следует приступить к древонасаждению (озеленению) вдоль дорог.

В особенности обратить внимание на правильное устройство и содержание в порядке подъездов к мостам, обеспечив беспрепятственный на них въезд.

В части подготовки к строительству 1935 г. сосредоточить основное внимание на следующем:

1. Более четко поставить планирование и учет в дортрансах и районах в соответствии указаний Главдортранса. Более тщательно проработать планы на местах, в особенности в районах, сельсоветах и колхозах с учетом на повышенные требования к качеству дорожных работ с доведением этих планов до колхозов, бригад, селений и дворов, с учетом целого ряда целесообразных поправок и пожеланий со стороны самих колхозников.

Обеспечить включение планов дорожного строительства в производственно-хозяйственные и финансовые планы колхозов, МТС и совхозов, предусмотреть необходимые работы и средства по обслуживанию прикрепленных дорог.

Выделить из общего плана по каждому району подбездные пути по-ти-ту-льно. Взять их на особый учет и надзор для непосредственного оперативного руководства строительством и содержанием. Предусмотреть привлечение необходимых средств хозяйственных организаций.

2. На основании опыта 1934 г. круглогодичной работы в дорожном строительстве с трудовым участием населения наиболее полно использовать зимний период, разработав заблаговременно оперативные квартальные планы зимних работ: на заготовку и вывозку к месту работ строительных материалов (камень, гравий, песок и лес), на формирование строительства больших мостов зимой со льда (балочной системы, подносно-ригельной, подвесной и т. д.). На изготовлении на стройдворах деталей мостов и труб простейших дорожных машин, километровых и прочих дорожных знаков, тачек, носилок, шаблонов и т. п.

Необходимо участие населения использовать на дорогах высших классов в значительно более широких размерах, чем до сих пор.

3. В связи с запрещением беспроектного и бесметного строительства (пост. СНК СССР от 31/IX 1934 г.), основные объекты капитального строительства низовой сети на 1935 г. обеспечить до 1 декабря с. г. изысканиями, проектами и сметами (все строительство дорог в насыпях и выемках, строительство дорог с каменным покрытием и большие мосты). Строительство профилированных дорог и улучшенных добавками в нулевых отметках, малые мостики и трубы и капитальный ремонт обеспечить реконтинировочными изысканиями, базируясь в основном на типовых проектах профилей дорог и искусственных сооружений в строгом соответствии технических условий и норм.

Организацией и проведением изыскательской работы следует заняться сейчас же, для чего максимально использовать наличный технический персонал дортрансов, райдоротделов, студентов вузов и техникумов и проектно-изыскательские конторы при дортрансах, а также всех освобождающихся к концу строительного сезона техников, десятников и инженеров-строителей.

4. Для обеспечения технического руководства низовой сети на местах, так как надо полностью использовать IV квартал и I квартал 1935 г. на подготовку низовых дорожных кадров в соответствии с данными Вам указаниями Главдортранса. Организовать при дортрансах, дорожно-эксплуатационных участках и при райдоротделах сеть краткосрочных и длительных курсов по подготовке:

1) зав. райдоротделами, зав. дорожным делом сельсоветов, 2) доруполномоченных колхозов и селений, 3) бригадиров колхозных бригад, 4) дорожных мастеров, ремонтников, десятников, рейдеристов и учетчиков (статистиков).

Все сведения о проводимых по переподготовке дорожных мероприятиях давать без особых вопросов Отделу подготовки кадров в Главдортранс т. Пашковскому, которому вменено в обязанность поставить регулирование и точный учет подготовляемых кадров.

5. Более четко поставить внедрение механизации в строительные процессы работ низовой сети, для чего:

а) составить подробный план механизации и эффективного использования дорожных машин и снарядов и представить таковой в Главдортранс не позднее 1/IX 1934 г.;

б) прекратить практикуемое распыление дормеханизмов, развернуть организацию машинно-дорожных бригад, станций и отрядов из состава сложных и простейших машин с использованием тракторной тяги МТС, совхозов и колхозов. Установить надзор и ответственность за правильным использованием дорожных машин и снарядов;

в) усилить изготовление в сельсоветах, колхозах, на строительных дворах и на эксплуатационных участках простейших дорожных снарядов и проработать контрольные цифры на них для 1936 г., представив таковые в Главдортранс к 1/XI 1934 г.;

г) организовать ремонт дорожных машин и снарядов, обеспечив их запчастями;

д) применять по возможности механическую обработку деталей на строительных дворах и стройплощадках (с использованием двигателя трактора, шаркующей плиты и пр.).

6. Для своевременного обеспечения дорожного строительства стройматериалами создать карьерное хозяйство, для чего:

а) учесть наличие всех карьеров, выявить породы ископаемых и их мощность; организовать постоянную разработку карьеров: гравия, песка, сланцев бригадным способом, обеспечить карьеры оборудованием, инвентарем, инструментом и пр.;

б) применить ручную с постепенным переходом на механическую разработку карьеров по добыче и обработке камня, колотого, в шарку и бойку в щебень;

в) кроме тягловой силы возможно полно использовать механический транспорт МТС, совхозов и других организаций на переброску стройматериала к точкам работ;

г) целесообразно использовать для развозки щебня по трассе от места работы камнедробилки проходящие без груза грузовые автомашины.

7. Обязать дорожноэксплуатационные участки, как наиболее обеспеченные квалифицированной технической силой, оказывать райдоротделам конкретную техническую помощь по вопросам:

а) содействия проработке и консультации по плану;

б) расстановки и использования дорожных машин, раскислы, материалов и оборудования;

в) технического контроля, дачи заключений по проектам и инструктирования дорожных работ с трудучастием;

г) руководство постановкой ремонта и содержания низовой сети дорог;

д) содействия проведению изыскательской работы в комплектовании изыскательских партий, обеспечения по возможности геодезическим инструментом, рабочими чертежами и пр. пособиями.

8. Работу ОДИСов при дотрассах более тесно увязать с низовой сетью, в особенности обеспечить исследование местных строительных материалов и их применение, проведение опытных работ и консультацию по ряду специфических вопросов. Помощь ОДИСов низовой сети должна значительно способствовать повышению качества дорожных работ.

Дорожное строительство низовой сети с трудовым участием населения колхозов, МТС и совхозов должно быть общим сплоченным усилием дорожных органов и общественности, на основе директив партии и правительства и обязательств соцдоговора с Чувашской, развернуто более сильными темпами с основным упором на качество работ, ликвидацию дефектов и недоделок и обеспечение завершения работ текущего года с количественной и качественной стороны и более организованной подготовки к 1936 г.

Об оказании эксплуатационными участками технической помощи райисполкомам в дорожном строительстве с трудовым участием населения

Циркуляр ГДТ от 4 июня 1932 г. за № ТУ-16-а-29

По имеющимся в ГДТ сведениям большинство эксплуатационных участков еще не осознали всей важности трудового участия в дорожном строительстве 14-миллионного сельского населения тягловой силы МТС, совхозов и др. хозяйственно-промышленных предприятий, включающихся в дорожное строительство на основе закона от 10/VIII 1931 г.

Еще недостаточно уделяется внимания дорожным работам с трудучастием, и только лишь некоторые участки Московской и Ленинградской областей и Нижегородского края подошли вполне сознательно к вопросам трудучастия.

В целях усиления темпов дорожного строительства с трудовым участием населения, ГДТ обращает внимание начальников дортрансов на необходимость проведения следующих организационных мероприятий:

1. Обязать начальников эксплуатационных участков оказывать райисполкомам конкретную техническую помощь, установив с ними, а также с районными партиями, общественными организациями живую связь по вопросам дорожного строительства.

2. Периодически проводить инструктивные совещания с дортехперсоналом района, доруполномоченными сельсоветов, селений и колхозов, ознакомляя их с техническими навыками и достижениями в дорожном строительстве, передавая опыт лучших районов и добиваясь повышения квалификации низового персонала.

3. Учитывая, что качество дорожных работ с трудучастием до сих пор находится на низком уровне и еще не достигнута должная эффективность работ на дорогах низовой сети, со стороны эксплуатационных участков должно быть оказано содействие технически правильно выполнению этих работ:

а) технический контроль, дача заключений по проектам и предложениям с одновременным инструктированием дорожных работ с трудучастием населения;

б) содействие и консультация по плану работ и ознакомление низшего техперсонала с правилами и нормами, правильной организации производства дорожных работ, расстановкой и использованием рабочей силы, материалов и оборудования;

в) при устройстве новых дорог—содействие изыскательской работе в части формирования партий, пополнение по возможности сводными геодезическими инструментами участка, консультация и помощь в камеральной обработке изыскательского материала;

г) содействие и консультация по вопросам рационального использования имеющихся дорожных машин и механических снарядов в дорожных работах, а в свободное время—представлении таковых райисполкомам;

д) руководство делом постановки ремонта и содержания районных и сельских дорог через дормастеров;

е) обеспечение по возможности дорожного строительства с трудучастием рабочими чертежами и прочими пособиями;

ж) содействие проведению в жизнь организации в районах строительных дворов по изготовлению стандартных деталей деревянных мостов и труб, простейших дорожных машин, инструмента и оборудования;

з) меры к созданию по возможности во всех сельсоветах, колхозах, МТС и совхозах ячеек Автодора и вовлечению их в помощь дорожному строительству.

Эксплуатационные участки, достигшие лучших показателей по трудучастию, подлежат премированию материальными и денежными средствами из специального фонда ГДТ и дортрансов.

СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ДОРОГ НИЗОВОЙ СЕТИ

Об оформлении прав дорожных органов на земли, находящиеся в полосе отвода дорог

Циркуляр ГДТ РСФСР от 25 августа 1933 г. № 109-ао

Из поступающих с мест сведений видно, что органами ГДТ до настоящего времени далеко не полностью оформлены права на земли, находящиеся в полосе отвода, вследствие чего не все эти земли фактически используются.

Между тем в настоящее время дорожным органам надлежит более, чем когда-либо, полностью использовать земельные отводы как для нужд, относящихся непосредственно к службе содержания, ремонта и эксплуатации дорог, так и для создания базы продовольственного снабжения дорожных рабочих и служащих (организация собственных хозяйств).

Согласно «Положения о землях, предоставленных транспорту» (С. 3. 1933 г. № 12, ст. 66-б), считаются закрепленными за органами ЦДТ только те земли

в пределах полосы отвода, которые к моменту утверждения этого положения находились в фактическом ведении ЦДТ и его органов. Отвод же земель в пределах установленной нормы для полосы данной дороги в тех случаях, когда полоса отвода не находится в фактическом ведении ЦДТ и его органов, производится в соответствии с инструкцией к постановлению ВЦИК и СНК РСФСР от 1 сентября 1924 г. (С. У. 1924 г. № 72, ст. 709). А именно: закрепление границ дорожных полос отвода, соответственно их разрядам, производится в порядке земельной регистрации (ч. III, раздел I Зем. Код.); при положении новых дорог, а также при перемещении существующих отвод дорожной полосы производится в порядке землеустройства, с соблюдением ст. 23 Зем. Код.

В последнем случае надлежит учесть, что расходы по землеустроительным работам относятся за счет соответствующего Дортранса и что споры, возникающие при проведении землеустройства, подлежат разрешению по линии земельных комиссий (районная, областная и высшая земельная комиссия).

ГДТ РСФСР предлагает всем дортрансам принять срочные меры к оформлению своих прав на земли, находящиеся в полосе отвода дороги, и к полному и надлежащему их освоению в указанных выше целях.

Об охране автогужевых дорог РСФСР и сооружений на них

Инструкция Главдортранса РСФСР

от 21 марта 1922 г., изданная на основании постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 апреля 1931 г.

I. Общие положения

1. Охрана автогужевых дорог и дорожных сооружений на них общесоюзного, республиканского РСФСР, республиканского АССР и областного (краевого) значения производится агентами постоянной линейной и территориальной дорожной службы.
2. Охрана дорог и сооружений на них районного и сельского значения осуществляется сельсоветами путем прикрепления отдельных участков этих дорог к ближайшим селениям.
3. Охрана дорог и сооружений на них специального значения осуществляется организацией, непосредственно заинтересованной в их исправном состоянии.
4. Общее наблюдение за охраной всех дорог и сооружений на них на территории сельсоветов осуществляется последним.

II. Функции дорожной охраны

5. Дорожная охрана должна наблюдать за точным выполнением обязательных постановлений, издаваемых ЦДТ и ГДТ РСФСР, СНК АССР, краевыми, областными и районными исполнительными комитетами и касающихся охраны дорог и сооружений на них и правил движения по дорогам.

В частности дорожная охрана должна следить за тем, чтобы:

- а) не засорялись отверстия труб и мостов;
- б) не имел места провоз по мостам грузов, превышающих по весу подъемную силу мостов;
- в) при проходе судов и проводке плотов не были причинены повреждения мостов;
- г) воинские части при проходе на мостах не шли в ногу;
- е) не производилось курение на мостах и не разводился огонь под мостами или ближе 100 м от них;
- ж) на крупных мостах имелся противопожарный инвентарь;
- з) не имели места хищения и порча дорожных знаков, защитных ограждений и пр. дорожного имущества, а также дорожных материалов;

и) полоса отвода дорог не была использована без разрешения дорожных органов не по назначению;

к) посторонние лица не производили добычу ископаемых в полосе отвода дорог;

л) не производилась пастыба скота и его прогон по откосам и канавам;

м) не засорялись и не разрушались боковые наторные канавы;

н) не допускалось движение тракторов и тракторной поезды в лица: пами, имеющих типы вне правил, установленных обязательным постановлением Цудортранса и СНК СССР от 22 января 1931 г.

III. Организация дорожной охраны

6. Лицами, осуществляемыми охрану автогужевых дорог и сооружений на них I—III классов в пределах своего участка, околотка, обхода или сооружения, являются соответствующие агенты ремонтнодорожной службы в лице: а) начальника участка, б) дортехника и дормастера, в) ремонтника или бригады ремонтной бригады и г) мостового сторожа.

Примечание. Дорожные инспекторы и старшие агенты дорожной организации в свою очередь обязаны наблюдать за охраной дорог и сооружений на них и содействовать осуществлению подчиненными им агентами вышеуказанных правил охраны.

7. По дорогам районного и сельского значения функции наблюдения по общей охране дорог и сооружений на них несут: а) члены сельсовета, б) органы милиции, в) отдельные уполномоченные сельсоветов.

8. По дорогам специального значения порядок организации охраны устанавливается заинтересованными организациями на основе данной инструкции.

9. На отдельных искусственных сооружениях, порча и разрушение которых помимо материального ущерба может вызвать длительный перерыв движения, организуется соответствующими дортрансами усиленная охрана.

IV. Права дорожной охраны

10. При обнаружении повреждения или хищения имущества дорожного хозяйства должностные лица охраны (п. 7) составляют на нарушителей протоколы или налагают штраф.

11. Порядок взыскания штрафа и размер его определяются обязательными постановлениями, издаваемыми СНК АССР, областными, краевыми и районными исполкомами.

12. В случае повреждения дорог и сооружений на них, имеющих тяжелые последствия (разрушение сооружений и пр.), должностные лица охраны возбуждают вопрос о привлечении виновных к уголовной ответственности.

V. Ответственность дорожной охраны

13. За небрежное отношение к своим обязанностям должностные лица дорожной охраны отвечают или в административном порядке в соответствии с «Положением о дисциплинарных взысканиях на транспорте» или в подлежащих случаях в уголовном порядке.

О мероприятиях по улучшению эксплуатации сети дорог, содержащихся за счет бюджетных средств

Постановление ЭКОСО РСФСР от 22 февраля 1933 г. за № 39

Заслушав доклад ГДТ РСФСР «О мероприятиях по улучшению эксплуатации сети дорог, содержащихся за счет бюджетных средств», Экономический совет РСФСР отмечает:

а) недостаточный охват обслуживанием системой эксплуатационных дорожных органов (84,4%) существующей сети дорог (содержащихся за счет бюджетных ассигнований);

б) крайне незначительное проведение текущего и капитального ремонта сети дорог (39,6%), что влечет за собой преждевременный износ при эксплуатации дорожного хозяйства.

ЭКОСО РСФСР постановляет:

а) в течение 1933 г. обеспечить полный охват обслуживанием сети дорог (сооруженных за счет бюджетных ассигнований) эксплуатационными участками, для чего создать тридцать новых эксплуатационных участков, что вместе с существующими составит 230 участков (с отнесением по союзному бюджету 96 участков, по республиканскому—29 и по местному бюджету—105);

б) как во вновь организуемых, так и в существующих эксплуатационных участках перестроить аппарат в сторону сокращения непроизводительной части аппарата и усиления состава работников линейной службы; разработать типовые штаты линейных дорожных участков, в зависимости от грузонапряженности дорог, представив эти типовые штаты в декадный срок на утверждение НК РК РСФСР;

в) организовать в полном объеме линейную дорожнопутевую службу в первую очередь на дорогах с твердым покрытием (используя для этой цели в основном отпущенные средства по бюджету), ограничиваясь содержанием на грунтовых дорогах дормастеров;

г) в целях лучшего использования механизмов по капитальному ремонту, а также максимального сокращения сроков ремонта, организовать в Ленинградской, Московской, Уральской областях, Северокавказском крае и в Крымской АССР в виде опыта по одному машинодорожному отряду;

д) не позднее 15 марта с. г., по согласованию с Госпланом РСФСР, уточнить титульные списки по объектам и общий объем капитальных работ по дорогам первого и второго классов.

Предложить СНК АССР, край-облисполкомам в тот же срок утвердить титульные списки по дорогам краевого и областного значения;

е) при проведении капитальнодорожного строительства предусмотреть в стройфинпланах постройку минимального количества необходимых гражданских путевых зданий для дорожнопутевой ремонтной службы;

ж) для создания естественной снегозащиты дорог наметить точки, на которых в первую очередь необходимо провести озеленение в 1933 г.;

з) в месячный срок разработать обязательное постановление о порядке и условиях движения по дорогам тракторов и гужевого транспорта, а также порядок расчистки хозорганизациями и местными органами дорог от снега и представить свои предложения в ЭКОСО РСФСР.

2. Предложить крайевым (областным) исполкомам и СНК АССР:

а) при окончательном уточнении планов местного дорожного строительства (новое строительство и капитального ремонта) учесть приведение в лучшее состояние подъездных путей к стройкам, карьерам и предприятиям, производящим местные стройматериалы;

б) издать обязательное постановление об очистке местным населением дорожного полотна и кюветов в пределах населенных пунктов, возложив всю ответственность за охрану дорог, проходящих через населенные пункты, на соответствующие райисполкомы, горсоветы и сельсоветы;

в) установить, по представлению дорожных органов, предельные скорости для автодвижения в целях сохранения дорог от разрушения;

г) обязать райисполкомы периодически заслушивать доклады начальников эксплуатационных дорожных участков о состоянии сети дорог и ходе работ по текущему и капитальному ремонту;

д) возложить на райисполкомы и дорожные органы ответственность за выполнение плана ремонтных работ и за правильную эксплуатацию дорог.

3. Возложить ответственность на заведующих местными дортрансами за организацию постоянного учета и контроля за исполнением на дорожных участках имеющегося технического оборудования и за принятие своевременных мер к устранению простоев оборудования.

4. Предоставить ГДТ и его местным органам право использования леса для дорожных работ, растущего в полосе отвода дорог, с соблюдением действующих правил о сохранности лесов и защиты дорог.

О подготовке дорог к весенней посевной кампании

Приказ по ГДТ РСФСР от 16 марта 1933 г. за № 22

Отмечая совершенно неудовлетворительное выполнение приказа ГДТ от 29 января 1933 г. за № 6 «О подготовке дорог низовой сети к весенней посевной кампании и обеспечении строительными материалами дорожных работ с трудучастием в 1933 г.» и циркуляра ГДТ от 16 февраля 1933 г. за № 36/аэ «О подготовке автотранспорта к посевной кампании» в соответствии с приказом ЦДТ от 25 февраля 1933 г. за № 51/ДД-5 в целях наилучшей подготовки дорог к весеннему севу—приказываю:

1. Проверить составление по районам и сельсоветам списков дорог, необходимых для перевозки посевных грузов и выезда бригад в поле.

2. Установить по согласованию с посевными организациями основные направления грузопотоков по дорогам высших классов.

3. Обследовать состояние дорог, мостов и паромных переправ и наметить необходимые работы для обеспечения возможности пропуска по ним посевных грузов и сельскохозяйственных машин.

4. Провести совещание с заинтересованными ведомствами и организациями по рассмотрению и утверждению оперативных планов по подготовке дорог.

5. Поставить вопрос перед обл.- (край)исполкомами и СНК АССР об отпуске, в случае необходимости, дополнительных средств и дефицитных строительных материалов.

6. Оказать содействие при проведении работ по подготовке дорог другими ведомствами и организациями необходимым техническим инструктажем и предоставлением свободного парка механизмов и дормашин со своим персоналом.

7. Назначить лиц, ответственных за состояние дорог и сооружений и своевременную подготовку их к весенним перевозкам по участкам, прорабствам, райдоротделам и селениям.

8. При проведении необходимых работ по обеспечению устойчивой проходимости дорог и искусственных сооружений максимально использовать привлечение трудового участия населения и других местных ресурсов, применяя прикрепление отдельных дорог к селениям и колхозам.

9. Мобилизовать весь аппарат дортрансов, участков, прорабств и райотделов на практическое проведение мероприятий по подготовке дорог к весеннему севу.

10. Принять меры к оживлению работы краевых (областных) и районных дорожных штабов, активизацию работы автодорожной общественности и дорсекций советов, мобилизуя их внимание на необходимость самого широкого участия по проведению мероприятий по подготовке дорог к весенним перевозкам.

11. Выделить специальные премиальные фонды в дортрансах и районах для премирования наиболее отличившихся в подготовке дорог к весенней посевной кампании организаций и лиц, приняв меры к широкому развертыванию социализации между отдельными колхозами, селениями, сельсоветами, райдоротделами, участками и прорабствами.

12. На основе настоящего приказа проработать на общих собраниях работников дортрансов, участков, прорабств и райдоротделов план конкретных мероприятий по подготовке дорог к весеннему севу.

Ответственность за подготовку дорог к весеннему севу и за выполнение настоящего приказа возлагаю на начальников дортрансов и предлагаю еженедельно сообщать по телеграфу о ходе работ в ГДТ.

О подготовке низовых дорог и перевозкам грузов в период уборочной кампании

Постановление СНК РСФСР от 3 июня 1933 г. за № 537

В целях своевременной подготовки низовых дорог к перевозкам грузов в период уборочной кампании, а также в интересах наиболее эффективного использования трудового участия населения СНК РСФСР постановляет:

1. Обязать СНК РСФСР, краевые (обл.) и районные исполкомы:

а) вслед за окончанием весенней посевной кампании провести месячник дорожного строительства с трудовым участием населения с таким расчетом, чтобы к началу уборочной кампании обеспечить выполнение плана трудового участия, утвержденного постановлением СНК РСФСР 9 января 1933 г. за № 109 не менее, чем на 50%;

б) обеспечить к 15 июля с. г. выполнение годового плана заготовок и вывозки дорожных стройматериалов на 90%, строительства новых дорог на 50% и ремонт существующих дорог на 70%;

в) выделить по райисполкомам и сельсоветам объекты дорожного строительства, подлежащие приведению в проезжее состояние к началу уборочной кампании, включив в первоочередные объекты дороги и мосты, обеспечивающие перевозку зерна к элеваторам, железнодорожным станциям, пристаням и селениям, МТС, колхозам, совхозам, а также свободный подъезд автотранспорта и переброску сельскохозяйственных машин к местам уборки урожая;

г) в соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. и постановлением СНК РСФСР от 9 февраля 1933 г. организовать, совместно с МТС и совхозами, планомерное использование тракторов МТС и совхозов для дорожных работ в период месячника, а также и автотранспорт хозяйственных организаций;

д) укомплектовать административно-техническими работниками до начала месячника созданные в соответствии с постановлением президиума ВЦИК от 1 ноября 1933 г. районные дорожные отделы, в частности направить для работы в районы студентов, оканчивающих дорожные вузы и техникумы.

2. Предложить ГДТ РСФСР:

а) принять решительные меры к улучшению своего аппарата как в центре, так и на местах, командировав в АССР, края и области ответственных работников для усиления руководства и оказания реальной помощи во время проведения месячника;

б) совместно с ЦС Автодора провести в 1933 г. конкурс на лучшее проведение месячника и выполнение плана дорожного строительства с трудовым участием населения, установив премию за лучшее выполнение работ.

3. Ответственность за организацию и проведение месячника возложить на соответствующие СНК и исполкомы, обязав последние широко развернуть массовую разъяснительную работу и техпропаганду с привлечением к практическому участию в проведении месячника автодорожной и комсомольской общественности и органов печати. Наряду с этим принять меры к усилению деятельности местных штабов и комитетов содействия по борьбе с бездорожьем.

О скорейшем восстановлении повреждений от весеннего паводка

Циркуляр ГДТ от 14 марта 1932 г. за № ДЭ-17-71

В связи с проведением весенней посевной кампании совещанием при уполномоченном по проведению весенней посевной кампании поставлены перед дортрансами задачи—оказывать органам НКСвязи необходимую помощь в работах по восстановлению связи в местах ее перерыва и содействовать установлению бесперебойного движения почты от района к сельсоветам.

В этих целях ГДТ предлагается дортрансам, помимо установления контакта с органами связи, обратить серьезное внимание на необходимость своевременного принятия мер к охране сооружений и дорог при пропуске весенних вод и восстановления связи в случае разрушения мостов, используя для этого трудовое участие населения. Кроме того дортрансам надлежит форси-

ровать весенние работы по содержанию и ремонту тех участков дорог, которые являются линиями почтовой связи и семенных перевозок.

В отношении низовой сети Дортранса необходимо усилить организацию технической помощи и руководства как по охране мостов и дорог, так и их скорейшего восстановления поврежденных от весеннего паводка.

О передаче работ по содержанию и ремонту дорог первых трех классов прилегающим колхозам

Циркуляр ГДТ от 17 июня 1932 за № дэ-81

Прилагая при сем типовое положение о передаче работ по содержанию и ремонту дорог колхозам, разработанное на основании постановления совещания начальников дортрансов при ГДТ (§ 17 резолюции по докладу т. Лаврова), ГДТ считает необходимым указать в положении передачу работ производств в виде опыта в каждом Дортрансе.

Со своей стороны ГДТ считает, что означенное мероприятие при правильной его постановке позволит Дортрансу установить более интенсивный надзор за дорогой, рационально использовать трудовое участие и увеличить внимание колхозов к дорожному хозяйству.

О намеченных объектах опытов сообщить ГДТ с указанием наименования участка, околodka, дороги (класс и тип одежды) и сведений о характере переданных работ.

О передаче работ по содержанию и ремонту дорог I—III классов прилегающим колхозам

(Типовое положение)

I. Общее положение

1. Вопрос о передаче колхозам работ по содержанию и ремонту дорог I—III классов регулируется начальником участка в зависимости от объема и характера дорожных работ, от наличия качества низового линейного персонала, а также от потребности интенсивного надзора за содержанием и охраной дорог и сооружений.

2. Протяжение передаваемых дорожных работ не должно превышать размера одного околodka, чтобы было обеспечено техническое руководство и надзор со стороны дорожного мастера за производимыми колхозом (бригадой) дорожными работниками.

3. В передачу работ можно включить: 1) постоянное содержание, ремонт и охрану дорог, 2) сезонные работы, 3) а также отдельные виды работ.

4. При наличии нескольких колхозов на протяжении околodka, передача дорожных постоянных работ может быть произведена не более, как двум колхозам, и то в зависимости от объема работ, за исключением работ по заготовке стройматериалов, по снегоборьбе, по которым участие числа колхозов не ограничивается.

5. Вопрос о передаче дорожных работ колхозам не исключает планового трудового участия колхозов в дорожных работах по первым трем классам дорог.

6. Характер передаваемых работ и обязанностей должен соответствовать уровню знаний низового дорожного персонала и не требовать длительной технической подготовки к исполнению работ.

II. Порядок передачи работ

7. Всякая передача дорожных работ колхозам должна производиться на оформленных договорных началах, предусматривающих номенклатуру, объем и время работ, нормы расхода материалов, сроки и эффективность выполнения.

8. Для выполнения постоянных дорожных работ, передаваемых колхозу, последний должен выделить определенное число лиц (как правило—желательно грамотных), закрепляя их на правах отходников. Этот состав лиц не может

быть направлен на другие отходные работы и образует дорожную бригаду или артель.

9. При заключении договора необходимо включить использование тяговой силы (механической и конной), инвентаря и машин как колхозных, так и находящихся в ведении участка по околodку.

10. Если колхозу передаются работы по содержанию и ремонту на весь год, то означенная бригада или отдельные лица могут зачислиться в постоянный рабочий штат по околodку. Как правило, надо стремиться не только к закреплению данных работников, но и вовлечению новых.

11. В целях более интенсивного надзора и охраны дорог и сооружений необходимо эти функции предусматривать со стороны колхозов также при передаче отдельных работ.

12. Колхозники-дорожники должны снабжаться продуктами колхозного производства по установленным ценам и в том же количестве, как и остальные колхозники, работающие непосредственно в колхозе.

13. Работы по содержанию и ремонту дорог выполняются бригадами или артелями и отдельными лицами в зависимости от целесообразности и характера работ. Как правило, надо стремиться ремонтные работы осуществлять бригадами, а содержание и надзор — отдельными лицами, за исключением зимнего содержания.

14. Перед началом работ дорожный мастер детально знакомит данных лиц с правилами и приемами производства работ, указывает им их права, обязанности и ориентировочно нормы выработки, руководствуясь соответствующими инструкциями (инструкция ремонтному рабочему, охраны и пр.).

15. Проведя инструктаж, мастер дает бригаде, артели или отдельным лицам наряды с указанием всех элементов работы, срока и качества выполнения, способа производства, норм расхода и пр. В период производства работ мастер обязан проверять и руководить работами, давая дополнительно те или иные указания и разъяснения.

Финансирование и контроль

16. Если работы охватывают не все содержание и ремонт дорог, а только отдельные виды работ, как-то: перевозка, разработка карьеров и т. д., то расчетка передаваемых работ составляется на основе единичных норм выработки, расценок, издаваемых ЦДТ (сб. 54—69). При передаче же работ по постоянному содержанию и ремонту участка дороги размер потребных средств определяется по укрупненному измерителю с учетом стоимости материала и амортизации инвентаря и оборудования или зарплатой по штатному контингенту околodка.

17. При сделанной работе необходимо руководствоваться типовыми нарядами бригаде на выполнение строительных работ и порядком их финансирования («Бюджет» 1931 г. № 11—12).

18. В пределах года на работы по содержанию и ремонту дорог составляется производственно-финансовый план с разбивкой его по-квартально и по-месячно и финансирование осуществляется в точном соответствии с фактическим выполнением работ.

19. В том случае, когда стройфинплан еще не получил утверждения, финансирование производится в виде авансов в пределах утвержденных контрольных цифр.

20. Учет и отчетность по околodку ведется мастером в установленном общем порядке и согласно действующей инструкции.

21. Приемка работ, выполняемых артелями или бригадами, производится лицом, давшим задание в соответствии с условиями, наложенными в наряде. При проведении обмеров работ необходимо обращать внимание на качество выполняемых работ и производить переделку, если качество работ неудовлетворительно, или учитывать это при расчете.

22. Все спорные вопросы, возникающие между мастером или бригадой, разрешаются начальником участка или мастером совместно с правлением колхоза.

23. Заключение договора с колхозом не исключает бесплатного трудового участия колхоза в ремонте и содержании дорог на основании постановления СНК РСФСР от 20/VI 1931 г. и циркуляра ГДТ от 24/IX 1931 г. и должно быть предусмотрено в порядке выполнения плана трудового участия по I—III классам в соответствии с стройфинпланом.

О прикреплении низовой сети дорог к сельсоветам и колхозам

Постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров РСФСР от 10 августа 1934 г.

В целях улучшения низовой дорожной сети и обеспечения регулярного ремонта, содержания и охраны районных и сельских дорог и во исполнение постановления IV сессии ВЦИК XV созыва по докладу о дорожном строительстве, ВЦИК и СНК РСФСР постановляют:

1. Обязать Главдортранс проверить выполнение ст. 8 указанного постановления IV сессии ВЦИК XV созыва о прикреплении дорог и подъездных путей к соответствующим фабрикам, заводам и совхозам.

2. Обязать председателей районных исполнительных комитетов в месячный срок закончить приращение к сельским советам и колхозам районных и сельских дорог в пределах их территории и, начиная с 1 января 1935 г., обеспечить включение в производственно-хозяйственные и финансовые планы колхозов необходимые работы и средства по обслуживанию приращенных дорог.

3. Возложить на райисполкомы и сельсоветы общее руководство и наблюдение за проводимыми дорожными работами и эксплуатацией приращенных дорог с тем, чтобы это руководство и наблюдение осуществлялось через местные дорожные органы.

4. Обязать Главдортранс, по соглашению с НКЗемом РСФСР, не позднее месячного срока издать в развитие настоящего постановления инструкцию о порядке организации ремонта и содержания в надлежащем состоянии приращенных к сельсоветам и колхозам низовых дорог.

О приращении низовой сети дорог к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам

Инструкция НКЗема СССР и Главдортранса РСФСР

1. Общие положения

1. В соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1934 г. «О приращении низовой сети дорог к сельсоветам и колхозам», все существующие районные и сельские дороги в целях ликвидации обезлички и улучшения работ по их благоустройству, ремонту и охране приращаются к сельсоветам и колхозам, по территории которых эти дороги проходят.

2. Подъездные пути, обслуживающие МТС и совхозы, приращаются к последним. Благоустройство, ремонт и охрана подъездных путей осуществляется силами и средствами этих организаций.

Примечания: 1. Подъездными путями МТС и совхозов являются дороги, соединяющие усадьбы последних с районами, сельскими и пр. дорогами общего пользования, а также дороги, специально проложенные для нужд МТС и совхозов от усадеб последних к ж.-д. станциям и водным пристаням.

2. МТС и совхозы, усадьбы которых расположены непосредственно на дорогах общего пользования, подъездных путей не имеют. Участие их в таком случае в работах по содержанию дорог общего пользования определяется инструкцией «О дорожных работах с участием населения», утвержденной СТО от 16/IX 1932 г. и изданной на основании постановления СНК СССР от 21/VIII 1932 г.

3. На районные исполнительные комитеты и сельские советы возлагается общее руководство и наблюдение за проводимыми дорожными работами и эксплуатацией приращенных дорог, причем это руководство и наблюдение осуществляется через местные дорожные органы.

4. Председатели сельсоветов и колхозов, директора МТС и совхозов несут личную ответственность за содержание в исправности тех дорог, которые приращены к ним.

5. Для обеспечения содержания дорог в исправном состоянии на организации, к которым прикреплены дороги, возлагается:

а) своевременное проведение работ по ремонту, благоустройству и охране дорог и исключение этих дорог в свои хозяйственно-производственные и финансовые планы;

б) организация изготовления в своих мастерских и кузницах необходимого количества простейших дорожных машин и нарядов (утюгов, канавокопателей, катков);

в) организация ремонтных машинодорожных и коннодорожных отрядов.

6. Общее техническое руководство, инспектирование и технадзор за произведенными работами по ремонту и благоустройству, а также охране прикрепленных дорог возлагается на Главдортранс и его местные органы.

7. В своей деятельности по ремонту, благоустройству и охране дорог местные исполкомы и дорожные органы, а также предприятия, к коим дороги прикреплены, руководствуются настоящей инструкцией и действующими законами и распоряжениями директивных органов о дорожных работах с трудовым участием, техническими условиями, правилами, нормами и инструкциями, преподаваемыми по ведомственной линии.

II. Порядок прикрепления дорог

8. Всю низовую сеть дорог, находящуюся в пределах соответствующего района, райисполкомы по представлению райдоротделов распределяют для непосредственного их благоустройства, ремонта и охраны между сельсоветами и колхозами, в пределах их территории, оставляя за собой наблюдение, контроль и технадзор за содержанием в исправности прикрепленных дорог.

9. Районные и сельские дороги, проходящие по территории землепользования единоличных хозяйств, прикрепляются к последним и содержатся, ремонтируются и охраняются их силами и средствами.

10. Колхозы, МТС, совхозы и др. хозяйственные организации в случае разрушения дорог, подъездных путей и искусственных сооружений тракторами и тяжелыми машинами, обязаны собственными силами и средствами немедленно восстанавливать разрушенные участки и сооружения.

11. При прикреплении дорог к колхозам, селениям, МТС и совхозам составляется прямо-сдаточный акт, согласно инструкции ГДТ от 31/VIII 1934 г. № 37-РО о приеме дорожных работ. В акте фиксируется:

а) состояние дороги в момент ее прикрепления, наличие при ней и состояние дорожного оборудования; количество и состояние мостов и труб километровых, указательных и др. знаков, озеленения дороги, состояние водотоков и т. п.;

б) пригодность дороги для движения по ней гужа и автомашин и подробный перечень причин, препятствующих этому движению;

в) дефекты, подлежащие немедленному устранению, и сроки выполнения отдельных работ, кроме постоянного текущего содержания дороги и ее охраны.

Акт подписывается, с одной стороны, комиссией райисполкома или сельсовета, сдающей дороге в порядке прикрепления, а с другой стороны—представителями того колхоза, МТС и совхоза, к которому дорога (или отрезок ее) прикрепляется.

Примечание. Акт прикрепления дорог одновременно является и актом технической проверки качества дорог.

12. За неисправное состояние прикрепленных дорог и искусственных сооружений в пределах сельсовета несет ответственность выделенный для этого член президиума сельсовета.

Руководство работами и ответственность за их выполнение в пределах селения несет дорожный уполномоченный селения.

13. Для удобства содержания и ремонта дорог, прикрепленных к колхозам, последние выделяют постоянные дорожные бригады с бригадиром во главе. Бригадир ведет ежедневно наблюдение за систематическим содержанием и охраной прикрепленных к колхозу дорог и искусственных сооружений. Бригадир отвечает за работу бригады в целом и за качество работ. За состоянием в исправности дорог на территории колхоза ответственность несет председатель правления колхоза.

14. Дороги и подъездные пути, прикрепленные к МТС, совхозам и другим предприятиям, содержатся силами и средствами этих организаций. За неисправное состояние дорог, подъездных путей и искусственных сооружений, препятствующее к их нормальной эксплуатации, несут ответственность директора названных хозяйств.

15. Прикрепление дорог и подъездных путей в натуре производится установлением столбов с табличками и надписями на них, указывающими направление к прикрепленной части дороги и какой сельсовет, колхоз, селение, МТС и совхоз или предприятие отвечает за благоустройство, ремонт и охрану этого участка дороги.

16. На содержание, текущий ремонт, благоустройство и охрану прикрепленных дорог колхозы, совхозы и селения, в зависимости от объема работ, выделяют до 15% от общего количества трудовых ресурсов, которые колхоз, совхоз или селение должны отработать в порядке трудового участия на дорожном строительстве за год, а также мобилизует внутренние ресурсы.

Примечание. На больших, особо важных искусственных сооружениях и ответственных трактах следует организовывать постоянные дорожные посты и обходы ремонтников.

17. Райисполкомы должны иметь дорожную карту (или схему) своего района с нанесением на нее всех дорог района с указанием границ и протяженности прикрепленных участков и колхозов, селений, МТС и совхозов, к которым соответствующий участок дороги прикреплен.

III. Порядок ухода за дорогами

18. В порядке благоустройства, ремонта и охраны дорог все организации—сельсоветы, колхозы, совхозы, предприятия, отдельные селения и бригады—обязаны исполнять следующие работы.

1 В весеннее время

а) не менее, чем за месяц до начала половодья установить порядок охраны во время ледохода и половодья дорог и искусственных сооружений и назначить ответственное лицо для руководства работами во время половодья;

б) заблаговременно, до начала весеннего половодья, заготовить надлежащее количество инструментов, багров, ломов, пил, топоров, ломат, веревок, а у мостов, подверженных опасности при ледоходе и высокой воде, своевременно подготовить подрывное имущество, а также роговые кули, мешки и фашины;

в) при наступлении весны прокопать снежные канавы в кюветах и нагорных канавах шириной 0,5 м для правильного направления талой воды к мостам, трубам или в сторону;

г) открыть отверстия малых мостов и труб (до 2 м) от закрывающих их на зимнее время щитов и прокопать в снегу канавы по руслу перед входными и выходными отверстиями шириной по дну не уже отверстия сооружений, длиной на 20—30 м в каждую сторону; если почему-либо труба занесена снегом, то ее необходимо прочистить;

д) у постоянных деревянных мостов на реках, где бывает ледоход, перед началом его заблаговременно произвести прорубку сквозных прорубей в виде борозд шириной от 0,5 до 1 м вокруг всех свайных опор и ледорезов. Прорубки поддерживать в открытом состоянии все время до начала ледохода. При ожидаемом сильном ледоходе у ветхих мостов пробивать продольные и поперечные борозды под самым мостом на протяжении 20—30 м выше ледорезов и ниже моста во всю ширину реки. При наличии перед мостом запруд или плотин все ледяное поле, грозящее целостности моста, прорезать сетью продольных и поперечных борозд или разрушить подрывным способом;

е) очистить от грязи и мусора настлы мостов;

ж) на дорогах с каменной одеждой произвести полную очистку грязи и мусора с полотна с отброской за канавы и периодически очищать грязь, наваливающуюся у переяздов и населенных пунктов;

з) немедленно заделывать проломы в каменной одежде, не допуская дальнейшего разрушения одежды и загрязнения балластного слоя; в целях предохранения от дальнейшего разрушения допускается заделка слабых мест хворостом или фашинником;

и) прочистить кюветы от грязи и наносов вручную или канавокопателем, начиная с пониженных мест, с обязательной выкидкой грязи за полотно дороги.

2. В летнее и осеннее время

а) по дорогам естественно-грунтовым:

систематически, не реже одного раза в месяц, производить боронирование и утюжку земляного полотна, с большим количеством образовавшихся колеи и выбоин, конным деревянным утюгом, с укаткой катком; работу производить при влажном состоянии полотна после дождя;

б) по грунтовым дорогам, профилированным и улучшенным прочищать кюветы и водоотводные каналы от грязи и наносов вручную или деревянным канавокопателем, не допуская застоя воды. Прочистка каналов начинается с пониженных мест и производится по мере засорения каналов.

Возобновить профиль дороги, путем утюжки полотна, не допуская образования колеи и выбоин; утюжку производить после дождя, когда грунт мягок и удобен для работы; крупные выбоины и провадки, не поддающиеся утюжке, должны быть исправлены вручную.

В конце осени наблюдать, чтобы дороги шли под снег без больших колеи и выбоин на полотне, что сокращает срок весенней распутицы и обеспечивает быстрое просыхание полотна;

в) по дорогам с каменной одеждой:

систематически прочищать кюветы и водоотводные каналы от грязи и наносов;

производить мелкий ремонт выбоин и колеи.

Регулярно, после дождя очищать полотно дороги от грязи с отброской за каналы.

Поддерживать обочины в исправном состоянии путем срезки и профилировки в наросших местах, подсыпки их там, где они выезжены или размыты.

г) по мостам:

производить прочистку отверстий и мостов от песка и грунта, нанесенных проходом весенних вод.

Очищать грязь и мусор с настила мостов

Подсыпать въезды на мосты.

Производить текущий ремонт настила, перил, подтяжки тросов, болтов и пр.

Отводить с мостов и подходов к ним воду, остающуюся после дождей и таяния снега;

д) осенью закрывать отверстия труб, не допуская их занесения снегом.

3. В зимнее время

а) расчищать полотно дороги от снежных заносов, вручную и снегоочистителем, срубать и разравнивать ухабы и уничтожать раскаты; скалывать лед вокруг свайных опор;

б) временно производить расстановку вещей для указания направления дорожной полосы;

в) на участках, подверженных заносам, производить устройство снеговых щитов с помощью щитов, снежных валов и пр.

IV. Благоустройство

19. Существующая дорожная сеть должна иметь вполне законченный благоустроенный вид; в порядке благоустройства подлежат выполнению следующие работы:

а) смена и установка километровых столбов, охраняемых тумб, надобно указательных и др. дорожных знаков;

б) ремонт и постройка переездных мостиков через каналы в селениях и на перекрестках дорог;

в) обсадка дорог древонасаждением в целях снегоборьбы и декоративного очертания дорог, наблюдение за древонасаждением (озеленением) дорог.

В. Охрана дорог и искусственных сооружений

20. В порядке охраны дорог и искусственных сооружений от разрушений и порчи установить надзор за прикрепленными дорогами и не допускать: а) хищения, поломки и повреждения частей мостов, труб и зеленых насаждений;

- б) нарушения правил езды по мостам и дорогам;
- в) скопления людей и экипажей на мостах;
- г) курения на мостах, разведения огня под мостом и в расстоянии ближе 10 м от моста.

Примечания: 1. Остановка на ночлег разрешается на обресе дорог в расстоянии не ближе 100 м от моста.

2. При отправке с ночлега костры должны быть погашены.

д) провоза по мостам грузов, превышающих по весу подъемную силу мостов или разрушающих настил моста (трактора с шинами и др.);

е) порчи откосов, канав, обрывов и не допускать выемки из них земли, песка, глины и других ископаемых;

ж) переезда дороги в неустановленных местах, а также через боковые канавы при отсутствии устройства через них мостов;

з) пастбы скота по откосам, канавам и обрэзам дорог;

и) засорения водоотводных канав и свалчивания на полотно дороги, канавы и обрэза нечистот, навоза, грязи, мусора, снега и всяких отбросов;

к) езды в места, где производится дорожная работа, при наличии установленных ограждений и объезда.

21. Установить специальную охрану и иметь противопожарный инструмент (бочки с водой, ящики с песком, багры, топоры, ломы и пр.) на местах 100 пог. м и выше.

О прикреплении дорог к сельсоветам и колхозам

Циркуляр Главдортранса РСФСР за № 50-ро от 22 октября 1934 г.

Прилагая при сем постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1934 г. «О прикреплении низовой сети дорог к сельсоветам и колхозам» и инструкцию Наркомзема СССР и Главдортранса при СНК РСФСР «О прикреплении низовой сети дорог к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам» и руководствуясь директивами XVII съезда ВКП(б) по дорожному строительству и июньского пленума ЦК ВКП(б), поставившими перед дорожными органами задачу кроме выполнения плана количественно добиться высокого качества работ и давать свободное передвижение грузопотокам сельскохозяйственной продукции и железнодорожным станциям, элеваторам, сыпным пунктам, пристаням, обеспечить передвижение грузов из глубинных пунктов к местам их сдачи, Главдортранс предлагает:

1. В соответствии с п. 1 постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1934 г. и согласно прилагаемой при сем инструкции закончить приращение дорог низовой сети к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам и по отчетной карточке за октябрь представить результат приращення.

2. В декадный срок со дня получения сего составить календарный план осенних и зимних дорог на приращенных к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам дорогах, с доведением его до каждого сельсовета, совхоза, колхоза, бригады и отдельного колхозника и единоличника.

3. Немедленно приступить к работам по текущему ремонту, содержанию, благоустройству и охране приращенных дорог, согласно указаний инструкции, установив контроль за выполнением плана.

Приложения: 1. Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10/VIII 1934 г.

2. Инструкция Наркомзема СССР и Главдортранса РСФСР о приращении низовой сети дорог.

О прикреплении дорог к сельсоветам и колхозам

Инструкция Главдортранса РСФСР № 50-ро от 22 октября 1934 г.

На основании постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1934 г. «О прикреплении низовой сети дорог к сельсоветам и колхозам» и инструкцию Наркомзема СССР и Главдортранса при СНК РСФСР «О прикреплении низовой сети дорог к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам», и, руководствуясь директивами XVII съезда ВКП(б) по дорожному строительству и июньского пленума ЦК ВКП(б), поставившими перед дорожными органами задачу кроме выполнения плана количественно добиться высокого качества работ и дать свободное передвижение грузопотокам сельскохозяйственной продукции к железнодорожным станциям, элеваторам, сыпным пунктам, пристаням, обеспечить передвижение грузов из глубинных пунктов к местам их сдачи, Главдортранс предлагает:

1. В соответствии с п. I постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа с. г. и согласно прилагаемой при сем инструкции закончить приращение дорог низовой сети к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам и по отчетной карточке за октябрь представить результат приращения.
2. В декадный срок со дня получения сего составить календарный план осенних и зимних работ на приращенных к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам дорогах, с доведением его до каждого сельсовета, совхоза, колхоза, бригады и отдельного колхозника и единоличника.
3. Немедленно приступить к работам по текущему ремонту, содержанию, благоустройству и охране приращенных дорог, согласно указаний инструкции, установив контроль за выполнением плана.

О подготовке автогужевых дорог к весеннему севу

Приказ ЦДТ СССР от 25 февраля 1933 г. за № 51/ДД-5

Придавая особо важное значение успешному проведению кампании по весеннему севу, ЦДТ считает безусловно необходимым, чтобы дорожные органы системы ЦДТ приняли самое активное участие в этой кампании, путем приведения главнейших дорог, особенно тех из них, на которых будет происходить движение механического транспорта.

В целях своевременной и лучшей подготовки сети дорог к весеннему севу приказываю:

1. Дорожным органам системы ЦДТ на местах связаться немедленно со всеми поселковыми организациями МТС, совхозами и колхозами, районными исполнительными комитетами, райдоротделами, районными земельными отделами, а также с дорорганами, находящимися вне системы ЦДТ, ведомствами, имеющими свои подъездные пути, на предмет точного выяснения:
 - а) перечня важнейших дорог, по которым движутся грузовые потоки;
 - б) видов транспорта, который будет производить переброску грузов;
 - в) периодов и сроков особо интенсивных перевозок.
2. В зависимости от полученных данных

А. По дорогам, находящимся в системе ЦДТ:

а) линейным дорорганами составить дефектные ведомости на работы, потребные для проведения грузовых маршрутов в проезжее состояние, с определением потребных для этой цели денежных средств;

б) составить календарные планы работы, учитывая периоды особенно интенсивных перевозок;

в) выявить потребное количество рабсилы, сверх трудучастия населения, заблаговременно организовав набор недостающей рабсилы;

г) провести междоведомственные совещания с участием заинтересованных ведомств и организаций для рассмотрения и утверждения предложенных дортрансами мероприятий по подготовке дорог к весеннему севу;

д) дортрансы и ГДТ должны поставить в краевых, областных исполнительных комитетах и СНК автономных республик доклады: 1) о состоянии грузовых маршрутов; 2) о дотации от СНК, исполнительных комитетов и заинтересованных организаций на проведение мероприятий по подготовке дорог к весеннему севу, в случае недостатка лимитных ассигнований и дефицитных материалов;

Б. По дорогам, находящимся вне системы ЦДТ:

а) обсудить и утвердить на совещаниях с заинтересованными организациями и ведомствами календарные планы работ и представленные сметные исчисления, а также исчисления потребности рабочей силы и кадров;

б) оказать содействие при проведении работ по подготовке дорог к весеннему севу техническим инструктажем и представлением свободного парка механизмов и машин со своим персоналом.

3. На работах по подготовке дорог к весеннему севу в полной мере использовать трудовое участие населения, установив тесный контакт с сельскими и районными властями.

4. ГДТ и дортрансам выделить лиц, ответственных по подготовке к весеннему севу.

Лица, ответственные по подготовке дорог к весеннему севу, инспекторы дортрансов и ГДТ и лица, возглавляющие дорорганы, должны производить проверку как подготовки дорог, так и осуществления производства работ на маршрутах.

5. О ходе работ представить краткие донесения к началу сева, но не позже 1 апреля, а отчет об исполненных работах к 1 июля с. г.

6. ГДТ выделить фонды для премирования дорорганов и отдельных лиц, давших наилучшие показатели по работам, связанные с подготовкой дорог к весеннему севу.

Организовать совместно с профсоюзными соревнования между отдельными дорожными организациями за лучшую подготовку дорог.

7. Контролю проверки исполнения всей системы ЦДТ проследить за точным и неуклонным исполнением настоящего приказа, одновременно выявляя должностных лиц, не выполняющих настоящего приказа или срывающих работы по подготовке дорог к весеннему севу.

8. Всем звеньям дорорганизации привлечь общественное внимание партийных и профсоюзных организаций к вопросу подготовки автогужевых путей к весеннему севу.

VI. Механизация дорожных работ на низовой сети дорог

Об организации в районах строительных дворов по изготовлению стандартных деталей искусственных сооружений, деревянных мостов и труб

Циркуляр ГДТ от 27 мая 1932 г. № ТУ-16-22

В практике проведения дорожных работ с трудовым участием населения особо возникает вопрос о целесообразном использовании квалифицированной рабочей силы, подлежащей привлечению к трудовому участию.

В ряде краев и областей имеются селения и колхозы, в которых сконцентрированы отходники массовой квалификации: плотники, каменщики, кузнецы и пр.—требуется правильное использование их по специальности. Между тем в виду ограниченности срока привлечения к трудовому участию и незначительности района обслуживания (10—25-километровая полоса) квалифицированные отходники не всегда могут быть использованы в своем районе по основной специальности. С другой стороны, в практике применения трудового участия еще не установила сколько-нибудь удовлетворительных форм использования отходников массовой квалификации.

В качестве первого приближения к правильному использованию населения массовой квалификации в трудучастии ГДТ считать организацию в местах постоянного жительства квалифицированной рабочей силы производства стандартных деталей деревянных мостов и труб, железных поковок и прочих частей искусственных сооружений.

Для правильного осуществления указанных мероприятий ГДТ рекомендует:

1. В селениях и колхозах со значительным скоплением квалифицированной рабочей силы отходников-плотников организовать массовое изготовление деталей деревянных мостов и труб, как то: надолб, заборных стенок, пельменных и колесных обойных брусьев, стоек, настила, поперечин, прогонов, насадок, схваток, свай, деталей, ледорезов и т. п.

2. Кроме того, организовать изготовление простейших дорожных машин, утюгов, канавокопателей, волокуш и т. п., а также инвентаря для дорожного строительства: копы, тачки, трамбовки, шаблоны, рейки, километровые и указательные знаки и т. п.

3. Отходы и обрезки при изготовлении перечисленных деталей и машин использовать на вспомогательные работы: леса и подмости при постройке мостов, реперы, колышки и токи—при изысканиях, спицы для дерновки насыпей подъездов к мостам.

4. Для организации технического руководства и проведения этих работ в селении или колхозе, где организуется массовое производство деталей, дортрансам надлежит назначать прорабов (техноруков), на обязанности которых лежит снабжение работающих чертежами, схемами и пр.

5. Организацию работ осуществлять таким образом, чтобы каждый работающий получил определенное задание, рассчитанное по урочным нормам на 6 дней с тем, чтобы он мог сделать вполне законченные детали в срок. Для производства более сложных деталей следует организовать специальные бригады с таким расчетом, чтобы в течение 6 дней сложные детали были обязательно закончены.

6. Объем организованных таким образом работ следует определить не из расчета потребности дорожных работ данного сельсовета, колхоза и селения, а из потребности всего района и даже области в зависимости от наличия квалифицированной рабочей силы и материала.

7. При распылении квалифицированных отходников по отдельным селениям и колхозам концентрированное производство работ следует организовать на месте заготовки лесоматериала; обратить в этом случае особое внимание на организацию доставки отходников к месту работ и культурно-бытовое обслуживание их на работах.

8. Доставку к месту работ изготовленных деталей организовать, используя участие тяговой силы населения и автогужевой силы МТС и совхозов. При дальности расстояния перевозок соответственно сокращать количество трудодней (или организовать доставку на перекладных).

9. При организации работ надо рассчитывать на простейший инструмент и оборудование, которое имеется у населения. Однако при наличии условий и возможностей организовать механическую обработку, следует добиться ее установок и полного использования.

10. Весьма важное значение приобретает правильное распределение привлекаемых к этим работам граждан. Здесь следует особо тщательно проработать уроки, начало и окончание работ, избегая скопления лишних рабочих в месте работ, добиваясь, чтобы одна бригада во время сменяла другую.

11. По принципу массового изготовления деревянных деталей организуются специальные кузницы по изготовлению кузнечных поковок для искусственных сооружений, как то: болты, скобы, хомуты, кованые гвозди и т. п., а равно и по изготовлению и ремонту инструмента: ломы, кувалды, кирки, лопаты.

Рекомендуя подобную организацию труда квалифицированной рабочей силы, участвующей в дорожном строительстве в соответствии с законом от 10/VIII 1932 г., ГДТ предлагает секторам трудучастия дортрансов проработать вопрос о развертывании сети строительных дворов с учетом эффективности работы путем правильной расстановки рабочей силы и более высоких количественных и качественных показателей работ.

О принятых мерах и соображениях по данному вопросу сообщить в сектор трудучастия ГДТ не позднее 1 августа с. г.

Об изготовлении деревянных дорожных утюгов для низовой сети

Приказ по ГДТ РСФСР от 5 февраля 1934 г. за № 29

В целях экономии металла, необходимого для выпуска сложных дорожных машин, всесоюзный комитет стандартизации утвердил новый стандарт на деревянные дорожные утюги (ОСТ 6, 265), отменив существовавший ранее стандарт.

В связи с этим в текущем году прекращается выпуск металлических утюгов на заводах Дормашобъединения и изготовление деревянных утюгов по ОСТ 6 265 должно производиться на местах.

Учитывая необходимость обеспечения утюгами дорожного строительства и эксплуатации, приказываю:

1. Всем дортрансам, дорожноэксплуатационным участкам и стройупрам организовать изготовление необходимого количества деревянных дорожных утюгов в зависимости от потребности.

При изготовлении деревянных дорожных утюгов для низовой сети руководствоваться циркуляром ГДТ от 29 ноября 1933 г. № 148-ро.

2. Не ограничиваясь изготовлением новых деревянных утюгов, предлагая всем дортрансам отремонтировать имеющиеся как металлические, так и деревянные утюги.

3. Впредь до выпуска рабочих чертежей деревянные дорожные утюги могут изготавливаться по имеющимся в дортрансах чертежам с сообщением габаритных размеров, установленных ОСТ 6 265.

4. Сектору механизации озабочиться скорейшим получением в ЦДТ рабочих чертежей утюгов.

Об организации массового производства дорожных снарядов

Выписка из протокола № 8 заседания ЭКОСО РСФСР от 26 апреля 1934 г. за № 8

1. Предложить ГДТ РСФСР организовать производство простейших дорожных машин в местных мастерских край (обл) дортрансов и на предприятиях кустарнопромысловой кооперации.

2. Поручить ГДТ обеспечить места необходимым техническим руководством по организации производства простейших дорожных снарядов.

3. Предложить СНК АССР и край (обл) исполкомам установить наблюдение за ходом работ по организации производства простейших дорожных снарядов с тем, чтобы проведение дорожных работ с применением трудучастия населения по плану 1934 г. максимально обеспечить указанными снарядами.

Об организации массового производства дорожных снарядов

Циркуляр ГДТ РСФСР от 10 мая 1934 за № 25-ро

Согласно постановления ЭКОСО РСФСР от 26 апреля 1934 г. на дорожные органы возложена организация производства простейших дорожных машин и снарядов с тем, чтобы проведение дорожных работ, осуществляемых с трудовым участием населения по плану 1934 г., максимально было обеспечено дорожными снарядами.

Исходя из этого постановления, ГДТ предлагает немедленно развернуть работу по организации производства простейших дорожных машин и снарядов (утюгов, канавокопателей, катков и скреперов) в имеющихся мастерских при дортрансах, а также при посредстве заключения договоров с кустарнопромысловой кооперацией.

Одновременно с этим необходимо усилить работы по изготовлению простейших дорожных снарядов на местах в районах и сельсоветах, используя для этой цели мастерские МТС и совхозов, кушачицы колхозов и стройдворы, всемерно добиваясь полного выполнения контрольного задания ГДТ по дорожным снарядам, преданного от 29/XI 1933 г. за № 148-ро.

Материалом по организации изготовления простейших дорожных машин может служить брошюра ннж. Морозова «За механизацию дорожных работ низовой сети». В означенной брошюре имеются чертежи и размеры деталей простейших дорожных снарядов-утюгов, канавокопателей, катков и скреперов, а также спецификации материалов.

В целях более эффективного использования в работе простейших дорожных машин и снарядов необходимо приступить к организации машиннодорожных отрядов в районах и конно-машиннодорожных отрядов, добиваясь их внедрения до сельсовета, колхоза.

При организации конно-машиннодорожных отрядов, необходимо использовать разосланный дорожной организацией листок по обмену опытом № 1 «Профилирование грунтовых дорог конно-машинными отрядами из простейших дорожных снарядов».

Придавая особо важное значение внедрению механизации в дорожные работы, выполняемые с трудовым участием населения, ГДТ предлагает периодически два два в месяц информировать о развертывании работ по изготовлению простейших дорожных снарядов и их применению.

VII. Массово-организационная работа по труду участию

Об организации и проведении в 1932 г. дорожных работ с трудовым участием населения

Обращение Центрального совета об-ва Автодор и Главдортранса РСФСР ко всем местным отделениям об-ва Автодор и всем дорожным организациям РСФСР

В 1932 г. по плану, утвержденному правительством СССР и РСФСР, основным вложением в дорожное строительство является трудовое участие населения. Составляя около 65% общих вложений в дорожное хозяйство республики, оно по отдельным АССР, краям (областям) является основным фондом дорожного строительства.

Это значение трудового участия обязывает местные дорожные органы и местные отделения Автодора особенно внимательно относиться к делу организации привлечения трудового участия населения к дорожному строительству. Наибольшая ответственность ложится на начальников дортрансов и председателей совета автодорожских организаций. Особенно необходимо помнить, что дело организации привлечения многомиллионной массы населения к дорожным работам немислимо усилиями одной какой-либо группы или аппарата и почему необходима решительная перестройка работы дортрансов и Автодора с таким расчетом, чтобы вся масса дорожных работников и автодорожцев была мобилизована для обслуживания труду участия.

Работа по организации привлечения труду участия должна стать стержневой работой всех дорожных органов и Автодора. Запросы и нужды трудового участия должны удовлетворяться в первую очередь.

В дортрансах должны быть созданы крепкие секторы по руководству трудучастием, укомплектованные сильными работниками.

Руководство работами по трудучастию должны взять на себя непосредственно начальники дортрансов или в крайнем случае их заместители. Руководство должно быть живым и конкретным.

Инструкторский состав должен быть подобран из работоспособных и политически проверенных товарищей.

Вся работа органов дортрансов и автодорожских организаций должна проходить всецело на основе указаний товарища Сталина и его шести исторических условий, преломленных в конкретных мероприятиях по трудучастию.

В первую очередь необходимо к вопросам организации трудового участия населения привлечь внимание руководящих партийных, советских и общественных организаций, добиваясь всеми мерами придания делу трудового участия населения значения хозяйственно-политической кампании и отвоевав для него твердое место в системе хозяйственных планов.

Через райисполкомы и сельсоветы надлежит установить период наиболее полного участия населения в дорожных работах. Сроки не должны быть общими для всех краев (областей, АССР), а определяются в зависимости от особенностей условий каждого района и сельского совета. Необходимо найти 6 дней в году таких, когда бы население было свободно от прочих хозяйственных кампаний.

Необходимо объявить решительную борьбу попыткам противопоставить дорожное строительство другим хозяйственным кампаниям (лесозаготовительной, посевной, зяблевой вспашке и др.).

Необходимо развернуть курсы низового дорожного персонала (сельдоруполномоченных, дорорганизаторов, бригадиров и т. д.) с расчетом обеспечить большинство сельсоветов сельдоруполномоченными бригадами и все райны — организаторами трудучастия. Там, где в районах создаются дорожные отделы, последние должны быть укомплектованы в течение месячного срока.

Широчайшим образом должна быть развернута массовая работа, которая должна вестись вокруг разъяснения значения трудучастия, контрольных планов дорожного строительства данного села, района, области, увязывая это с тем громадным значением, какое имеет дорожное дело в общей системе социалистического строительства.

Основными лозунгами должны быть:

«Трудовым участием населения победим бездорожье».

«Реальность нашего производственного плана — это миллионы трудящихся, создающих новую жизнь». (Сталин).

«Улучшение и строительство дорог низовой сети — дело самих трудящихся».

Для проведения массовой работы должны быть брошены все силы аппаратов дортрансов и автодорожской общественности.

Снизу доверху (село, район, область) должны быть проведены собрания и широкие конференции специально по трудучастию, плановое задание по дорожному строительству должно быть доведено до села.

По договоренности с райкомами ВКП(б) надлежит провести слеты редакторов районных газет.

Максимально использовать различные съезды, конференции, собрания и т. д. для выступления и агитации за дорожное дело, конкретизируя задачи каждой организации, каждого товарища. Усилить роль школ, читален, радио, кино и т. д. в дорожном строительстве, не ограничиваясь общими циркулярами а практикуя живое руководство, организуя социальное соревнование и т. п.

Должны быть изысканы все возможности для создания большего премиального фонда, должна быть введена практика премирования организации и товарищей в процессе строительства, при обязательном условии широкой популяризации самого премирования.

В то же время должна быть широко применена система взысканий за уклонение от участия в дорожном строительстве.

Одним из важнейших условий успешного выполнения плана является своевременная заготовка и подвозка материалов, для чего в максимальной мере должен быть использован зимний период.

Не менее важным условием является обеспечение строительства низовой сети машинно-дорожным парком. Для этой цели необходимо использовать местную и кустарную промышленность там, где представляется возможным, организовать свое производство. И наконец организовать в порядке шефства

помощь заводов в деле производства простейших дорожных машин для подшефных районов.

Задача привлечения многомиллионных масс к труду участию в дорожном строительстве не может быть разрешена силами только дорожных работников и автодорожной общественности. Поэтому нужно добиться, чтобы по линии всех организаций были намечены конкретные меры их участия к организации трудучастия. Комсомол, профсоюзы, Облколхозсоюз, избы-читальни, кино и печать должны быть вовлечены в кампанию дорожного строительства с трудовым участием.

Для максимального привлечения всей общественности нужно немедленно приступить к организации комитетов или штаба при исполкомах, для чего начальники дортрансов и Автодор должны ставить эти вопросы перед исполкомами.

В 1932 г. должен быть образцово поставлен учет трудучастия в соответствии с директивами правительства и Главдортранса.

Перед автодорожной общественностью встает огромная задача мобилизовать все силы для оказания практического содействия делу организации миллионных масс трудящихся на борьбу с бездорожьем.

Первый съезд об-ва Автодор предложил всем своим организациям сделать решительный поворот в сторону дорожного строительства.

Реализация этого важнейшего указания съезда будет мерилом и показателем правильной политической линии той или иной организации.

Главные задачи всех звеньев автодорожной общественности сводятся к следующему:

1. Добиться своевременного составления планов и их обсуждения вплоть до села и колхоза и выдвижения встречных.

2. Организовать социальное и ударничество среди населения, социальное соревнование между районами, селами путем показа лучших и худших районов.

3. Совместно с органами Дортранса провести широкие конференции специально по вопросам проведения трудучастия.

4. Начать вербовку автодорожцев для посылки в деревню с целью проведения агитационной работы.

5. Главный упор на массовое развертывание ячеек Автодора в колхозах, совхозах и МТС.

6. Оказать практическое содействие в подготовке низового дорожного актива путем вербовки слушателей, выделения средств и т. д.

7. Добиться максимального оживления общественности в вопросах дорожного строительства.

8. Участвовать в конкурсах.

9. Создавать автодорожные посты.

10. Возможно шире использовать формы массового содействия работам дорожных органов по проведению субботников, взятию шефства над дорожными участками.

11. Организовать шефство заводских коллективов Автодора над деревенскими.

12. Организовать ударные бригады по проведению кампании по сбору недоимок по трудучастию населения в 1931 г.

13. Добиться, чтобы местная печать приняла широкое участие в освещении дорожного строительства с трудучастием населения.

14. Организовать рабкоровские посты на дорожных участках.

15. Проверить реальность применения методов социального и ударничества.

Успех выполнения плана трудучастия будет зависеть от умения и способности начальников дортрансов добиться включения плана трудучастия в общий план хозяйственных кампаний района и села и установления точного времени привлечения населения к трудучастию.

Настоящее письмо следует прочесть на общих собраниях работников дортрансов, эксплуатационных строительных участках, производственных совещаниях, совещаниях, конференциях Автодора; обеспечить доведение до каждой автодорожной ячейки и каждого дорожного работника.

Об организации массовой работы по дорожному строительству с трудовым участием населения

Циркуляр ГДТ РСФСР от 29 марта 1933 г. за № 55-ту

Полное использование трудового участия в дорожном строительстве возможно лишь при широком развертывании среди населения массовой работы; при внедрении в его сознание необходимости строительства дорог, как стимула развития сельского хозяйства, и большевистской организации труда, на основе социалистического соревнования и ударничества.

В целях развертывания этой работы ГДТ РСФСР предлагает:

1. Организовать в краевых и районных домах крестьянина уголки дорожного строительства, укомплектовав их плакатами, диаграммами, лозунгами, макетами, моделями и литературой по дорожному строительству:

а) периодически устраивать в домах крестьянина доклады и лекции о дорожном строительстве с трудучастием; организовать киносеансы, используя кинофильмы по дорожному строительству;

б) ставить доклады о мероприятиях по подготовке и проведению дорожных работ, особо проработать контрольные цифры и план дорожного строительства 1933 г.;

в) организовать доклады специалистов по вопросу улучшения качества строительства дорог, всемерно популяризируя способы правильного устройства дорог и улучшению их.

2. Заключить договоры с местными отделами народного образования об организации дорожных уголков при избах-читальнях, домах сокультуры и колхозных клубах. В означенных договорах предусмотреть:

а) создание при организуемых дорожных кружков по усвоению и повышению технических знаний по дорожному строительству;

б) прикрепление строящихся объектов дорог к избам-читальням и колхозным клубам;

в) проведение конкурсов на лучшие образцы работы по дорожному строительству изб-читален, колхозных клубов и домов сокультуры;

г) оборудование и направление по районам агитовозок с выставками по дорожному строительству с трудучастием, специальной литературой, плакатами и агитбригадой.

3. Практиковать по районам и сельсоветам радиопередачи о дорожном строительстве с трудовым участием и организовать коллективное слушание этих передач в избах-читальнях, колхозных клубах, домах крестьянина и т. д.

Организовать радиопереклички между районами, выступившими в социалистическое соревнование.

4. Составить совместно с Автодором конкретный план участия местных организаций Автодора в дорожном строительстве и организовать проверку выполнения этого плана.

В этом договоре предусмотреть:

а) создание постоянных автодорожных бригад по дорожному строительству с трудовым участием;

б) организацию шефства Автодора над районами на все время текущего строительного сезона;

в) оказание помощи дорожникам в подготовке кадров дорожностроительных;

г) периодическое проведение субботников по дорожному строительству;

д) снабжение автодором районов агитмассовой литературой, техническими листовками и плакатами по дорожному строительству с трудучастием.

5. Договориться с местной краевой (обл., АССР) и районной печатью о систематическом освещении хода дорожного строительства с трудовым участием населения путем организации:

а) специальных рабкорских бригад для проверки работ и оказания помощи местам;

б) рабкорских постов в районах, сельсоветах, в колхозах, совхозах и МТС;

в) периодических слетов рабкоров, посвященных вопросам дорожного строительства.

6. Договориться с местными (обл., край, АССР) комитетами ВЛКСМ:

а) о спуске директивы по проведению комсомолом субботников по дорожному строительству с трудучастием;

б) об организации постоянных комсомольских бригад;
в) о прикреплении пропагандистов к строительным участкам;
г) об организации книгонош по районам дорожнестроительства;
д) об участии пионеров, уезжающих в лагеря, в пропаганде за дорожное строительство с трудучастием.

7. Договориться с местными (обл., край, АССР), профсоветами:

а) о даче последним директивам всем райпрофсоюзам об организации членов союза шоссейного строительства ударных рабочих бригад в помощь райисполкомам и сельсоветам;

б) о проведении через райпрофсоветы и завкомы бесед по дорожному строительству с отпускиниками, уезжающими на лето в деревню.

8. Добиться охвата соцсоревнованием районов, участков и колхозов по выполнению плана дорожнестроительства, для чего:

а) организовать проверку социалистических договоров, передавая опыт лучших районов отстающим;

б) практиковать организацию по районам красных и черных досок, помещая на них передовые и отстающие районы, сельсоветы, колхозы;

в) использовать в дорожном строительстве опыт соцсоревнования и ударничества заводов и фабрик теми районами, где имеются промышленные предприятия;

г) всячески поощрять проявивших себя лучших активистов по дорожнестроительству путем премирования их, вывешивания их портретов в домах крестьянина и колхозных клубах с указанием выполненной ими работы;

д) организовать слеты ударников дорожнестроительства.

9. Имея в виду, что в 1932 г. не использована огромная общественная сила — секции благоустройства и дорожные сельсоветы и райисполкомы, являющиеся при правильном руководстве ими общественным авангардом в дорожнестроительстве, ГДТ предлагает:

а) добиться организации при риках и сельсоветах дорожных секций с тем, чтобы эти секции в райисполкомах возглавлял зав. райдоротделом, а в сельсоветах — зав. дорожным делом сельсовета, ответственные за правильную постановку и проведение дорожных работ;

б) на заседаниях секций ставить на обсуждение все сметы, контрольные цифры и объекты дорожнестроительства;

в) поставить учет и контроль работы отдельных секций, организовав соцсоревнование между ними и выделяя лучшие секции к премированию.

Об уюлении при проведении дорожных работ о трудучастием населения борьбы с остатками кулачества и с их стремлением задержать ход дорожного строительства

Циркуляр ГДТ РСФСР от 3 мая 1933 г. за № 66-ту

Трудовое участие, охватившее в 1932 г. самые широкие слои трудового крестьянства и обеспечившее привлечение к дорожным работам более 10 миллионов колхозников и единоличников, в ряде краев и районов встречало противодействие остатков кулачества.

Так, в Воротынском районе Горьковского края кулаки выступили против проведения трудового участия; в Шабазском и Турткульском районах Каракалпакской АССР кулачество активно агитировало против массового выхода на дорожные работы; в колхозе «Смышка» Уральской области кулаки выступили против технических норм, заявляя: «Нормы невыполнимы, нечего стараться» и т. п.

В ряде районов, не ограничиваясь агитацией против хорошей дороги, кулаки пытались перейти от слов к делу: в М.-Яльчикновском районе Чувашской АССР, не сумев агитацией сломить энтузиазм населения, кулаки местами про-

ники в число доверенных и бригадиров с тем, чтобы вредить в самом строительстве.

В ряде районов имели место и прямые нападения кулачества на передовых колхозников и организаторов дорожного строительства с трудовым участием. Так, в Ядринском районе Чувашской АССР, ночью, после собрания, утвердившего твердые дорожные задания для кулацко-зажиточной части деревни, кулаки устроили засаду на дорожника-инструктора и избили его; в Тарьяльском кантоне Марийской автономной области во время заготовок стройматериалов кулаки избили выехавших за лесом колхозников и т. п.

Приведенные примеры указывают на то, что классово-враждебные элементы и недобитое еще кулачество, используя разнообразные формы классовой борьбы, продолжают сопротивляться успешному ходу социалистического строительства, в том числе широко развернувшемуся дорожному строительству с трудовым участием населения.

Учитывая то огромное значение, которое приобретает хорошая дорога в общей системе мероприятий, направленных на организационно-хозяйственное укрепление колхозов, остатки кулачества ведут агитацию против хорошей дороги, против трудового участия, пропихивая на руководящую работу в отдельные звенья низового дорожного аппарата и всеми силами пытаются сломить энтузиазм населения, появившего значение хорошей дороги. Когда это не удается, кулачество не останавливается перед открытым вредительством и применением террористических актов к отдельным работникам дорожных органов.

Дорожные органы и работники должны знать, что борьба за хорошую дорогу, борьба с бездорожьем прежде всего является борьбой против кулачества и пережитков капитализма, что борьба за хорошую дорогу есть борьба за организационно-хозяйственное укрепление колхозов.

Дорорганы и дорожные работники и вся общественность, привлеченная к организации труда, должны проявить максимум классовой бдительности и чуткости, разоблачая с беспощадной решительностью все ухищрения кулака и его приспешников.

Указывая начальникам дортрансов и всем дорработникам на необходимость усиления борьбы с остатками кулачества, пытающегося задержать дорожное строительство, предлагаю:

1. В соответствии с постановлением ВЦИК от 10 августа 1931 г. и инструкцией ГДТ о трудовом участии установить твердые индивидуальные задания в двойной норме всем нетрудовым кулацким элементам деревни, подлежащим привлечению к трудовому участию.
2. При установлении твердых заданий точно указать время и место выполнения его.
3. Установить в соответствии с преподанными ГДТ формами строгий учет выполнения кулацкими элементами установленных для них дорожных обязательств.
4. Обязать всех районных работников усилить классовую бдительность, пресекая в корне попытки классового врага, направленные на срыв дорожного строительства.
5. Совместно с партийными и общественными организациями провести проверку состава доверенных и дорорганизаторов, очищая их ряды от классово-чуждых элементов.
6. Провести проверку состава бригадиров дорожных бригад, приняв все меры к недопущению пренижжения в бригады и бригаиры кулацких элементов.
7. Особенно обратить внимание на отбор привлекаемых к прохождению курсов дорорганизаторов и доверенных, отсекая из состава курсантов классово-чуждый элемент.
8. Настоящее циркулярное письмо обсудить на общих собраниях работников дортрансов, строительных и эксплуатационных участков и в райдоротделах.
9. Принять все меры к широкому распространению его через избы-читальни, колхозные клубы и дома крестьянина.
10. Начальники дортрансов должны помнить, что, организуя и проводя массовую работу по дорожному строительству с трудовым участием, необходимо насытить ее мероприятиями, мобилизующими на борьбу с остатками кулачества, пытающегося сорвать развернувшееся дорожное строительство.
11. Начальники дортрансов ежемесячно вместе с почтовой карточкой учета о выполнении плана строительства, должны давать краткий отчет о резуль-

татах выполнения этого циркуляра и мероприятиях, направленных на осуществление его.

12. Секторам контроля исполнения и трудучастия взять на особый учет выполнение этого циркуляра.

О конкурсе сельсоветов по дорожному строительству

Циркуляр ГДТ РСФСР от 28 мая 1934 г. за № 27-ро

Согласно постановлению ЦИК СССР и ВЦИК в текущем году проводятся конкурсы-смотри сельсоветов.

В отличие от ранее проводимых конкурсов конкурсы 1934 г. построены по отраслевому признаку и охватывают отдельные наиболее важные участки работы сельсоветов.

Такая организация конкурсов-смотров имеет целью сосредоточить внимание советов на основных задачах, поставленных XVII съездом ВКП(б) перед страной, с тем, чтобы добиться общего и коренного улучшения работы сельсоветов.

Одной из отраслей работы советов, охватываемой конкурсом, является дорожное строительство. Согласно постановлению ВЦИК от 20 апреля 1934 г. конкурс сельсоветов по дорожному строительству проводится в период июль—октябрь 1934 г.

ГДТ отмечает, что дорожные органы в конкурс на лучший сельсовет, проведенный ВЦИК в 1933 г., включились формально и совершенно не использовали тех огромных возможностей, которые давал конкурс в деле успешной борьбы с бездорожьем.

Непосредственная связь с сельсоветами была недостаточна, надлежащий инструктаж отсутствовал, внимание общественных организаций и в частности Автодора к проведению конкурса мобилизовано было слабо, печать участвовала недостаточно активно и по существу сельсоветы в своей работе были предоставлены самим себе.

Отмеченные недостатки в проведении конкурса 1933 г. должны быть при проведении конкурса текущего года изжиты и целиком должно быть использовано то огромное значение, которое имеет проводимый конкурс в деле наиболее успешного развертывания дорожного строительства на селе.

Вся система ГДТ, дортрансы, райдоротделы, отдельные участки должны немедленно включиться в конкурс по дорожному строительству и своей живой, конкретной помощью обеспечить более активное участие сельсоветов в проведении дорожных работ.

1. В качестве конкретных показателей по конкурсу необходимо добиться:

а) полного исполнения плана дорожного строительства, полного использования всех его трудовых ресурсов, а также ресурсов МТС и совхозов, подлежащих привлечению к дорожным работам;

б) обеспечения высокого качества работ и соответствия их установленным техническим требованиям по строительству и ремонту дорог и искусственных сооружений;

в) правильной организации и полного использования трудового участия населения на дорожных работах и постоянного наблюдения и контроля со стороны сельсоветов за производством работ;

г) максимального использования местных строительных материалов (каменя, гравия, песка, леса), материалов ремонта дорожных машин, а также изготовления простейшего дорожного инвентаря — катков, лопат, волокуш и т. д. силами колхозов, мастерских, МТС, совхозов и Автодора;

д) своевременной заготовки и подвоза строительных материалов к месту работы;

е) разбивки существующих вновь строящихся дорог на участки и прикрепления их к близрасположенным колхозам, совхозам, МТС и отдельным селениям для постоянного ухода, ремонта и благоустройства;

ж) организации постоянной общественной охраны за искусственными сооружениями и особенно за сооружениями, имеющими крупное хозяйственное значение;

з) расстановки указателей направления дорог, километровых столбов и дорожных знаков, озеленения дорог;

и) превращения сельских улиц в образцовые участки дорог в отношении их благоустройства и чистоты.

2. В соответствии с циркуляром ЦДТ «О проведении соревнования — смотр работы низовых советских органов в деревне по дорожному строительству», разосланному всем дотрансам 11 мая 1934 г. за № ДНС-26, разработать конкретный план мероприятий по конкурсу и сообщить его ГДТ не позднее 15 июня с. г.

3. Образовать в каждой АССР, крае и области премиальный фонд для премирования лучших сельсоветов. Довести до сведения райисполкомов и сельсоветов каждой АССР, края, области, что ГДТ выделил следующий премиальный фонд: а) велосипедов — 25 шт.; б) радиоустановок — 10 шт.; в) книгопередвижек — 20 шт.; г) библиотек — 20 шт.; д) фотоаппаратов — 15 шт.; г) денежный фонд — 40 тыс. руб.

4. Руководство по проведению конкурса возложить на зам. начальника ГДТ РСФСР.

5. Проводить ежемесячную проверку хода конкурса на местах и обеспечить оперативный учет работы, проводимой по конкурсу.

Договор социалистического соревнования Чувашской АССР по ликвидации бездорожья в Стране советов

Колхозники, колхозницы и трудящиеся Страны советов, вступайте в ряды автодора!

Включайтесь во всеобщий поход за хорошую дорогу!

Гигантский размах индустриализации Советского союза, быстрое развитие советского машиностроения за годы первой пятилетки обеспечили небывалый рост технического вооружения всех отраслей народного хозяйства и создали материальную базу для завершения социалистической реконструкции промышленности, сельского хозяйства и транспорта во втором пятилетии.

За годы первой пятилетки СССР добился решительных успехов в преодолении вековой отсталости деревни. Развернутое наступление социализма по всему фронту, решительный бой с самым ожесточенным врагом рабочего класса — кулачеством, обеспечили решение самой трудной, после завоевания власти, задачи пролетарской революции: создан и окончательно закрепился колхозный строй в деревне, одержаны крупнейшие победы в совхозном строительстве. СССР из страны мелкокрестьянского хозяйства преобразован в страну крупнейшего социалистического земледелия.

Создав могучую индустрию, СССР добился величайшего переворота в техническом вооружении сельского хозяйства, без чего немислимо крупное земледелие, страной которого стал Советский союз. Сотни тысяч тракторов, сложный тракторный инвентарь, комбайны и автомобили — вот чем характеризуется ныне новейшая техника социалистического земледелия.

На этой основе достигнуты большие успехи в росте производительных сил сельского хозяйства, разрешена в основном зерновая проблема, налицо все условия для мощного развития животноводства и опомного роста технических культур — сырьевой базы легкой промышленности.

Особенно ярко преимущества крупного земледелия уже сейчас сказались в росте производительности труда колхозников — основном условии быстрого движения к зажиточной колхозной жизни.

В результате победы колхозного строя возникла совершенно новая форма торговли — советская колхозная торговля.

Индустриальное развитие страны, создание ряда новых промышленных районов, социалистическая перестройка сельского хозяйства, непрерывный рост его технической вооруженности, рост продукции промышленности и сельского хозяйства, развитие колхозной торговли, увеличение грузооборота, автомобильизации, задачи обороны, культурное строительство на селе, стирающее грани противоположности между городом и деревней, — все это требует хоро-

ных путей сообщения, в частности мощной сети благоустроенных автожелезнодорожных дорог.

За годы первой пятилетки по дорожному строительству в Советском союзе сделано немало. Мы построили 93 тыс. км новых дорог, из которых 12 тыс. км покрыты каменной одеждой. Если учесть, что к началу первой пятилетки на территории Страны советов мы имели только 41 тыс. км сплошных дорог, то налицо бесспорно большие успехи. Но все же всего, что сделано в области дорожного строительства за эти годы, недостаточно.

Вот почему директива XVII партконференции к составлению второго пятилетнего плана предлагает «по дорожному и шоссежному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта».

Разве мыслимо в нашем крупном механизированном сельском хозяйстве овладеть всем сложным процессом производства, если тракторы будут увязать в грязи бездорожья, застревать у полумертвых мостов, если комбайны и другие сложные с.-х. машины будут ломаться в рытвинах и буераках первобытного проселка? Разве мыслимо достигнуть хороших экономических результатов от уборки урожая, если лошади и автомобили будут ползать по размытым дорогам к элеваторам и колхозным дворам с жалкой скоростью—2 км в час? Разве мыслимо развитие колхозной торговли, если для поездки на ближайший базар нужно тратить иногда сутки и более?

Невозможна автомобилизация там, где нет хорошо развитой сети благоустроенных дорог. Наши заводы дают уже сейчас много автомашин, а в ближайшие годы дадут еще больше. Сотни тысяч машин и тракторов будут в нашей стране во втором пятилетии. Этим машинам мы должны дать хорошую дорогу. Но не только машине. Хорошая дорога нужна и колхозному коню.

Исконный «русский» проселок, который создает огромные потери в народном хозяйстве, исчисляемые в миллиардах рублей, является серьезным препятствием на широком пути движения колхозной деревни к зажиточной культурной жизни.

Вторая пятилетка должна ликвидировать это тяжелое наследие прошлого. И мы — республики, края и области — мы, заключающие договор на социалистическое соревнование по строительству дорог, обязаны приложить все силы, все наши знания, всю настойчивость большевиков для того, чтобы обеспечить выполнение этой задачи.

Мы, дорожники, к тому же со всей прямотой должны признать, что до сих пор недостаточно использовали все возможности в развитии дорожного строительства. Планы зачастую не выполнялись. Качество работы низкое. Шесть исторических условий товарища Сталина до сих пор не стали подлинным орудием в борьбе с бездорожьем. Решение СНК и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте дает верный ключ к перестройке всей работы дорожных организаций и должно стать реальной программой всей работы дорожников.

Ярчайшим примером того, как надо вести борьбу с бездорожьем, служит нам всесоюзно известный опыт Чувашской республики, инициатора нашего соревнования. На основе правильного проведения национальной политики Ленина и Сталина, в результате вовлечения в борьбу за хорошую дорогу широких масс трудящихся, Чувашская АССР, совсем недавно отсталая, полудикая страна, задавленная двойным гнетом — царизма и национальной буржуазии, превратилась в одну из передовых республик и вырвалась из тисков бездорожья.

Воодушевленные этим примером, подписывая здесь, на Первом всесоюзном съезде ударников дорожного строительства, договор на социалистическое соревнование, мы, договаривающиеся республики, края и области Советского союза, обязуемся:

1. В течение 1934 и 1935 гг. в основном ликвидировать на территории республики (края или области) проселки на межрайонных путях, на всех ответственных внутрирайонных направлениях и на подъездных путях к станциям железных дорог, к пристаням, элеваторам, колхозам, совхозам, МТС, к источникам сырья (хлопковым, свекловичным районам и т. д.), к заводам стройматериалов, шоссейным азамкам их профилированным улучшенным дорогам, а не менее грузонапряженных участках — покрытие твердой одеждой.

Все имеющиеся и вновь сооружаемые дороги общесоюзного, республиканского, краевого, областного или районного значения, независимо от их типа, мы обязуемся содержать в полной исправности.

Особое внимание обратить на правильную постройку мостов и подъездов к ним.

Превратить все сельские и поселковые улицы в образцовые участки дорог по их благоустройству, чистоте и содержанию, привлекая к этой работе в первую очередь советы и местные низовые сельские коллективы автодорожцев.

2. В новом характере производственных открытий, в соревновании, ударничестве найдены новые формы сознательного отношения к труду, превращая его в дело чести, дело славы, дело доблести и героизма.

Эти методы, широко использованные, принесут быструю и решительную победу и в схватке с вековым бездорожьем. Лучший пример тому — Чувашия.

Поэтому только та республика (край или область) сможет выйти на первое место в настоящем соревновании, которая сумеет вовлечь в активную борьбу с бездорожьем все без исключения партийные, советские, общественные организации и широкие массы трудящихся города и деревни.

Не медля ни минуты, надо развернуть массовую разьяснительную работу не «вообще» о пользе хороших дорог, а совершенно конкретную в каждом данном звене, широко используя для этого избыточные, красные уголки, коллективы Автодора, радио и т. д. Организую соревнование между районами, а внутри них — между сельсоветами, колхозами, совхозами и МТС, используя опыт передовых в дорожном строительстве республик, краев, областей, районов и сел, обеспечивая живое конкретное руководство соревнованием, можно добиться победы.

3. Наступивший зимний сезон целиком решает успех дорожного строительства 1934 г. Поэтому каждый, вступивший в соревнование, обязуется максимально использовать зиму для подготовки к летнему развороту строительства и проведения тех строительных работ, которые могут быть выполнены зимой.

Прежде всего должны быть разработаны конкретные планы строительства и доведены до каждого сельсовета, колхоза, МТС, совхоза, дорожной бригады, двора.

Зимний период — наиболее благоприятное время для организации учебы, поэтому организация курсов для переподготовки дорожных мастеров и техников, курсов для подготовки дорожных организаторов и уполномоченных, организация учебы дорожного актива в коллективах Автодора и т. д. являются не менее важной задачей соревнующихся.

Центральное место в зимних работах занимают заготовка и вывозка строительных материалов: лес, камень, гравий, песок. Задание правительства — заготовить и вывезти к месту работ к 1 апреля 1934 г. не менее 75% стройматериалов — должно быть выполнено безоговорочно.

Забивку свай со льда, строительство мостов, заготовку стандартных деталей мостов и других искусственных дорожных сооружений (в соответствии с планами), полный ремонт всех имеющихся дорожных механизмов, — все это соревнующиеся обязуются провести в течение зимнего периода.

4. Используя зимний период 1933/34 г. и в дальнейшем зимний период 1934/35 г. для интенсивного развертывания учебы и подготовки кадров, соревнующиеся не могут однако ограничить задачу создания кадров дорожников работой над этим вопросом только в зимние месяцы. Борьба круглый год за дорожные кадры, особенно за национальные кадры, за неуклонный рост их технической вооруженности, за создание мощной армии дорожников высшей, средней и нижней квалификаций является одним из важнейших обязательств соревнующихся.

5. Особое значение при подготовке широкого строительства дорог приобретает вопрос механизации. Цудортранс СССР, главдортрансы союзных республик, ЦС Автодора, дорожные и автодорожные организации соревнующихся республик (краев и областей) обязуются принять все меры как к расширению производства и своевременному выполнению заказов на сложные дорожные механизмы, изготавливаемые на союзных заводах, так и к налаживанию их производства на заводах местного значения. Борясь за расширение технической базы дорожного строительства за счет создания новых механизмов, соревнующиеся берут одновременно на себя обязательство обеспечить высокое качество ремонта всего наличного механического инвентаря.

Помимо этого, крупнейшей задачей в области технической вооруженности дорожного строительства является развертывание массового изготовления про-

стейших дорожных снарядов (канавокопателей, утюгов, катков, конных лопат) на местных предприятиях и строительных дорожных дворах в каждом районе для снабжения ими колхозов, сельсоветов и т. д. Задача эта должна быть решена во что бы то ни стало.

Для изготовления этих дорожных снарядов соревнующиеся должны привлекать население в порядке трудового участия.

Чрезвычайно большое значение для ускорения строительства имеет возможно большее привлечение к дорожным работам механической тяговой силы из МТС, совхозов и колхозов. Соревнующиеся обязаны заблаговременно разработать план привлечения к работам тракторов, добившись внесения своих наметок в производственные планы тракторных парков и полного использования их по этой линии. Кроме того, соревнующиеся должны добиться максимального участия в дорожных работах механического транспорта совхозов, колхозов и МТС.

6. До настоящего времени в большинстве республик, краев и областей трудовые ресурсы населения, привлекаемые в порядке закона о труду, использовались далеко не полностью, причем очень широко практиковалась замена трудового участия денежными взносами.

Это обнаруживает непонимание самого смысла закона о трудовом участии, который имеет целью не только использовать труд населения на постройке той или иной дороги, а и привлечь его внимание к борьбе с бездорожьем, заинтересовать его этой работой. На гигантских просторах Страны советов, какими бы мы денежными средствами не обладали, никогда успешно не побороть бездорожье, если за это дело не возьмется само население. Поэтому соревнующиеся должны так разработать объекты, план и методы трудового участия населения в дорожном строительстве, так подобрать кадры руководителей, так провести подготовительную политико-просветительную работу среди крестьянства, чтобы трудовое участие вылилось в форму сознательного похода населения на бездорожье.

Полностью использовать ресурсы трудового участия, допускать замену денежными взносами только в самых исключительных случаях.

Наряду с перечисленными задачами в деле привлечения населения к труду участию по строительству дорог соревнующиеся обязаны обеспечить: высокое качество строительства дорог с трудовым участием и уточнить в месячный срок в дополнение к этому договору имеющиеся нормы выработки на трудодень, копендень, трактородень, автомобиледень по всем видам дорожных работ, согласно эти нормы с той практикой, которая есть в работе передовых коллективов трудящихся-дорожников.

Привлечение населения к трудовому участию по строительству дорог было и будет участком острейшей классовой борьбы. Решительное разоблачение происков остатков кулачества, пытающихся дезорганизовать работу на строительстве, безусловное выполнение заданий по трудовому участию кулацкими хозяйствами, — вот за что соревнующиеся будут бороться с особой силой и непримиримостью.

Но классовый враг, кулак, будет пытаться вредить и пакостить не только в деле привлечения к трудовому участию населения. Мы должны помнить, что не исключена возможность проникновения врага и в наш дорожный аппарат, в особенности низовой, не исключена возможность попыток портить дорожный механический инвентарь и т. д. «Вот почему революционная бдительность является тем самым качеством, которое особенно необходимо теперь большевикам» (Сталин). И мы, соревнующиеся, даем обязательство быть бдительными до конца.

7. Борьба за снижение стоимости строительства, за улучшение качества, за ускорение темпов является одной из основных задач соревнующихся. И решает задачу только широкое использование новейших достижений науки и техники, стандартизация, изобретательство и рационализация труда в деле дорожного строительства. Это положение обязывает соревнующихся расширить научно-исследовательскую работу по применению новых местных строительных материалов, улучшению рецептов смесей, по организации изучения строительного опыта, его систематизацию и взаимообмену. Надо повести решительную борьбу против технической отсталости, косности, консерватизма, развернуть рационализаторскую работу, для которой строительство дорог — непочатый край.

Здесь, во всей этой работе, в достижении высокого качества наших дорожных сооружений, в снижении стоимости строительства, ускорении темпов огромную роль играют командиры дорожного строительства: инженеры, техники, дорожные мастера. Учитывая значение их работы, соревнующиеся республики, края и области берут на себя обязательство вовлечь в соревнование мастеров дорожного дела, усилить в процессе соревнования выращивание новых руководящих кадров, смело выдвигая для этого на ответственную работу проявивших себя талантливых людей, попутно улучшая их культурно-бытовые условия.

8. Но мало только построить дорогу, — надо организовать за ней постоянный уход, производить регулярный ремонт, благоустроить ее, произвести защитные посадки. Поэтому теперь же, не теряя времени, соревнующиеся обязаны ликвидировать беспорядочность существующих дорог путем разбивки на участки и прикрепить их к соседним колхозам, совхозам, сельсоветам, МТС и т. д. для борьбы со снежными заносами, для постоянного ухода и благоустройства. Среди широких масс трудящихся деревни необходимо провести разъяснительную работу, что дороги — это социалистическая собственность, что охрана дороги и лесонасаждение, их благоустройство, защита от снежных заносов есть охрана священной неприкосновенной социалистической собственности.

Соревнующиеся обязаны разработать план прикрепления ранее выстроенных дорог и тех, которые будут построены в 1934 г., а в дальнейшем и в 1935 г.

9. К моменту массового развертывания работ соревнующиеся должны организовать культурно-бытовое обслуживание, создавая на больших объектах с большим количеством рабочих общежития, места ночлега, организуя питание, медицинские пункты, киносеансы, театральные постановки, передвижные библиотеки, снабжение газетами, передвижные ларьки с продовольствием и товарами широкого спроса, передвижные медицинские бригады и т. д. Естественно, что вопрос питания и обеспечения фуражем останется неосуществленным, если за это как следует не возьмутся все местные дорожные (включая районные) организации — за создание собственных фуражных и продовольственных баз. В этом вопросе много могут дать умелая мобилизация внутренних ресурсов дорожных организаций, инициатива, большевистская настойчивость. Но дело здесь не только за дорожными организациями. На помощь соревнующиеся обязаны привлечь кооперацию, Нарпит, Наркомснаб, Наркомдразн, Наркомпрос, всех, чья помощь и поддержка дадут возможность успешно разрешить этот вопрос.

10. Соревнование республик, краев, областей невозможно без помощи общественности в лице ЦК Автодора и его местных организаций, без профсоюзов, комсомола, которые всегда были застрельщиками в дорожном соревновании, наконец без помощи печати, без организации шефства передовых предприятий, политотделов МТС, совхозов, колхозов над отдельными строительными.

Успешное соревнование невозможно без постоянного внимательного отношения к дорожному строительству всех местных партийных организаций, политотделов и советов.

Республики, края и области, вступающие в соревнование, обязуются организовать всемерное содействие и постоянную техническую помощь своим центральным дорожным организациям нижовым звеньям дорожного аппарата, районным, сельским советам.

Местные партийные, советские организации договаривающихся республик, краев и областей берут на себя обязательство неустанно следить за ходом соревнования, направлять его, помогать ему.

11. В дополнение к настоящему общему договору, вступающие в соревнование республики, края и области подписывают социалистические обязательства с точными измерительными объемами качественных заданий и сроков отдельных работ. Цудортранс СССР и главдортрансы обязуются в течение месячного срока спустить на места планы строительства, уточнить лимиты и т. д., на основании которых соревнующиеся составляют свои конкретные обязательства.

12. Для наблюдения за ходом соревнования и выполнения договоров в редакции «Известий ЦИК СССР и ВЦИК» создается специальная комиссия в составе представителей Цудортранса СССР, главдортрансов, ЦС Автодора,

представителей соревнующихся республик, краев и областей, комсомола, ВЦСПС и редакции «Известий», которая производит проверку договора с опубликованием итогов соревнования в газете не реже, чем раз в квартал.

Окончательное решение результатов соревнования за 1934 г. выносится 1 февраля 1935 г.

13. Для премирования соревнующихся республик, краев и областей редакция «Известий» учреждает красное переходящее знамя имени «Известий ЦИК СССР и ВЦИК». Знамя присуждается по-квартально.

Для премирования соревнующихся создается также денежный фонд, первоначально в сумме одного миллиона рублей, на приобретение автомобилей, тракторов, велосипедов и т. д. для коллективного и индивидуального премирования участников соревнования.

14. Республики, края и области, не успевшие включиться в соревнование до подписания настоящего договора в г. Чебоксарах, могут в дальнейшем включиться в соревнование, опубликовав в «Известиях» свое обязательство выполнить условия настоящего договора и прислав копию заключенного с Главдортрансом «социалистического обязательства».

«Договор социалистического соревнования по ликвидации бездорожья в Стране Советов» вступает в силу с момента опубликования его на страницах газеты «Известия ЦИК СССР и ВЦИК».

Договор на первом всекулашском съезде ударников дорожного строительства подписали:

Инициатор соревнования: Чувашская АССР.

Делегации: БССР, Ленинградской области, Винницкой области, Татарской АССР, Уральской области, Марийской автономной области, Западной области, Удмуртской автономной области, Средневожского края, Ивановской области, ЦЧО.

Представители Цудортранса СССР, ЦС Автодора, Главдортранса РСФСР.

Арбитр соревнования: редакция «Известий ЦИК СССР и ВЦИК».

Об организации дорожного при домах колхозника

Циркуляр ГДТ от 10 декабря 1932 г. за № ТУ-39-5

10/VI 1932 г. ВЦИК РСФСР вынесено постановление о передаче всех «домов колхозников» (бывшего дома крестьянина) в ведение исполкомов, а 28/X 1932 г. Совнаркомом РСФСР принято постановление о форсировании финансирования строительства домов колхозника.

В связи с этим число домов колхозника должно значительно увеличиться, а вместе с тем будет улучшена массовая работа среди приезжающих в город колхозников.

С наступлением зимнего периода каждый райдоротдел и райдоринспекторы должны быть заинтересованы в развертывании среди колхозного крестьянства массовой работы по трудовому участию населения, по организации зимних заготовок лесоматериалов, песка, гравия, камня, необходимых для обеспечения дорожных работ в 1933 г.

«Дома колхозника» в городе должны быть лучшими проводниками массовой работы на селе и сделать каждого колхозника подлинным борцом за ликвидацию бездорожья, препятствующего выполнению важнейших хозяйственно-политических кампаний.

Каждому райдоротделу, в районе которого имеется «дом колхозника», необходимо организовать в нем дорожные уголки, которые должны отражать все положительные моменты организации и проведения дорожных работ, в особенности с трудучастием населения. В уголке должны быть, наравне с показателями производственного плана данного района, также показатели хода работ с трудучастием. Все это нужно изобразить в соответствующих диаграммах.

Такие уголки нужно снабдить агит- и техническими плакатами, лозунгами, соответствующей литературой; кроме того поместить фотографии ударников доростроительства с трудучастием и показать лучшие профили дорог района.

Необходимо дать директиву райдоротделам о систематическом выделении одного из работников для проведения бесед в «доме колхозника» с приезжающими колхозниками и разъяснения им всей важности закона о трудучастии.

Отчеты о проведении этой работы райдоротделы и райдоринспекторы должны высылать в дортрансы, а последние в свою очередь ГДТ по приложенной при этом форме один раз в 3 месяца.

Ведомость по учету организованных доруголков при домах колхозника.

по Дортрансу с по

Количество организованных доруголков	Чем оборудованы			Количество проведенных бесед	Сколько человек охвачено беседой
	плакаты	диаграммы	литература		

О типовом договоре по соцсоревнованию в дорожных работах с трудучастием

Циркуляр ГДТ от 26 июля 1932 г. за № ТУ-25

На основе директив, изложенных в письме председателя СНК РСФСР т. Сулимова, обратившего в нем особое внимание на то, чтобы все дорожные работы с трудучастием населения основывались на широком применении соцсоревнования между участвующими, ГДТ РСФСР препровождает форму типового договора по социалистическому соревнованию с приложением перечней примерных обязательств для отдельных организаций.

Руководствуясь препровождаемым договором и обязательствами, надлежит принять меры к широкому внедрению в производство дорожных работ с трудучастием социалистических методов труда, как основного условия наиболее успешного выполнения поставленных правительством заданий.

Как форму договора, так и обязательства следует принять за основу, видоизменяя и расширяя их в зависимости от местных условий при заключении договоров.

Приложение 1.

Типовой договор по социалистическому соревнованию

(Заполняется непосредственно соревнующимися и ударниками)

Рост сельскохозяйственной продукции, даваемый коллективизирующейся деревней и сетью мощных совхозов, резко увеличил грузооборот на дорогах районного и сельского значения. Это обстоятельство, наряду с быстрым внедрением автомобиля и трактора в коллективизированное сельское хозяйство, предъявляет большие требования к новому дорожному строительству и уходу за существующими дорогами.

Успешное выполнение плана дорстроительства 193 . . . г. с трудовым участием населения требует широкого применения социалистических форм и методов труда, а потому:

мы, нижеподписавшиеся вступаем 1) в социалистическое соревнование, 2) объявляем себя ударниками (ненужное зачеркнуть).

Ставим перед собой следующие задачи берем на себя следующие обязательства:

№ по порядку	Наименование объектов сорев- нования	Обязательство					Приме- чание
		Планом нормой задано	Принято в порядке соц- соревнова- ния и удар- ничества	Факти- чески вы- полнено	В % к планово- му зада- нию	В % к приня- тому обя- затель- ству	

Именной список соревнующихся ударников по данному договору

Фамилия, имя, отче- ство	Партийность		Состоит в коллективе, в коммуне
	Член ВКП (б)	Член ВЛКСМ	

Приложение 3

Перечень принятых обязательств по соцдоговору для риков

1. рик берет на себя обязательство план дорожного строи-
тельства 1932 г. с трудовым участием населения выполнить на 100% к
193 ... г., в частности заготовку и подвозку стройматериалов к объектам строи-
тельства в зимний сезон—камня ... куб. м, песка ... куб. м, лесу ... куб. м,
земляные работы закончить не позже ... 193 ...

2. Для успешного выполнения плана дорстроительства с трудовым уча-
стием населения рик выделяет члена президиума, возлагая на него персо-
нальную ответственность за выполнение плана и оказывая в его работе повсе-
дневную практическую помощь.

3. Во всех сельсоветах выделить членов сельсоветов, а в колхозах членов
правления, персонально отвечающих за выполнение плана дорожного строи-
тельства с трудовым участием населения.

4. Закрепить отдельные участки дорог за сельсоветами, колхозами и се-
лениями.

5. Для повседневного наблюдения за выполнением плана дорстроительства
с трудовым участием населения и ухода за дорогами во всех селениях и кол-
хозах выделить доруполномоченных.

6. До 193 ... г. составить списки: 1) трудового населения и ра-
бочего скота, привлекаемых в порядке трудучастия, 2) освобождаемых от
трудучастия и занятых отхожими промыслами, 3) нетрудового и кулацкого
населения.

7. Не позже 193 ... г. проработать на заседаниях сельсоветов,
правлений колхозов, а также на общих собраниях колхозов, совхозов, МТС и
селений оперативные и календарные планы работ.

8. До 193 ... г. ликвидировать на 100% имеющуюся задолжен-
ность за 1931 г. по трудучастию и не позднее 1932 г. закончить сбор
средств с лиц, занятых на отхожих промыслах.

9. Обеспечить 100-процентное участие в дорожном строительстве имеющих-
ся в районе совхозов, МТС, а также частных торговых, промышленных и
других организаций.

10. Не позже 193 ... г. организовать в районе 10-дневные курсы
дорсельуполномоченных с 100-процентным охватом сельсоветов.

11. Всю работу по дорстроительству с трудовым участием населения вести
на основе широкого применения ударничества, соцсоревнования между сель-
советами, колхозами, совхозами, МТС, селениями и бригадами.

12. Осуществлять все проводимые доработы с трудовым участием населения бригадным способом на основе сдельщины и перевыработки, установленных инструкций ЦДТ и ГДТ.

13. Не позже 10 числа каждого месяца регулярно отправлять в Дортранс установленную ГДТ почтовую карточку с отчетными сведениями о ходе дорожных работ с трудучастием населения за все время с начала года.

14. Не реже двух раз в месяц вопросы доростроительства с трудовым участием населения освещать в местной печати.

15. Выделить премиальный фонд в размере руб. для премирования за лучшие количественные и качественные показатели по доростроительству с трудовым участием населения сельсоветов, колхозов, бригад и отдельных товарищей.

16. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания сторонами.

Договор составлен в двух экземплярах; один находится в делах рика, другой в делах рика.

Приложение 3

Перечень примерных обязательств по соцдоговору для сельсоветов

1. сельсовет берет на себя обязательство план дорожного строительства 193 . . . г. с трудовым участием населения выполнить на 100% в 193 . . . г., в частности заготовку и подвозку материалов к объектам строительства в зимний период: камня . . . куб. м, песка . . . куб. м, леса . . . куб. м, земляные работы закончить не позже 193 . . . г.

2. Для успешного выполнения плана доростроительства с трудовым участием населения сельсовет выделяет члена сельсовета, возложив на него персональную ответственность за выполнение плана и оказывая в его работе повседневную практическую помощь.

3. Во всех колхозах выделить членов правлений, персонально отвечающих за выполнение плана дорожного строительства с трудовым участием населения.

4. Закрепить отдельные участки дорог за колхозами и селениями.

5. Для повседневного наблюдения за выполнением плана доростроительства с трудовым участием населения и ухода за дорогами во всех селениях и колхозах выделить доруполномоченных.

6. До 193 . . . г. составить списки: 1) трудового населения и рабочего скота, привлекаемых в порядке трудучастия, 2) освобождаемых от трудучастия и занятых на отхожих промыслах, 3) нетрудового и иждивенческого населения.

7. Не позднее 193 . . . г. проработать на заседаниях правлений и общих собраний колхозов и селений оперативные и календарные планы работ.

8. Строго установить сроки выхода на работы колхозов и селений.

9. До 193 . . . г. ликвидировать на 100% имеющуюся задолженность за г. по трудучастию и не позднее 193 . . . г. закончить обор средств с лиц, занятых на отхожих промыслах.

10. Всю работу по доростроительству с трудовым участием населения вести на основе широкого применения ударничества и социсоревнования между колхозами, селениями и бригадами.

11. Осуществить все проводимые доработы с трудучастием населения бригадным способом, на основе сдельщины и норм выработки, установленных инструкций ЦДТ и ГДТ.

12. Не позднее 5 числа каждого месяца регулярно отправлять в рик установленную ГДТ почтовую карточку с отчетными сведениями о ходе дорожных работ с трудучастием населения за время с начала года.

13. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания сторонами.

Договор составлен в двух экземплярах; один экземпляр находится в делах сельсовета, а другой—в делах сельсовета.

Приложение 4

Перечень примерных обязательств по соцдоговору для колхозов

1. колхоз берет на себя обязательство план дорожного строительства 193 . . . г. выполнить на 100% к 193 . . . г., в частности заготовку и подвозку материалов к объектам строительства в зимний период: камня . . .

куб. м, песка куб. м, леса куб. м, земляные работы закончить не позднее 193 . . . г.

2. Для успешного выполнения плана доро строительства колхоз выделяет члена правления, персонально отвечающего за выполнение плана.

3. Не позднее 193 . . . г. проработать на общем собрании колхоза оперативный и календарный планы.

4. Строго соблюдать согласованные с сельсоветом сроки выхода на работы.

5. Всю работу по дорожному строительству вести на основе широкого применения ударничества и соци соревнования между бригадами и отдельными ее членами.

6. В установленные сельсоветом сроки аккуратно представлять все отчетные данные о выполнении плана дорожного строительства.

7. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания сторонами.

— Договор составлен в двух экземплярах; один экземпляр находится в делах колхоза, а другой в делах колхоза.

Приложение 5

Перечень примерных обязательств по содоговору для совхозов и МТС

1. совхоз, МТС берет на себя обязательство в производственно-хозяйственном плане на 193 . . . г. предусмотреть участие в дорожных работах, определив по согласованию с райком и дорожными органами время выполнения дорожных работ, место и характер их.

2. Согласованный с райком и дорожными органами план участия в дорожном строительстве 193 . . . г. выполнить на 100% к 193 . . . г.

3. В целях наиболее успешного выполнения плана предоставлять:

а) в распоряжение райисполкома все свободные технические силы, могущие быть использованными в качестве технических руководителей проводимых работ, — землемеры, мелиораторы и т. д.

б) в распоряжение дорожных органов всю живую и механическую тяговую силу, транспортные средства, необходимый инвентарь и инструмент вместе с обслуживающим персоналом, запасы топлива и необходимые материалы.

4. В установленные с райком сроки аккуратно представлять все отчетные данные о выполнении плана участия в дорожном строительстве.

5. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания сторонами.

Договор составлен в двух экземплярах; один находится в делах совхоза, а другой в делах совхоза, МТС.

Приложение 6

Перечень примерных обязательств по содоговору для коллективов Автодора

. коллектив Автодора берет на себя обязательство всемерно обеспечить выполнение плана дорожного строительства с трудучастием населения 1932 г. по на 100% к 193 . . . г.

Коллектив Автодора обязуется:

1. Развернуть широкую массовую работу по разъяснению значения трудучастия в доро строительстве, используя радио, печать, вплоть до стениных газет, посылая агитаторов-массовиков на места и т. п.

2. Добиться своевременного составления планов и их обсуждения вплоть до села и колхоза, МТС, совхоза и выдвижения встречных.

3. Организовать соци соревнование и ударничество среди населения, между районами и селами путем показа лучших и худших между колхозными бригадами.

4. Совместно с дорожными органами провести широкие конференции по вопросам трудучастия.

5. Отдельных членов коллектива мобилизовать для посылки в деревню для проведения агитационной работы.

6. Практически содействовать подготовке низового дорожного актива (вербовка слушателей, выделение средств и т. д.).

7. Активно участвовать в конкурсах-смотрах дорожного строительства.

8. Создавать автодорожные посты.

9. Широко использовать такие формы массового содействия работе дорожных органов, как проведение субботников, взятие шефства над дорожными участками и др.

10. Организовать ударные бригады по проведению кампании по сбору недоимок с населения за 1931 г.

11. Добиться, чтобы местная печать приняла широкое участие в освещении дорожного строительства с трудучастием.

12. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания сторонами.

13. Договор составлен в двух экземплярах; один экземпляр находится в делах, а другой в делах

Приложение 7

Перечень примерных обязательств по содоговору для ячеек комсомола

. ячейка ВЛКСМ берет на себя обязательство всемерно содействовать выполнению плана дорожного строительства с трудучастием населения 1932 г. по на 100% 193 г.

Ячейка ВЛКСМ обязуется:

1. Широко развернуть массовую работу по разъяснению значения трудучастия населения в дорожном строительстве, используя радио, печать, вплоть до стенных газет, и посылая на места агитаторов-массовиков.

2. Принять непосредственное участие в проработке планов трудового участия и в обсуждении их на совещаниях сел, деревень, колхозов, МТС, совхозов, давая кулацким хозяйствам удвоенные задания.

3. Установить постоянный контроль за состоянием дорог и дорожного строительства, особенно в районах сплошной коллективизации, где дороги имеют особое значение.

4. Широко развернуть работу по проведению докладов (бесед, организации дорожных уполков в избах-читальнях и пр.).

5. Организовать широкое применение на местах соцсоревнования и ударничества.

6. Непосредственно и активно участвовать на всех проводимых конференциях по вопросам дорожного строительства с трудучастием.

7. Мобилизовать отдельных членов ячейки для посылки в деревню для проведения агитационной работы.

8. Активно участвовать в конкурсах-смотре дорожного строительства.

9. Быть организатором таких форм массового содействия работе дорожных органов, как проведение субботников, взятие шефства над дорожными участками и пр.

10. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания сторонами. Договор составлен в двух экземплярах; один экземпляр находится в делах бюро ячейки, а другой—в делах бюро ячейки.

Приложение 8

Перечень примерных обязательств по содоговору для органов печати

Газета берет на себя обязательства:

1. Путем систематического освещения на страницах газеты вопросов, связанных с дорожным строительством, быть организатором масс в борьбе с бездорожьем, заостряя внимание читателя на узловых вопросах:

а) борьба с обезличкой;

б) применение и развитие социалистических форм труда;

в) борьба за качество работ;

г) систематическое выполнение планов.

2. Непосредственно участвовать в развертывании массовой работы в колхозах и селах путем:

а) организации выездных бригад, рейдов, конференций, совещаний и т. л.;

б) проведения пропагандистской работы;

в) организации соцсоревнования между колхозниками, единоличниками, совхозами, МТС и районами, добиваясь выполнения и перевыполнения планов дорожного строительства, вскрывая при этом все случаи оппортунистического отношения к борьбе с бездорожьем со стороны отдельных лиц и отдельных организаций.

3. Организовать руководство низовой печатью (краевая — районной, районная — низовыми многотиражками и стенгазетами) путем живого инструктажа.

4. Взять под свой непосредственный контроль один из участков дорожного строительства, содействуя организации на нем образцовой постановки работы с перенесением этого опыта на другие участки строительства.

5. Вести всю работу в тесном контакте с дорожными органами, автодорожными организациями и профсоюзами.

6. Принять активное участие в проведении конкурсов-смотров дорожного строительства с трудучастием населения.

7. Настоящий договор вступает в силу со дня подписания его сторонами. Договор составлен в двух экземплярах; один находится в делах конторы газеты, а другой — в делах конторы газеты.

VIII. Органы по управлению хозяйством низовой сети дорог и трудовому участию.

О реорганизации управления автодорожным хозяйством

Циркуляр ГДТ РСФСР от 26 февраля 1934 г. № 20-60

Постановлением СНК РСФСР от 25 января 1934 г. утверждены основные положения о реорганизации работы дортрансов, их структура и штаты.

В основу перестройки системы управления автодорожным хозяйством, — в соответствии с преподанными партией и правительством организационными установками по угольной промышленности и ж.-д. транспорту, а также тезисами т. Катановича к XVII партийному съезду об организации советского аппарата, — положено хозяйственно-отраслевое начало.

В области автодорожного дела отдельными хозяйственно-отраслевыми частями общей возложенной на дортрансы работы следует считать:

а) дорожное хозяйство на дорогах I—III классов (служба эксплуатации дорог);

б) дорожное хозяйство на дорогах низовой сети, осуществляемое при помощи трудового участия населения;

в) новое дорожное строительство дорог I—III классов;

г) регулирование деятельности автомобильных и гужевых транспортных хозяйств на территории области, края, АССР, а также непосредственное руководство автогужевыми трестами системы ГДТ РСФСР.

В соответствии с этим работа дортрансов по осуществлению возложенных на них задач должна быть перестроена таким образом, чтобы в органах управления каждой отдельной отраслью была сосредоточена вся совокупность функций, обеспечивающих самостоятельность и полную законченность соответствующей хозяйственной деятельности.

Руководители отраслевых отделов дортрансов должны обладать достаточными полномочиями для вполне самостоятельного ведения вверенной им работы на основе установок и общих указаний начальника дортранса и нести всю полную ответственность за эту работу в отношении организации ее, содержания, применяемых методов, связей по работе и осуществляемых функций. Они должны непосредственно сами при помощи состоящего при них аппарата оперативно осуществлять работу по вверенной им отрасли хозяйственной деятельности, проявляя в ней необходимую самостоятельность и не прибегая к постоянному и повседневному обращению к начальнику Дортранса за указаниями или прямыми решениями возникающих в процессе работы текущих вопросов. Они непосредственно осуществляют планирование деятельности по вверенной им отрасли, охватывая планом работу всех подведомственных отраслевых органов, осуществляют организационное и техническое руководство, инструктирование, инспектирование, контроль, технирование, организацию труда, подбор и комплектование кадров, техпропаганду и т. п.

Начальники дортрансов увязывают в одно целое работу отраслевых частей, координируя ее, согласовывают с другими отраслями народного хозяй-

ства края, области, АССР, и непосредственно руководят остающимся в структуре аппарата функциональным планово-финансовым сектором, который по отношению к отраслевым частям Дортранса в роли штаба, регулирующего отраслевую работу без непосредственного вмешательства в оперативную деятельность.

Начальники дортрансов при перестройке работы аппарата должны обеспечить проведение в этой работе плановости, единоначалия и строгой ответственности каждого работника за порученный участок работы. Для этого необходимо точно разграничить круг предметов ведения каждой структурной части и конкретно определить взаимные связи между всеми частями внутри аппарата и в отношении с подведомственными органам.

Вся организация дортрансов и их работы должны проводиться при ближайшем и активном участии в ней общественности и профессиональных органов. По возникающим в процессе работы по перестройке организационными и методическим вопросам при невозможности разрешения их на месте следует обращаться в ГДТ РСФСР (по управлению делами).

Разработанные после реорганизации положения о Дортрансе, а также его структурных частях, планы работ Дортранса и штатное расписание должны быть представлены в ГДТ для сведения.

Об организации в дортрансах секторов трудового участия

Приказ начальника ГДТ от 29 марта 1932 г. за № 46

В 1932 г. по плану, утвержденному правительством СССР и РСФСР, основным вложением в дорожное строительство является трудовое участие населения.

Составляя 65% общих вложений в дорожное хозяйство республики, оно по отдельным областям (краям, АССР), а в особенности районам является почти единственным материальным фондом строительства.

В этих условиях трудучастие приобретает решающее значение в выполнении плана 1932 г., так как от показателей по трудучастию будут зависеть общие показатели выполнения плана дорожных работ 1932 г.

Это значение трудучастия требует решительной перестройки всей работы ГДТ, в особенности дортрансов, с таким расчетом, чтобы весь аппарат был мобилизован для обслуживания и удовлетворения нужд трудучастия. Работа по организации привлечения трудучастия должна стать стержневой работой всех дорожных органов, запросы и нужды трудового участия должны удовлетворяться в первую очередь.

В соответствии с изложенным на основании постановлений коллегии НК РКИ от 5/X 1931 г. № 40 в целях усиления руководства организацией привлечения населения к трудовому участию в дорожных работах приказываю:

1. Организовать в составе аппаратов дортрансов секторы трудового участия.
2. Начальниками организованных согласно пункту 1 секторов трудучастия назначить заместителей начальников дортрансов.
3. Работу секторов трудучастия организовать на основе положения о секторе трудового участия при ГДТ.
4. Организацию секторов трудучастия закончить к 15 апреля с. г. и сообщить фамилии их начальников.

О проектах положений о райдоротделах, о заведующих дорожным делом сельсовета и дорожных уполномоченных

Циркуляр ГДТ от 1 июня 1932 г. за № ТУ-16-а-7

Прилагаемые проекты положений: 1) «Об отделах дорожного хозяйства районных исполнительных комитетов (райдоротделах)», 2) «О заведующих дорожным делом сельсоветов», 3) «О дорожных уполномоченных колхозов и селений». ГДТ предлагает в декадный срок со своим заключением представить на утверждение Совнаркомов АССР, краевых (областных) исполкомов.

Утвержденные положения спустить на места для руководства, одновременно представив по одному экземпляру в ГДТ.

Приложение 1

Положение об отделах дорожного хозяйства районных исполнительных комитетов (райдоротделах)

I. Общие положения

1. Районный отдел дорожного хозяйства (райдоротдел) находится в составе районного исполнительного комитета, подчиняется по предметам его ведения райисполкому, краевым (областным, АССР) управлениям шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (дортрансам) и входит в общую систему дорожных органов РСФСР.

2. В своей деятельности райдоротдел руководствуется директивными указаниями правительства, действующими законами и постановлениями край, обл. и райисполкомов, распоряжениями ГДТ РСФСР и краевых (областных, АССР) дортрансов.

3. Райдоротдел возглавляется заведующим, который назначается из членов президиума райисполкома; назначение и увольнение заведующего райдоротделом производится райком по согласованию с краевым (областным, АССР) Дортрансом.

4. На райдоротдел возлагается:

а) Заведывание всем дорожным хозяйством низовой сети дорог районного и сельского значения и ведение учета этих дорог; общий надзор за исправным состоянием всех дорог и подъездных путей, находящихся в пределах района; осуществление строительства дорог низовой сети района, их ремонт и содержание; контроль за соблюдением правил езды по всем дорогам района.

б) Установление планового регулирования трудового участия населения в дорожном строительстве и составление производственных планов дорожных работ с трудовым участием по району; составление планов финансирования этих работ и общего сводного плана дорожных работ по району.

в) Общее организационное и техническое руководство дорожными работами на дорогах низовой сети в пределах района; инструктирование сельсоветов, колхозов, МТС, совхозов по всем вопросам, связанным с выполнением плана дорожных работ с трудовым участием населения.

г) Организация массовой работы и технической пропаганды по вопросам трудового участия населения и установление деловой связи по этим вопросам с общественными организациями, ВЛКСМ, Автодором, профорганизациями и местной печатью.

д) Учет автогужевого транспорта и автогужевых перевозок на территории района, выявление их потребности в оборудовании и снабжении.

II. Предметы ведения

5. К предметам ведения райдоротдела относятся:

А. Планирование и учет

а) Составление контрольных цифр дорожных работ с трудовым участием населения и развертывания их по сельсоветам.

б) Составление финансовых и осуществление финансирования дорожного строительства дорог низовой сети, распределение дорожных фондов на дорожные строительства и денежных средств между сельсоветами района.

в) Разработка перспективных, производственных годовых, квартальных и месячных планов дорожных работ с трудовым участием населения совхозов всех систем, МТС, колхозов, хозяйственно-промышленных и других предприятий; согласование планов с райземуправлением и представление их на утверждение краевого (обл., АССР) Дортранса.

г) Составление совместно с райпланом и райземуправлением общего сводного плана дорожных работ, осуществляемых на территории района всеми ведомствами и организациями.

д) Составление заявок на снабжение района дорожными машинами, инструментами и дефицитными стройматериалами.

е) Наблюдение за выполнением плана дорожных работ с трудовым участием и составление оперативной отчетности.

ж) Представление в край (обл., АССР) дортрансы в установленные сроки периодических отчетов о своей работе и сведений о ходе дорожных работ.

з) Ведение учета автомобильного и гужевого транспорта, их работы и выявление потребности в автогужево-м транспортном хозяйстве на территории района; составление планов роста автогужевого хозяйства в связи с экономическим развитием района.

и) Увязка работы с районным управлением планирования перевозок.

Б. Организация и руководство дорожным строительством

а) Общее организационно-техническое руководство дорожными работами с трудовым участием населения в пределах района и разрешение всех связанных с этими работами вопросов.

б) Технический надзор за дорожными работами, проводимыми на территории района; инструктирование и руководство работой заведующих дорожным делом сельских советов, доруполномоченных селений и колхозов, инструктирование сельсоветов, МТС и совхозов по всем вопросам, связанным с выполнением плана дорожных работ.

в) Руководство организацией в районах и сельских советах штабов, троек и других междоместных органов в целях усиления темпов развития работ с трудовым участием населения.

г) Производство технических и рекогносцировочных изысканий на дорогах с наибольшей грузонапряженностью и экономических обследований в области дорожного строительства на территории района.

д) Рациональная расстановка рабочей силы на дорожных работах путем подбора соответствующих квалификаций с использованием их по специальности; целесообразное распределение и наиболее полное использование дорожных машин и снарядов, строительных материалов, инструментов и оборудования.

е) Доведение планов дорожных работ с трудовым участием населения до каждого селения, колхоза, отдельной бригады и двора, с точным указанием объектов работ, начала и окончания производства работ с установлением рабочих уроков согласно норме выработки по отдельным видам работ; внедрение методов рационализации и поощрение изобретательства.

ж) Прикрепление отдельных участков дорог к сельсоветам, колхозам, МТС и совхозам всех систем для постройки новых дорог, а также текущего ремонта, содержания и охраны существующих дорог; составление дорожной карты района.

з) Организация привлечения к трудовому участию в дорожном строительстве совхозов всех систем, МТС, государственных хозяйственно-промышленных и частных предприятий.

и) Привлечение инженерно-технических работников организаций, заинтересованных в дорожном строительстве, к участию в работах на низовой сети дорог.

к) Организация строительных дворов по изготовлению стандартных деталей деревянных мостов и труб, простейших дорожных машин, дорожного инвентаря и инструмента.

л) Ведение инвентаризационного учета районных и сельских дорог, их протяжение между населенными пунктами, ширина полотна и проезжей части дорог, род одежды, грунт, характерные продольные и поперечные уклоны, ситуация прилегающей к дороге местности, расположение и мощность карье-

ров: гравия, песка, глины, камня, сведения о материале, дальность возки; полный учет дорожного хозяйства и оборудования; классификация дорожной сети района в зависимости от экономического значения и грузонапряженности.

м) Организация культурно-бытового обслуживания участвующего в дорожных работах населения в порядке трудового участия в пределах района.

н) Организация медпунктов и пунктов общественного питания в местах производства работ с трудовым участием населения.

о) Разработка мероприятий по сбору денежных взносов и штрафов за уклонение от трудучастия населения, совхозов и МТС, хозяйственно-промышленных и частных предприятий; непосредственное использование этих средств на дорожное строительство.

п) Общее руководство и осуществление охраны мостов и искусственных сооружений во время половодья от ледохода и принятие противопожарных мер (охраны) на дорогах низовой сети.

р) Организация, техническое руководство дорожными работами, проводимыми за денежный расчет на дорогах низовой сети района.

с) Установление объектов особо важных дорожных сооружений, подлежащих специальной охране.

т) Организация и ведение заготовки местных строительных материалов и предметов снабжения дорожного строительства и хозяйства на низовой сети.

у) Осуществление приемки дорожных работ на низовой сети, выполняемых в пределах района.

ф) Организация дорожноремонтных баз по ремонту и содержанию дорог низовой сети с трудучастием населения и руководство их работой.

х) Принятие мер безопасности на дорожных работах с трудовым участием населения.

ц) Зимнее содержание дорог низовой сети района.

В. Массовая работа и техпропаганда

а) Организация и проведение районных дорожных конференций, совещаний и конкурсов по вопросам трудового участия населения в дорожном строительстве.

б) Разработка и проведение мероприятий по организации месячников, декадников, субботников и других форм массовых кампаний.

в) Внедрение в дорожные работы с трудовым участием населения социалистических форм труда; социалистическое соревнование и ударничество; организация вызовов на социальное соревнование между районами, сельсоветам, колхозами, бригадами, МТС, совхозами и пр.

г) Создание районных премиальных фондов и конкурсных комиссий и премирование лучших сельсоветов, колхозов, бригад и отдельных отличившихся ударников на трудовом участии.

д) Привлечение к дорожному строительству с трудовым участием населения общественных организаций: комсомола, Автодора, Осоавиахима, школ, изб-читален, депутатских групп и секций благоустройства или дорсекций; организация общественности вокруг вопроса дорожного строительства через местную печать, радио, кинопередвижки, показательные дорожные выставки и т. д.

е) Организация и проведение отчетных кампаний по дорожным работам с трудовым участием населения.

ж) Создание дорожных уголков при сельсоветах и в изб-читальных, снабжение их популярной литературой по дорожному и автомобильному делу: брошюрами, журналами, бюллетенями, плакатами и листовками.

III. Штат и кадры

6. Штат аппарата райдоротдела устанавливается обл. крайисполкомами (СНК АССР) и согласовывается с органами НК РКК РСФСР.

Содержание аппарата райдоротдела и зав. дорожным делом сельсовета относится на местный бюджет.

7. Организация, комплектование и руководство курсами десятников, доруполномоченных селений и колхозов и бригадиров является ответственной функцией райдоротдела по пополнению пробела в кадрах.

Комплектование производится из активистов, демобилизованных красноармейцев, инженерно-технических войск, комсомольцев, автодорожцев и т. д.

8. Установление мер поощрения наиболее способных бригадиров и отдельных работников дорожного строительства, отмеченных в успешном выполнении заданий путем продвижения (бригадиров в десятники, мастера) и внедрения в практику подбора выделенных лиц для посылки на учебу по подготовке на средне-технические должности в дорожном строительстве.

IV. Ответственность

9. Райдоротдел (а где их нет, дорожные инспекторы) в соответствии с возложенными на него обязанностями наравне с райисполкомами и сельсоветами несет ответственность:

а) за своевременное привлечение населения к дорожным работам, контроль за организованным использованием, правильным ведением учета трудового участия населения в дорожных работах и за оценку этого участия, а также за полное привлечение и использование предусмотренного планом дорожного строительства с трудовым участием населения, колхозов, МТС, совхозов всех систем, хозяйственно-промышленных и частных предприятий.

б) За организационно-техническое руководство дорожным строительством, выполнение утвержденных производственных планов этого строительства, своевременную заготовку строительных материалов, изготовление необходимых простейших дорожных машин, инвентаря, инструмента и оборудования, рациональную расстановку рабочей силы на дорожных работах, максимальное использование дорожных машин и снарядов, а также своевременное представление в край (обл., АССР) Дортранс сведений о ходе дорожных работ.

в) За сохранное содержание дорог низовой сети района.

Приложение 2

Положение о заведывающих дорожным делом сельских советов

I. Общие положения

1. Заведующий дорожным делом сельсовета подчиняется по предметам своего ведения сельсовету и районному дорожному отделу (инспектору).

2. В своей деятельности зав. дорожным делом сельсовета руководствуется постановлениями райисполкома и сельсовета и распоряжениями райдоротдела (инспектора).

3. Зав. дорожным делом сельсовета назначается из членов сельсовета; назначение и увольнение зав. дорожным делом сельсовета производится сельсоветом по согласованию с райисполкомом через райдоротдел (инспектора).

4. На зав. дорожным делом сельсовета возлагается:

а) составление плана дорожных работ по дорогам низовой сети и с трудовым участием населения на территории сельсовета;

б) общее руководство и наблюдение за выполнением плана дорожных работ; оказание содействия сельским и колхозным дорожным работникам;

в) наблюдение за достаточным и своевременным финансированием дорожного строительства в пределах сельсовета;

г) разъяснительно-массовая работа по вопросам трудоустройства населения при посредстве общественности: ячеек комсомола, Автодора, изб-читален, стенгазет и пр.

II. Предметы ведения

5. Составление плана дорожных работ на территории сельсовета по дорогам низовой сети и с трудоустройством населения в соответствии с контрольными цифрами, указанными райисполкомом, и на основании данных об имеющихся на территории сельсовета — трудовой, конной и трактородной; проведение плана дорожных работ через производственное совещание сельсовета при обязательном участии дорожно-машинистов селений, колхозов, представителей МТС, совхозов и общественности; представление на утверждение пленума сельсовета обсужденного на производственном совещании совместно с общественностью плана дорожных работ по сельсовету и направление утвержденного сельсоветом плана в райисполком.

6. Руководство и наблюдение за выполнением плана дорожных работ на территории сельсовета по дорогам низовой сети и с трудовым участием населения в пределах сельсовета; оказание содействия дорожноуполномоченным селений, колхозов и дача указаний по вопросам дорожного строительства; наблюдение за качеством выполняемых работ, рациональной расстановкой и использованием рабочей силы, материалов, дорожных машин и инструментов.

7. Плановое финансирование дорожного строительства в пределах сельсовета, распределение денежных и материальных средств из сельских бюджетов.

8. Содействие в организации сельских штабов и сельских троек в целях усиления темпов развития дорожных работ на территории сельсовета по дорогам низовой сети и с трудовым участием населения.

9. Доведение планов дорожных работ на территории сельсовета по дорогам низовой сети и с трудовым участием населения до каждого селения, колхоза (бригады и двора), с указанием объектов работ, рабочих уроков, сроков начала и окончания производства работ.

10. Закрепление отдельных участков дорог за селениями и колхозами для ремонта, систематического содержания и охраны.

11. Учет потребности в организации мастерских для изготовления и ремонта инструмента, инвентаря и простейших дорожных снарядов.

12. Учет дорожной сети в пределах сельсовета с установлением протяжения между пунктами, ширины полотна и проезжей части, рода одежды, наличия мостов и труб и их погонажа, а также учет карьеров: гравия, песка, глины, камня, их расположение и мощность; сведения о лесоматериале и дальности возки; полный учет дорожного инвентаря и оборудования.

13. Организация и наблюдение за своевременной заготовкой и подвозкой к месту работ местных строительных материалов для дорожных работ в пределах сельсовета.

14. Принятие мер охраны мостов и всех искусственных сооружений на дорогах низовой сети на территории сельсовета во время весеннего половодья от ледохода и противопожарной охраны этих сооружений.

15. Составление списков граждан, уклонившихся от трудучастия, и представление списков на утверждение президиума сельсовета для наложения на них денежных взысканий.

16. Учет выполненных дорожных работ на территории сельсовета и представление в райдоротдел река сведений о ходе дорожных работ.

17. Проведение месячников, декадников, субботников и других массовых кампаний в дорожном строительстве.

18. Организация совместно с общественностью (комсомола, Автодора и др.) социализации между сельсоветами, селениями, колхозами и бригадами, представление лучших селений, колхозов и ударников к премированию.

19. Проведение на сходах и собраниях разъяснительных кампаний при посредстве ячеек комсомола, автодора, избачей и стенгазет о целях и задачах дорожного строительства с трудовым участием населения.

20. Подбор и посылка на учебу лучших ударников, бригадиров и отдельных граждан для подготовки на должности десятников, дормастеров и техников.

21. Организация совместно с комсомолом и автодором дорожных уголков при сельсоветах и избах-читальнях и пополнение их при помощи райдоротдела популярной литературой по дорожному и автомобильному делу.

III. Ответственность

22. Зав. дорожным делом сельсовета в соответствии с возложенными на него обязанностями наравне с сельсоветом несет ответственность:

а) за своевременный выход населения на дорожные работы, организованное использование и правильное ведение учета трудового участия населения в дорожных работах, а также за полное привлечение и использование предусмотренного планом дорожного строительства участия селений, колхозов, МТС и совхозов, хозяйственно-промышленных и частных предприятий;

б) за организацию и руководство дорожным строительством, ремонтом, содержанием и охраной дорог в пределах сельсовета, за выполнение утвержденных производственных планов этого строительства, своевременную заготовку строительных материалов, изготовление простейших дорожных машин,

инвентаря, инструмента и оборудования; за правильную расстановку рабочей силы на дорожных работах, максимальное использование дорожных машин-снарядов, а также своевременное представление в райдоротдел сведений о ходе дорожных работ;

в) за сохранное содержание сельских дорог.

Приложение 3

Положение о доруполномоченных селений и колхозов

I. Общие положения

1. Доруполномоченные селений и колхозов подчиняются сельсовету через зав. дорожным делом сельсовета.

2. В своей деятельности доруполномоченные селений и колхозов руководствуются постановлением райисполкома и сельсовета и распоряжениями райдоротдела и зав. дорожным делом сельсовета.

3. Доруполномоченные селений назначаются по одному в каждом селении из числа лиц, знакомых с дорожным делом; доруполномоченные колхозов назначаются по одному на каждый колхоз из членов правления колхоза, сохраняя свои полномочия на весь срок, на который правление избрано; назначение и увольнение доруполномоченных селений и колхозов производится сельсоветом по согласованию с зав. дорожным делом сельсовета.

4. На доруполномоченных селений и колхозов возлагается:

а) учет рабочей и гужевой силы, подлежащей использованию в дорожных работах, установление рабочих уроков и учет выполненных работ;

б) руководство дорожными работами и наблюдение за выполнением плана дорожных работ в пределах селения и колхоза;

в) разъяснение населению вопросов, связанных с проведением дорожных работ с трудучастием.

II. Предметы ведения

5. Составление списков всего трудоспособного взрослого населения в возрасте: мужчин от 18 до 45 лет, женщин от 18 до 40 лет, рабочего скота, гужевых транспортных средств и тяговой механической силы, подлежащих использованию в дорожном строительстве.

6. Установление и обсуждение объектов дорожных работ на совещаниях колхозов и селений.

7. Руководство и наблюдение за выполнением плана дорожных работ в пределах селений и колхозов, руководство работой бригадиров, наблюдение за качеством выполняемых работ и правильной расстановкой работы.

8. Организация сельских троек содействия дорожному строительству с трудовым участием населения.

9. Разбивка участвующих в дорожном строительстве граждан на бригады, назначение бригадиров, знакомых с дорожным строительством, из числа демобилизованных красноармейцев инженерно-технических войск, комсомольцев, автодоровцев, культурных работников и т. д., распределение работ между бригадами и дача уроков отдельным гражданам.

10. Указание объектов рабочих уроков, места предполагаемой работы бригады, срока выхода на работу и окончания ее и перечня необходимого инструмента для производства намеченной работы.

11. Организация ремонтной службы и систематического содержания дорог в пределах прикрепленных участков дорог к селению и колхозу.

12. Организация своевременной заготовки местных строительных материалов для дорожных работ: гравия, песка, глины, камня, лесоматериала и подвозки их к месту работ.

13. Организация бригад для охраны мостов и всех искусственных сооружений на дорогах во время весеннего половодья; противопожарная охрана в пределах прикрепленного участка дороги к селению и колхозу.

14. Составление списков неявишихся на работу граждан и представление списков в сельсовет.

15. Составление сводок о ходе дорожных работ и представление их в сельсовет.

16. Проведение месячников, декадников, субботников и других массовых кампаний по дорожному строительству.

17. Дача разъяснений сельскому населению по всем вопросам, связанным с проведением дорожных работ.

18. Проведение социсоревнования между бригадами и отдельными ударниками и представление в сельсовет лучших ударников к премированию.

19. Подбор и представление через сельсовет на учебу лучших ударников бригадиров и отдельных граждан для подготовки дорожноуполномоченных, дорожников и десятников.

III. Ответственность

20. Дорожноуполномоченные селений и колхозов в соответствии с возлагаемыми на них обязанностями несут ответственность:

а) за точный учет граждан и тяговой силы, подлежащих привлечению к дорожным работам с трудучастием в пределах селения и колхоза;

б) за руководство дорожными работами и наблюдение за выполнением плана дорожных работ;

в) за правильную расстановку участвующих граждан на работах, распределение работ между бригадами, указанием объектов работ рабочих уроков, сроков начала и окончания производства работ, необходимого инструмента и оборудования для намеченных работ и своевременное представление в сельсовет сведений о ходе дорожных работ.

О персонале, руководящем дорожным строительством низовой сети

Циркуляр ГДТ РСФСР от 21 января 1934 г. за № 19-ро

Предварительные итоги дорожного строительства с трудовым участием населения 1933 г. свидетельствуют, что в целом ряде АССР, краев и областей планы дорожных работ не выполнены, причем качество этих работ, не исключая и тех краев, где планы в количественном отношении выполнены и перевыполнены, продолжает оставаться на очень низком уровне.

Это свидетельствует о том, что руководство строительством и ремонтом дорог низовой сети как в дортрансах, так и в райотделах не на должной высоте.

В решениях IV сессии ВЦИК по докладу зам. председателя СНК РСФСР т. Лебеде о дорожном строительстве вынесено постановление об улучшении руководящего состава работников дорожных органов (§ 11). В соответствии с этим решением ГДТ предлагает провести следующие мероприятия:

1. Проверить весь наличный состав отделов районных и сельских дорог дортрансов и райдоротделов, укрепив их квалифицированным техническим персоналом и усилив партпрослойку.

2. Для организации привлечения населения к дорожному строительству в районах, селениях и колхозах широко привлекать ударников, колхозников, активистов дорожного дела.

3. Добиться специальных постановлений СНК АССР, край- и облысполкомов о том, чтобы начальники районных дорожных отделов назначались райисполкомами только по согласованию с начальниками краевых и областных дортрансов, согласно решению сессии ВЦИК (§ 11).

4. Начальниками райдоротделов назначать лиц, знакомых с дорожным строительством, принимая меры к систематическому повышению их квалификации.

О выделении и подготовке бригадиров дорожных бригад на низовой сети

Циркуляр НКЗема и ЦДТ РСФСР от 27 января 1934 г. за № 17-ро

Итоги дорожного строительства 1932 и 1933 гг. показали, что качество дорожных работ на низовой сети дорог продолжает оставаться неудовлетворительным. В основном это зависит от недостаточной квалификации низовых дорожных кадров и в связи с этим от неудовлетворительного технического руководства.

Из опыта проведения работ 1933 г. видно, какую огромную пользу в деле повышения качества дорожного строительства оказало выделение колхозам специальных дорожных бригад, широко практикуемое в Татарской АССР, Марийской автономной области и других районах.

В 1934 г. выделение колхозных бригад должно найти более широкое применение и в связи с этим дорожными и земельными органами должны быть приняты решительные меры по линии их организационного и технического управления.

Особое значение в этом вопросе имеет подготовка из состава колхозников кадров дорожных бригадиров.

В соответствии с решением IV сессии ВЦИК (§ 15, п. «в») ЦДТ и Наркомзем СССР предлагают: выделить из состава колхозников лиц, способных возглавить дорожные бригады, и пропустить их через организованные при край (обл., АССР) дортрансах, эксплуатационных участках и райисполкомах краткосрочные курсы.

Выделенные бригадиры должны быть по окончании курсов возвращены в распоряжение колхозов, командировавших их, и взяты на учет соответствующими райдоротделами для проведения в дальнейшем систематического инструктажа их, ознакомления со всеми достижениями дорожной техники и дальнейшего повышения их квалификации.

О районных отделах дорожного хозяйства

Постановление ЦИК и СНК СССР от 17 ноября 1934 г. за № 2593

Во исполнение статьи 8 «Основных положений о районных съездах советов и районных исполнительных комитетах» (С. 3. Союза ССР 1930 г. № 52, ст. 545 и 1931 г. № 61, ст. 396) Центральный исполнительный комитет и Совет народных комиссаров союза ССР постановляют:

Образовать во всех районных исполнительных комитетах отделы дорожного хозяйства.

IX. ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДОРОЖНЫХ РАБОТНИКОВ НА НИЗОВОЙ СЕТИ

Программа краткосрочных курсов для подготовки заведующих райдоротделами, райинспекторов, зав. дорожным делом сельсоветов, доруполномоченных селений колхозов

Цикл I

1. Экономика дорожного хозяйства

1. Значение дорог в политическом и экономическом отношениях и влияние состояния дорог на экономическое и культурное развитие района.
2. Протяжение дорог по роду одежды в километрах и в процентном соотношении.
3. Выбор направления дороги и технические условия, предъявляемые к дорожной сети в зависимости от грузонапряженности.
4. Стоимость перевозок от состояния дорожной сети.
5. Эффективность дорожного строительства.

II. Трудовое участие населения в дорожном строительстве

А. Общее понятие о трудовом участии

(Основные законы и положения правительства, инструкция ГДТ и циркуляры ГДТ и НКЗ о трудовом участии МТС и совхозов и т. п.).

1. Что такое трудучастие и причины, вызывающие его применение.
2. Хозяйственно-политическое значение трудучастия.
3. Значение трудового участия населения в дорожном строительстве.
4. Удельный вес трудучастия в общих вложениях в дорожное строительство.
5. Порядок привлечения к дорожным работам с трудучастием и ответственность за уклонение.
6. Льготы по освобождению от трудового участия в дорожном строительстве.
7. Замена трудучастия денежным взносом (отходники и пр.) и штрафы с уклоняющихся.
8. Средства по организации дорожных работ с трудучастием.

Б. Планирование и учет

- 1) Учет населения и тяговой силы;
- 2) контрольные цифры и производственный план работ, показатели контрольных цифр и плана: люди, рабочий скот, тракторы, трудодень, конедень, трактородень;
- 3) формы контрольных цифр и инструкция ГДТ о порядке составления плана работ, общий порядок прохождения плана;
- 4) единые расценки контрольных цифр и плана;
- 5) физические показатели дорожных работ с трудучастием;
- 6) формы и составление оперативной отчетности;
- 7) представление периодических отчетов о своей работе и сводок о ходе дорожных работ.

В. Организация и руководство дорожным строительством с трудучастием населения

- 1) Организация дорожных работ с трудовым участием, порядок определения и распределения задания для селения, колхоза и бригад, наряды с указанием норм выработки и места выхода на работу и количества потребного инструмента;
- 2) организация бригад и доведение планов до каждого селения, колхоза, бригады и членов бригады;
- 3) ликвидация обрывки дорог, прикрепление дорог к селениям, колхозам, МТС и совхозам;
- 4) правильная расстановка рабочей силы путем подбора соответствующих квалификаций и наблюдение за правильным выполнением работ согласно техническим правилам, типам и нормам;
- 5) использование зимнего времени для организации заготовок местных строительных материалов и подвозка к месту работ лесоматериала, камня, гравия, песка и пр.;
- 6) организация строительных дворов по изготовлению стандартных деталей искусственных сооружений и простейших дорожных машин и инструмента;
- 7) учет дорожного имущества, дорожных машин, инвентаря и инструмента;
- 8) целесообразное распределение и наиболее полное использование дорожных машин и снарядов, строительных материалов, инструмента и оборудования;
- 9) осуществление приемки законченных работ, а также приемки материалов, обмеры и качество материалов;
- 10) ведение журнала учета работ;
- 11) охрана искусственных сооружений, дорог и насаждений, подготовительные работы и пропуск весенних вод;
- 12) составление дорожной карты района с нанесением на карту всех искусственных сооружений, состояние участков дорог, мест расположения карьеров камня, гравия и песка, а также и лесоматериала.

Г. Массовая работа и техпропаганда

- 1) Дорожные конференции, совещания и конкурсы по вопросам дорожного строительства с трудовым участием населения;
- 2) мероприятия по организации и проведению месячников, декадников, субботников и других форм массовых кампаний по дорожному строительству;
- 3) социалистические методы труда—проведение социосоревнования между сельсоветами, селениями, колхозами и бригадами;
- 4) привлечение к участию в дорожном строительстве с трудовым участием общественности: комсомола, Автодора, Осоавиахима, школ, изб-читален, секций благоустройства и др. организаций;
- 5) культурно-бытовые обслуживания населения, участвующего в дорожном строительстве с трудовым участием населения;
- 6) премиальные фонды, порядок премирования за успешное выполнение работ с трудовым участием сельсоветов, колхозов, бригад и отдельных отличившихся ударников;
- 7) организация общественности вокруг дорожного строительства путем использования местной печати, стенгазет, дорожных выставок, кинопередвижек и пр.

III. Политграмота

Цикл II

IV. Понятие о дорогах и элементах дорог

А. Классификация дорог

1. Деление дорог на классы и типы в зависимости от напряженности движения и рода одежды.

Технические классы дорог I—VI класс; выбор класса дороги производится, как правило, на основании данных грузооборота.

Примечание. Если данные грузооборота отсутствуют или дорога при малом грузообороте имеет большое административно-политическое значение, при определении технического класса дороги руководствоваться вспомогательной схемой ЦДТ.

2. Основные четыре типа дорог:
 - а) грунтовые и гравийные дороги;
 - б) дороги с каменной одеждой;
 - в) дороги с усовершенствованным покрытием;
 - г) дороги высших типов.

Б. Составные части дороги

1. Ось дороги.
2. Проезжая часть.
3. Обочины, канавы, обрезы.
4. Полоса отвода.
5. Продольный профиль.
6. Поперечный профиль.
7. План дороги.
8. Закругления.

В. Водоотвод

1. Влияние влаги на дорожное полотно.
2. Боковые канавы.
3. Отводные канавы.
4. Нагорные канавы.
5. Дренажи.

Г. Понятие о почвах и грунтах

1. Характеристика типов почвы.
2. Состав грунтов и их классификация.

Д. Основные местные материалы, применяемые в дорожном строительстве

1. Камень.
2. Гравий.
3. Песок.
4. Глина.
5. Лесоматериалы.

Примечание. Разработка каменных и гравийных карьеров, добытие, вывозка к месту работ, укладка в штабелы и конуса и их обмеры.

Е. Элементарное понятие об изыскательских работах

1. Технические изыскания—полные, рекогносцировочные.
2. Экономические изыскания.
3. Дорожные обследования.
4. Составление проекта и смет.

В. Устройство грунтовых дорог

А. Вспомогательные работы

1. Устройство тачек.
2. Устройство носилок.
3. Устройство деревянных катков.
4. Устройство котлов.
5. Устройство трамбовок.
6. Устройство шаблонов.
7. Устройство простейших дорожных машин: утюгов, канавокопателей.
8. Устройство ломов, молотков и пр.

Б. Подготовительные работы дорожного строительства

1. Разработка местности для работ.
2. Расчистка дорожной полосы—корчевка лнней, уборка камней.
3. Разбивка земляных работ по устройству насыпей и выемок.
4. Разбивка проектируемых сооружений и профилировочных работ полотна дороги.

В. Земляные работы

1. Последовательность производства земляных работ при устройстве дороги: а) копанье земли; б) перекидка вручную; в) возка тачками.
2. Возведение насыпей слоями 0,4—0,6 м.
3. Устройство выемок продольной и поперечной возкой, условие правильной разработки выемки-водоотвода.
4. Расположение земляного полотна: а) в насыпях, б) в выемке, в) в нулевых отметках, г) на косогорах.
5. Устройство канав треугольных и трапециoidalных, способ рытья канав.
6. Придание проезжей части дороги поперечного ската.
7. Смягчение критических естественных продольных уклонов.
8. Подсыпка низменных мест.
9. Устройство дорожного полотна в песчаных, глинистых, каменных и хрящевых грунтах, в подзолистой почве и болотистых местах.
10. Сопряжение полотна дороги с искусственными сооружениями.
11. Обмер земляных работ в натуре, обмер резервов, подсчет земляных работ, работа вибриками, устройство вибриров и их применение.
12. Трамбовка, планировка, укатка полотна дороги, укрепление откосов насыпей и выемок одерновкой и пр.

Г. Машиннодорожные работы

1. Преимущество машинного способа постройки дорог перед ручным, профилирование дорог простейшими дорожными машинами и снарядами:
 - а) разрыхление грунта вспашкой плугами;
 - б) измельчение вспаханного грунта боронами;
 - в) профилировка канавокопателями и утюгами: дорожный утюг, его устройство и управление им; канавокопатель, его устройство и прием работ;

- г) укатка деревянным катком весом от 1,5 до 3,5 т.
- 2. Профилирование дорог сложными дорожными машинами:
 - а) грейдером, автогрейдером, металлическими утюгами; и пр.;
 - б) управление грейдером, рабочая установка носка, наклон колес, вынос задней оси в сторону, дышлоное управление;
 - в) схема последовательных приемов работ, рабочие обороты, рабочие участки, их протяжение;
 - г) скорость трактора, норма выработки в день;
 - д) агрегаты дорожных машин;
 - е) укатка с профилированной дороги катком весом от 3 до 6 т с числом проходов от 8 до 12 по одному месту в зависимости от качества и влажности грунта;
 - ж) улучшение грунтовой дороги добавками.

Наилучшая смена грунта для грунтовой дороги состоит:

Из песка от 55 до 75 в среднем	60%
» пыли » 18 » 35 »	30 »
» глины » 5 » 12 »	10 »
	100%

- а) рассыпка песка по глинистому основанию, пескование;
- б) рассыпка глины, по песчаному основанию, глинование;
- в) торфование сыпучих песков, укрепление хвойными лапками или вереском;
- г) мелование песчаных, глинистых и черноземных участков дороги;
- д) применение шлака, обжига глин.

Е. Гравийные дороги

1. Устройство гравийного покрытия по подготовленному земляному основанию: а) в корыте (в ящике); б) в полукорыте, и в) по всему профилю в один или два слоя.
2. Регулирование движения экипажей для уплотнения гравия по всей ширине проезжей части помощью и периодически перемещаемых легких рога-ток и т. п.
3. Производство укатки от краев к середине катком весом 3—6 т.

Ж. Устройство оснований для устройства одежды проезжей части дорог

1. Копание ящика с продольными ровиками и воронками.
2. Уплотнение грунта на два ящика укаткой или трамбованием.
3. Доставка на место укладки материала (песок, щебень и камень).
4. Развалка и разравнивание мелких материалов в ящике и воронках, песка и пр.
5. Уплотнение этих материалов трамбованием или укаткой с поливкой.

VI. Дороги с каменной одеждой

А. Устройство мостовой

1. Устройство мостовой из камня булыжного (кругляка), колотого и шашки.
2. Замощение земляного полотна в насыпи, высотой более 1 м, менее 1 м.
3. Способ правильного мощения тычком, суженым концом вниз, отвесно (указать правильные и неправильные приемы мощения), рекомендовать, чтобы мостовщики работали сидя на песке лицом к готовой мостовой.
4. Сортировка камня до приступа их к мощению; подготовка основания, песчаный слой, бордюры, обочины.
5. Трамбовка мостовой в один раз, осаживание трамбовкой камня и выравнивание легкими ударами, по законченному участку замощения 20—25 пог. м.
6. После легкой утрамбовки камнем расщебенка свежесколотой расщебенкой размером 5—25 мм с заполнением швов.
7. Вторичная трамбовка не менее двух раз по каждому камню до полного равномерного уплотнения.
8. Вес трамбовок 25—35 кг, диаметром чугунно-поддона 20—22 см, производство трамбования от краев к середине.
9. Приемка мостовой и засыпка мелким гравием или крупным песком.

Б. Устройство щебеночного шоссе

1. Устройство корыта для щебня с упорными досками и подготовка основания.
2. Доставка щебня, сортировка щебня, грохотка щебня, размер щебня.
3. Рассыпка и разравнивание щебня.
4. Поливка водой.
5. Уплотнение укаткой.
6. Россыпь крупных высевок.
7. Россыпь мелких высевок.

VII. Капитальный ремонт дорог, текущий ремонт и содержание

1. Капитальный ремонт грунтовых дорог, улучшенных, гравийных, мостовых и шоссе.

2. То же текущий ремонт.

3. Сезонное содержание дорог и искусственных сооружений.

В зимнее время: а) устройство снеговых защит помощью щитов, снежных дамб; б) очистка проезжей части от снега лопатами, треугольниками; в) поддержание самого пути в удобопроезде состоянии путем уничтожения неровностей (ухабов, раскатов и пр.); г) подсыпка снега на оголенные места (дамбы и мосты).

В весеннее время: а) расчистка снега у отверстий труб и малых мостиков; б) очистка проезжей части от грязи, скопившейся за зимнее время; в) сколка льда около свайных опор, мостов и ледорезов, подготовка сооружений к ледоходу и пропуск весенних вод; г) очистка нагорных канав, боковых и водоотводных канав, в низких, подтапливаемых дорожных местах; д) поддержка проезда в слабых, пучинистых местах застилкой их хворостом; е) начало систематической утюжки полотна дороги.

В летнее время: а) очистка от грязи мостовых в населенных пунктах; б) очистка боковых и водоотводных канав; в) выравнивание колеи и выбоин на полотне дороги; г) подсыпка подъездов к мостам, ремонт откосов; д) систематическая утюжка полотна дороги.

В осеннее время: а) зеленые насаждения на полотне отвода; б) отвод воды в низких заболоченных местах; в) систематическая утюжка полотна дороги до заморозков; г) закрытие отверстий малых мостов и труб; д) исправление километровых и указательных знаков; е) заготовка щитов, расстановка кольев для щитов.

ЦИКЛ III

VIII. Искусственные сооружения

Общие понятия об искусственных сооружениях, их роль в устранении естественных препятствий, встречаемых дорогой (овраги, ручьи и реки), и обеспечение нормальной непрерывной связи с административно-хозяйственными организациями района и точками глубинных пунктов.

А. Мосты

1. Деревянные балочные мосты малых пролетов.
2. Понятия об определении отверстий мостов.
3. Выбор места постройки моста (перехода).
4. Разбивка свайных опор на месте работ.
5. Понятие о горизонте меженных вод, горизонта высоких вод и ледохода, живом сечении и пойме.
6. Габариты мостов для V и VI классов дорог.
7. Понятие о фасаде, разрезе и плане моста.
8. Детали врубков и сопряжение их между собой.
9. Забивка свай, организация забивки свай, сборка и оснащение копра, глубина забивки и отказ свай, журнал свайной бойки и его ведение.
10. Практические примеры сборки мостов, названные отдельными деталями.
11. Ледорезы, типы ледорезов и их устройство.
12. Типовые правила движения по мостам.

Б. Деревянные трубы

1. Трубы треугольного сечения.
2. Трубы прямоугольного сечения, из пластины и накатника.
3. Основание постройки труб; трубы каменные на сухой укатке и на растворе, бетонные трубы и железобетонные.

IX. Графическая грамота

Практическая разработка чертежей мостов и профилей дорог.

Приложение 1

Краткие методические заметки к программе краткосрочных курсов по подготовке заведующих райдоротделами, доинспекторов, зав. дорожным делом сельсоветов, доуполномоченных селений и колхозов

Успехи социалистического строительства, завершающие построение фундамента социалистической экономики, предъявляют особенно высокие требования к низовым органам советской власти: райисполкомам и сельсоветам—этим рычагам социально-культурного и хозяйственного преобразования Советского союза.

В связи с социалистической реконструкцией сельского хозяйства на базе коллективизации и механизации район является важнейшим звеном в общей цепи наступления социализма по всему фронту, положившего в основу построение бесклассового общества.

В экономическом развитии района особое значение приобретает безрельсовый транспорт и связанные с ним безрельсовые дороги. Это в свою очередь выдвигает вопрос о развитии нового дорожного строительства и надлежащего ремонта и содержания существующих дорог, служащих для связи важнейших хозяйственных пунктов района с погрузо-разгрузочными пунктами железных дорог, пристаней, элеваторов и баз, а также обслуживания посевных и уборочных кампаний и осенне-зимних перевозок.

Разрешение дорожной проблемы в части строительства дорог вновь, ремонта и содержания возможно только при наличии привлечения к этим работам самого населения колхозов, МТС, совхозов и других организаций, хозяйственных и промышленных предприятий, находящихся в сельской местности и пользующиеся дорогами, путем привлечения к дорожному строительству использованием имеющихся у них технических сил, механической и тяговой силы и транспорта.

Для осуществления намечаемого дорожного строительства требуется иметь контингент постоянных организационно и технически подготовленных низовых дорожных работников, в каковых на местах ощущается недостаток, а имеющиеся в ограниченном количестве слабо подготовлены. Для заполнения этого пробела предлагается организовать ряд курсов при дортрансах и райисполкомах по подготовке низовых дорожных работников.

Программа курсов составлена по принципу концентра и охватывает полный курс дорожного дела применительно к трудовому участию населения в дорожных работах; объем курсов должен быть согласован с подготовленностью слушателей.

Предметы курсов разбиты на 3 цикла: первый цикл состоит из общеэкономических и политических предметов; второй и третий циклы состоят из специальных предметов, причем второй цикл охватывает дорожное строительство, третий — искусственные сооружения.

ЦИКЛ I

1. По первому циклу курса должны ознакомить курсантов с экономикой дорожного хозяйства и эффективностью дорожного строительства в части рационального использования механизмов и правильной расстановки рабочей силы.

2. Дать общее полное понятие о значении трудового участия в дорожном строительстве; изучить основные законы и положения правительства, инструкции и циркуляры ГДТ, НКЗ и других ведомственных организаций по вопросам трудучастия.

3. Проработать основные вопросы по политправоте.
4. Ознакомить с планированием и учетом, формами и постановкой этой работы в разрезе сельсовета (района), особенно остановиться на учете населения, на основании годовых и квартальных планов работ, учете работ, составлении периодических сводок о ходе работ; оставление планов и сводок работ объяснить практическими примерами.
5. По организации и руководству дорожным строительством детально изучить вопросы организации и руководства дорожным строительством с трудовым участием населения, углубиться в организационные мероприятия своевременного проведения подготовительных работ и кампаний, обеспечивающих успешное проведение месячников и т. п. В основу организационной работы поставить своевременную заготовку и вывозку местных строительных материалов, обеспечение работ необходимыми инструментами и оборудованием, простейшими дорожными машинами, распределение и целесообразное использование их на работах. Организация охраны дорог и искусственных сооружений во время весеннего половодья. Учет дорог, ликвидации обезлички, порядок прикреплении дорог к селениям и колхозам. Организация текущего ремонта и содержания дорог. Организация постройки строительных дворов по изготовлению стандартных деталей, искусственных сооружений деревянных мостов и труб, простейших дорожных машин и пр.
6. Увязка с общественными, партийными и советскими организациями для совместной работы по труду участию.
7. По массовой работе — внедрение социалистических методов труда — социализация и ударничества; порядок организации и проведения (типовые договоры и т. п.).
8. Проведение разъяснительной массовой работы среди населения вопросов труду участия на собраниях, сходах, беседах и т. п. Организация культурно-бытового обслуживания во время производства дорожных работ с труду участием.
9. Мобилизация внимания общественности — комсомола, Автодора и др. к участию в дорожном строительстве с труду участием при посредстве печати и живого конкретного руководства в дорожных работах.
10. Пропаганда техники дорожного строительства путем создания дорожных уголков, технических лекций, бесед, распространения популярной литературы, плакатов и пр.

ЦИКЛ II

11. Дать понятие о существующих установленных технических классах и основных типах дорог, в общих чертах по первым трем классам дорог и более подробно остановиться на IV, V и VI классах районных и сельских дорог.
12. Изучить основные элементы дорог:
 - а) проезжая часть, б) обочины, боковые канавы, г) полоса отвода, д) продольный и поперечный профили дорог, план дороги и закругления (здесь необходимо дать понятие о размерах элемента поперечных профилей в зависимости от рода движения и грунта, дать понятие о предельных уклонах продольного профиля, радиусах закруглений и разбивки кривых простыми способами, рулеткой и пр.).
13. Ознакомить с влиянием влаги на полотно дорог и водоотводом при посредстве канав, дренажей и пр.
14. Дать понятие о грунтах и почвах, их структуре, основные термины грунтов и виды почв, влажность, размокаемость и влагоемкость грунтов, фильтрация воды через грунт, водопроницаемость, смесь грунтов, пучины и меры борьбы с пучинами.
15. Более подробно остановиться на местных строительных материалах, применяемых в дорожном деле: а) камень, б) гравий, в) песок, г) глина, д) лесоматериал; способ разработки каменных и гравийных карьеров, организация вывозки к месту работ, способ и порядок укладки в штабеля и конуса, приемка и обмеры, предъявляемые технические требования к материалам, их удельный вес.
16. Дать элементарное понятие по изыскательским работам: а) технических дорожных изысканиях (полных, реконструктивных); состав изыскательских партий, употребляемые инструменты, объяснить способ производства изыска-

тельских работ и их назначение; б) экономических изысканиях, их значение; в) дорожных обследованиях, применяемых при составлении планов дорожных работ при неимении изыскательских материалов; г) понятие и составление проектов и смет.

17. По устройству грунтовых дорог в части:

а) вспомогательных работ дать указания о своевременной заготовке необходимого инструмента и оборудования для соответствующих работ: способы организации, изготовления на местах тачек, носилок, деркатков, копров, трамбовок, шаблонов, простейших дорожных машин, утюгов, канавоколателей и т. п.;

б) подготовительных работ — подробно остановиться на разбивке земляных работ полотна дороги в нулевых отметках, насыпях, выемках, канавок и детально практический проработать на примерах;

в) по земляным работам остановиться на процессе производства работ, способах устройства насыпей и выемок, рытья канав, подсыпки низменных мест, устройстве дорожного полотна в песчаных, глинистых, каменистых, хрящевых и *болотистых грунтах*, объяснить нормы выработки и проработать практическими примерами;

г) объяснить объемы земляных работ в натуре; практически проработать заданием подсчеты земляных работ; дать указания и приемы работы визирками и их устройство; планировка земляных работ, трамбовка и укатка; одерновка насыпей и выемок и прочие работы.

18. По машинодорожным работам — дать сравнение между ручным и механическим способами постройки дорог, ознакомить с последовательной схемой машинодорожных работ, простейшими дорожными машинами и схемой работ сложными машинами, комплектами дорожных машин, организации дорожных отрядов из простейших и сложных дорожных машин, производительности отрядов, норм выработки в день; более подробно остановиться на простейших дорожных машинах, изучить каждую дорожную машину и снаряд и способы их применения для постройки дорог вновь, ремонта и содержания.

19. По улучшению грунтовой дороги добавками следует объяснить способы смещения грунтов, укрепление полотна дорог добавками в разных грунтах, путем россыпи и смешения; толщину россыпи, уплотнение россыпи. Проработать практические примеры по улучшению наиболее встречающихся грунтов на дорогах песчаных и глинистых. Способы улучшения песчаной дороги добавкой глины, глинистой дороги — добавкой песка. Способы постоянного ведения добавок и другие виды улучшения дорог. Укрепление накатником, фашинной и хворостом.

20. По гравийным дорогам — разъяснить типы гравийных дорог, требования, предъявляемые к гравию, способы устройства гравийных дорог, толщину слоя, россыпку и разравнивание гравия, укатку легким и тяжелым катком, способы укатки, количество гравия на 1 км при разных способах правирования.

21. По устройству мостовых — объяснить типы мостовых, устройство основания, толщина подстилающего слоя песка, размеры камня, употребляемого для мостовой, подбор камня. Сосредоточить внимание на правильном приеме мощения и проработать практические примеры правильного и неправильного приема мощения. Указать последовательный процесс мощения от подготовительной работы до окончания мощения. Инструменты. Количество материала, потребного на замощение 1 км: а) камня, б) песка, в) гравия, г) щебня.

22. По устройству щебеночного шоссе — дать общее элементарное понятие о типах шоссе, употребляемые материалы, последовательном процессе устройства шоссе, количестве потребности материалов на 1 км, заготовке и размере щебня, коэффициенте уплотнения и способе укатки. *

23. По капитальному, текущему ремонту и сезонному содержанию дорог — дать полное представление о содержании дорог, заключающем в себе принятие мер к сохранению очертания и материалов данной дороги в том виде, в каком предусмотрена дорога при постройке (обычно содержание сводится к сезонному содержанию), объяснить сезонное содержание. Повреждение дороги в силу весенней распутицы или других причин требует работы более серьезной, т. е. объяснить ремонт в зависимости от степени важности производства работ, различая текущий (мелкий) ремонт и капитальный. Мелкий ремонт — граничащий с работами по содержанию дорог, крупный — переходящий в постройку дорог.

ЦИКЛ III

24. По искусственным сооружениям дать понятие о габаритах мостов Г1—Г6, объяснить наиболее распространенные типы деревянных балочных мостов и ретельно-подкосных.

За основу изучения взять габариты мостов Г5—Г6; рассмотреть фасад моста, разрез и план, название отдельных деталей. Объяснить определение отверстий искусственных сооружений по способу расчета, по способу сличения с существующими искусственными сооружениями на данном водотоке, выше и ниже лежащими, по отверстиям ж.-д. мостов и труб и определение отверстий по площади водосбора на основании имеющихся готовых формул, определяющих отверстия для каждого водосбора, до 60 кв. м.

Подготовительные работы и постройка мостов: выбор места перехода, понятие о горизонте меженных вод, горизонта высоких вод и ледохода, живом сечении и поиске. Сборка и оснащение копра, организация забивки свай, разбивка свайных опор на месте постройки моста и последовательные процессы постройки. Забивка свай ручным и машинным копром, устройство лесов, наращивание свай, оборка устоев моста и пролетного строения, устройство заборной стенки, подъезды к мосту, ледорезы и типы ледорезов.

ЦИКЛ IV

25. По графической грамоте: практическая работа по ознакомлению с профилями грунтовых, гравийных и мощеных дорог, их составными элементами, размерами и пр. Разборка чертежей мостов и труб, отдельных деталей и правил врубов сопряжения деталей между собой при сборке.

В задачу курсов входит подготовить низовых работников по проведению дорожных работ с участием на основе технических методов работ, организационных мероприятий и массовой работы.

Кроме теоретических познаний и расширения кругозора слушателей курсы должны дать ряд навыков: ведение журнала работ, обмеры, определение качества материалов, приема работ, подсчет земляных работ, составление планов работ, сводок о ходе работ и пр.

По высшим типам дорог курсы дают элементарное понятие для представления об этих видах работ, а более углубленное с изучением равновидностей процессов производства работ дается: по естественно-грунтовым дорогам—профилированным, улучшенным дорогам с добавками и гравийным дорогам; по устройству бульажной мостовой, постройке деревянных балочных мостов и труб; курсанты также должны свободно разбираться в чертежах искусственных сооружений, профилях дорог и простейших дорожных машинах, усвоить вопрос рациональной расстановки и использования рабсымы, дорожных машин, материалов и инструментов.

Преподавательский персонал на курсы может быть приглашен из местных культурных работников, технического персонала, инженеров, техников, агрономов, землеустроителей, мелиораторов, экономистов, агитмассовых работников и специалистов краевых, областного и районных организаций, персонала эксплуатационных и строительных дорожных участков, ВЛКСМ, Автодора и пр.

Например:

- а) экономику дорожного хозяйства может преподавать экономист края или райплана;
- б) политтрамоту — преподаватель школы II ступени;
- в) законы и постановления правительства о участии населения — нар-судья;
- г) организацию и руководство дорожным строительством — техник со стажем;
- д) планирование и учет — плановик-экономист;
- е) массовую работу и техпропаганду — инструкторы-массовики, автодорож-цы и т. п.;
- ж) изыскания — дорожный техник, землеустроитель, мелиоратор;
- з) устройство дорог и искусственных сооружений — инженер или опытный техник (желательно из эксплуатационных и строительных участков).

Этот примерный перечень преподавателей показывает, что при умелом использовании местных культурных сил в преподавателях недостатка не будет.

Пояснительная записка

К учебному плану и программа курсов по подготовке зав. райдоротделами, доринспекторов, зав. дорожным делом сельсоветов, доруполномоченных селений и колхозов

1. Программа курсов и методические заметки в основном составлены для подготовки заведующих райдоротделами и райдоринспекторов. В основу программы положен концентрический метод, охватывающий курс дорожного дела применительно к трудовому участию населения, что дает возможность, использовать эту программу для проведения курсов по подготовке зав. дорожным делом сельсоветов, доруполномоченных селений и колхозов при соответствующем сокращении числа часов обучения, а также изъятии некоторой части предметов и более популярном прохождении курса, намеченного программой.

2. Преподавание на курсах для подготовки зав. дорожным делом сельсоветов и доруполномоченных должно быть построено по предметам на основании программы и учебного плана, согласно установленному количеству часов обучения. В части планирования и учета, организационного руководства дорожным строительством с трудучастием и массовой работы; преподавание построить в разрезе сельсовета, селения и колхоза. Предметы: экономика дорожного хозяйства и классификация дорог исключаются; понятие об экономике дается в общих чертах при прохождении предмета трудучастия.

3. Основными организаторами трудучастия на местах являются сельсоветы, поэтому необходимо при прохождении курсов зав. дорожным делом сельсоветов углубить вопросы организации трудучастия, преподавать формы и методы организации и проведения мейсников, декадников и других массовых кампаний в дорожном строительстве.

Одновременно дать понятие о дорогах, познакомить с основными видами и способами дорожного строительства, внимательно разобрать тему устройства простейших дорожных машин, их использование при постройке дорог, ремонте и содержании.

В основном курсы должны положить начало закрепления минимальных технических знаний и организационных методов работ, необходимых для производства дорожного строительства с трудучастием.

4. Курсы подготовки рассчитаны:

а) для зав. райдоротделами и доринспекторов продолжительностью на 1½ месяца—36 учебных дней по 6 час. в день, всего на 216 часов. Курсы должны быть организованы и проведены с 15 декабря 1932 г. по 1 февраля 1933 г. при дортрансах в краевых и областных центрах и местах наличия инженерно-технического персонала;

б) для зав. дорожным делом сельсоветов продолжительностью на 1 месяц—24 учебных дня, всего на 144 часа. Курсы организуются и проводятся при райисполкомах;

в) для доруполномоченных селений и колхозов продолжительностью на 20 дней—16 учебных дней, всего на 96 часов.

5. В 1932/33 г. курсами должен быть охвачен весь низовой дорожный персонал, занятый на дорожном строительстве с трудучастием.

Средства на организацию и проведение этих курсов отнести за счет местного бюджета (дорожного фонда).

6. Организация и проведение курсов возлагаются на ответственность начальников дортрансов, секторов трудучастия и секторов кадров.

(«Бюллетень ГДТ РСФСР», № 11 за 1932 г.).

ДОПОЛНЕНИЯ

О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства

Постановление СНК Союза ССР. от 5 ноября 1934 г. за № 2514

СНК Союза ССР отмечает, что при выполнении в 1933 г. заданий по основным ударным и специальным стройкам, производимым непосредственно Всесоюзным центральным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс), план всего дорожного строительства выполнен лишь на 50%, неудовлетворительно качество построенных дорог и в недопустимо запущенном состоянии находится существующая дорожная сеть. Это является результатом слабости оперативного руководства Цудортранса, главдортрансов союзных республик и их местных органов, отсутствия борьбы за качество работы и пренебрежительного отношения к уходу за дорогами. СНК Союза ССР отмечает неудовлетворительный ход дорожного строительства в первом полугодии 1934 г. (26,5% годового плана) при некотором усилении темпов в третьем квартале.

Неудовлетворительно поставлено снабжение автопарка Союза ССР запасными частями. Строительство авторемонтных заводов недопустимо затянулось.

Наряду с достигнутыми успехами в строительстве дорог с трудовым участием населения в некоторых республиках и краях (Горьковский край, Чувашская АССР, ССР Грузии, Дагестанская АССР), в большинстве республик, краев и областей трудовое участие населения в строительстве дорог организовано плохо (Саратовский край, Азово-Черноморский край, Сталинградский край, Свердловская область и др.).

Краевые, областные и районные исполнительные комитеты этих краев и областей не обеспечили необходимого руководства и контроля за работой дорожных органов, не использовали организаций «Автодора» и тем самым не привлекли широкой общественности к делу дорожного строительства.

Производительность труда привлекаемого к трудовому участию населения крайне низка, вследствие совершенно неудовлетворительного организационно-технического руководства со стороны Цудортранса и его органов на местах.

Совет народных комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Обязать Цудортранс сосредоточить основное внимание на освоении выстроенной дорожной сети, улучшении ремонта и содержания существующих дорог. К 1 января 1935 г. провести реорганизацию службы эксплуатации дорог, значительно укрепив эксплуатационный участок как основное звено дорожного хозяйства. С этой целью предложить Цудортрансу:

а) разукрупнить эксплуатационные участки в соответствии с грузооборотом дорог и типом покрытия, доведя протяжение дорожного участка до 100—200 км для высших типов дорог и не более 400 км для грунтовых;

б) не позже 1 апреля 1935 г. перераспределить имеющиеся в системе Цудортранса и его органов дорожные механизмы и закрепить за эксплуатационными участками необходимые для ремонта и содержания дорог дорожные машины, снаряды и транспортные средства, прекратить бессистемную переброску их; установить, что не менее 2 механизмов поступления 1923 г. должны быть направлены на эксплуатацию дорог;

в) направить для работы на эксплуатационные участки не менее 300 инженеров и 200 техников из числа оканчивающих в IV квартале 1934 г. и в I квартале 1935 г. вузвы и техникумы; поручить т. Серебрякову в 3-месячный срок пересмотреть личный состав инженерно-технических работников, работающих в аппарате и институтах Цудортранса и его республиканских и краевых органах, и перебросить не менее 300 инженерно-технических работников на эксплуатационные участки;

г) в месячный срок издать положение о правах и обязанностях начальника эксплуатационного участка, дорожного мастера и ремонтера, предусмотрев значительное увеличение их роли и ответственности за содержание дороги и правильную ее эксплуатацию;

д) для улучшения материально-бытового положения постоянного кадра дорожно-эксплуатационных работников, в особенности дорожных мастеров и ремонтеров на линии, организовать на дорожных участках огороды, животноводство, посевы для корма лошадей и т. п., а также обеспечить основные кадры дорожно-эксплуатационного участка необходимыми жилыми помещениями;

е) образовать на дорогах с каменной одеждой в течение 1935 г. неснижающиеся запасы ремонтного камня, гравия, щебня и прочих материалов.

2. Предложить Цудортрансу организовать к 1 января 1935 г. управления дорог с непосредственным подчинением Цудортрансу на следующих магистралях: 1) Ленинград—Москва—Харьков, 2) Ленинград—Киев, 3) Москва—Горький, 4) Новороссийск—Сухум, 5) Подольск—Слуцк (б. Варшавское шоссе), а также на трактах: 1) Тункинском, 2) Кяхтинском, 3) Борзинском, 4) Усинском, 5) Чуйском, 6) Ангаро-Ленском, 7) Якутском, 8) Аягуз—Бахты, 9) Сары-Озек—Хорос, 10) Ош—Хорог, 11) Фрунзе—Рыбачье—Туругарт—Ош, 12) Ташкент—Сталинабад и 13) на дорогах Дальнего Востока, строительство которых возложено непосредственно на Цудортранс.

3. Обязать Цудортранс, главдортранс союзных республик и их местные органы провести в 1935 г. ограждение опасных мест на дорогах и обстановку шоссе-ских и грунтовых улучшенных дорог типовыми указательными километровыми и автомобильными знаками.

4. Обязать Цудортранс с 1935 г. на главнейших союзных автогужевых магистралях, в первую очередь на дорогах, выделенных в особые управления, организовать ремонтные и заправочные пункты, а также пункты по обслуживанию пассажиров и водительского состава.

5. Обязать советы народных комиссаров союзных республик, областные и краевые исполнительные комитеты передать Цудортрансу и его органам не позже 1 апреля 1935 г. все дома и служебные помещения, ранее принадлежавшие дорожным органам.

6. Установить обязательную приемку каждой вновь построенной дороги или участка специальными комиссиями, назначаемыми для дорог общесоюзного значения—СНК Союза ССР, для дорог республиканского значения—совнаркомы соответствующих республик, для дорог краевого и областного значения—краевыми и областными исполкомами и для районных дорог—райисполкомами. Распространить этот порядок приемки на все дороги, построенные в 1934 г., обязав совнаркомы союзных республик, краевые, областные и районные исполнительные комитеты закончить приемку этих дорог не позже 1 мая 1935 г. Приемка не должна производиться в период морозов.

7. Обязать Цудортранс:

а) провести в течение IV квартала 1934 г. инвентаризацию и паспортизацию всех дорожных машин, снарядов и транспортных средств;

б) в тот же срок разработать нормы выработки для отдельных видов механизмов, ведя коэффициент использования дорожных машин до 0,60;

в) ввести с начала 1935 г. систему периодических осмотров и предупредительного ремонта дорожных механизмов, установив обязательный порядок тщательной технической приемки машин, выпускаемых из ремонта.

8. Установить, что подъездные пути ко всем стройкам новых промышленных предприятий, равно как и ко всем действующим фабрикам и заводам, должны быть приведены в течение 1935 г. в автопроезжее состояние. Предложить всем хозяйственным организациям обеспечить в своих планах работ строительство, ремонт и содержание подъездных путей. Возложить на Цудортранс обязанность следить за выполнением этого постановления.

9. Для улучшения строительства и содержания дорог низовой сети обязать Цудортранс:

а) установить в строительстве районных, сельских и колхозных дорог технические правила;

б) в течение зимы 1934—35 г. с привлечением общественных организаций, пропустить через курсы: дорожных уполномоченных колхозов и сельсоветов 60 000, бригадиров—10 000 и десятников 5 000.

10. Обязать Цудортранс для укрепления районных отделов дорожного хозяйства командировать в IV квартале 1934 г. и I квартале 1935 г. из числа оканчивающих втузов и техникумы 400 инженеров и 300 техников.

11. Обязать Цудортранс организовать в 1935 г. в виде опыта 25 районных машинодорожных станций.

12. Предложить НКЗему СССР и НКСовхозов организовать при совхозах и МТС специальные машинодорожные отряды, занятые исключительно на дорожных работах по планам, разработанным дирекциями МТС и совхозов и согласованными с местными дорожными органами.

Организацию машинодорожных отрядов в 1935 г. провести в первую очередь в районах свеклояния, хлопководства и других важнейших технических культур.

13. Обязать НКТП в месячный срок войти в СТО с проектом мероприятий о расширении производства дорожных машин и снарядов.

Вместе с тем предложить Совнаркомам союзных республик, краевым и областным исполнительным комитетам для обеспечения механизмами дорожных работ с трудовым участием населения, организовать широкое массовое производство дорожных снарядов (катки, утюги, канавокопатели и пр.) на местных предприятиях.

14. В целях решительной борьбы с неправильным использованием и хищническим отношением к автотранспорту во всех ведомствах и организациях организовать при Цудортрансе государственную автомобильную инспекцию, имеющую свои органы в союзных и автономных республиках, краях и областях, а также в районах со значительным количеством автомашин.

15. Организовать в системе Цудортранса с 1 января 1935 г. отделы рабочего снабжения на следующих дорожных строительствах: Тункинском, Кяхтинском, Усинском, Чуйском, Ангаро-Ленском и Якутском, Москва—Горький, Аягуз—Вахты, Сары-Озек—Хоргос, Памирское, Сочи—Гагры, Ташкент—Сталинабад, на строительстве дортрансов Украинской ССР, Белорусской ССР, Москвы и Ленинграда, а также на 8 авторемонтных заводах в 10 дирекциях Союзтранса.

В Цудортрансе организовать ГлавОРС. Обязать НКФ СССР предусмотреть в плане 1935 г. для этой цели необходимые оборотные средства.

16. Задача своевременной подготовки в 1935 г. требует от всех местных советских организаций значительного усиления работ к мобилизации сил на борьбу с отставанием дорожного хозяйства.

Предложить советам народных комиссаров союзных и автономных республик, краевым и областным исполнительным комитетам усилить внимание к вопросам дорожного хозяйства и обеспечить систематическое оперативное руководство новым строительством, ремонтом и содержанием дорог. Поставить в центр внимания организацию и использование трудового участия населения в дорожных работах, учитывая его как одно из важнейших хозяйственно-политических мероприятий.

СНК Союза ССР обращает особое внимание СНК союзных и автономных республик, краевых и областных исполнительных комитетов на необходимость вовлечения широчайших масс трудящихся Советского союза в борьбу с бездорожьем, за создание культурных и благоустроенных дорог.

О дорожном строительстве

Постановление СНК РСФСР от 21 декабря 1934 г. № 2103.

СНК РСФСР отмечает улучшением в выполнении плана дорожностроительных работ 1934 г. по Московской, Ленинградской, Западной областям и Башкирской АССР, выполнившим свои производственные задания, — и в то же время ряд краев и областей РСФСР (Сталинградский, Саратовский края, АССР Немцев Поволжья, Свердловская область, Бурято-Монголия и др.) значительно отстает в деле выполнения установленных правительством заданий как по строительству госбюджетных дорог, так и по дорогам с трудовым участием населения.

Наряду с этим все еще неудовлетворительно качество дорожностроительных работ, плохо организован уход за выстроенными дорогами и не налажен ремонт их;

недостаточно проводятся механизации дорожных работ и совершенно неудовлетворительна организация дорожных работ с трудовым участием населения.

СНК РСФСР считает, что в 1935 г. основной задачей краевых (областных) исполкомов, СНК АССР и дорожных органов в области дорожных работ являются: коренное улучшение текущего и предупредительного ремонта дорог, окончание всякого рода недоделок по дорожному строительству 1934 г.; хорошая постановка ухода за дорогами и их содержанием; решительное улучшение руководства делом трудового участия населения в строительстве работ, которое обеспечило бы устройство проезжих местных дорог.

В соответствии с этим СНК РСФСР постановляет:

1. Обязать Главдортранс, краевые (областные) исполкомы и СНК АССР:

а) в двухнедельный срок разработать и установить режим находящихся в эксплуатации дорог, закрепив за дорожными участками потребности для текущего и предупредительного ремонта снаряды и дорожные механизмы;

б) установить поквартальные календарные планы текущего и предупредительного ремонта каждой отдельной дороги и специальный план работ по окончанию недоделок прошлого строительного сезона;

в) немедленно развернуть работы по снегоборьбе, используя для этой цели освободившиеся от летних работ тракторы, автотранспорт и другие механизмы, причем под личную ответственность начальников местных дортрансов обеспечить в течение всей зимы бесперебойное движение на трактах и глубинных пунктах, связанных с перевозкой хлебных и других массовых государственных грузов;

г) приступить к заготовке и вывозке дорожностроительных материалов в зимний период 1934—1935 г. стаким расчетом, чтобы к 1 апреля 1935 г. было вывезено не менее 70% годовой потребности;

д) усилить руководство и техническую помощь низовым дорожным органам, занятым строительством дорог с трудучастием населения, обеспечив сдачу в эксплуатацию вполне проезжих дорог, мостов и прочих дорожных сооружений.

Организовать вокруг строительства дорог с трудовым участием населения разъяснительную работу по вовлечению широчайших масс трудящихся в борьбу с бездорожьем.

2. Обязать Главдортранс:

а) в 3-месячный срок перебросить из управленческих аппаратов дортрансов и дорожных институтов на дорожноэксплуатационные участки не менее 165 инженерно-технических работников;

б) организовать в первом полугодии 1935 г. на территории РСФСР по подведомственным дорогам республиканского и местного значения 62 новых эксплуатационных участков, не считая 36 участков, организуемых на дорогах союзного значения в пределах РСФСР;

в) не позднее 1 мая 1935 г. закончить работу по снабжению дорог всеми видами указательных и предупредительных знаков;

г) организовать подготовку сельских уполномоченных, бригадиров и десятников по низовой сети строительства, исходя из плана, установленного постановлением СНК СССР от 5 ноября 1934 г. и не позднее 25 декабря 1934 г. завершать это количество по краям и областям;

д) развернуть в 1935 г. широкое производство простейших дорожных снарядов, своевременно обеспечив местные дорожностроительные организации и заинтересованные ведомства стандартными типовыми проектами и техническими указаниями по производству этих снарядов.

Командировать в 8—10 краев и областей специальных работников для организации в каждом крае при колхозах, промколхозах 3—4 кустарных мастерских по производству и ремонту простейших дорожных снарядов.

3. За успешное выполнение строительных работ в 1934 г. как по дорогам республиканского и местного значения, так и по дорогам низовой сети;

а) премировать автомашинами начальника Московского облдортранса тов. Генде-Роте, начальника дортранса Горьковского края—тов. Батюк;

б) премировать в пределах премиального фонда, установленного постановлением СНК РСФСР 14 апреля 1934 г., районные дорожные организации, а также отдельных работников районов и сельсоветов следующих краев и областей: Московской, Ленинградской, Западной, Горьковского края, Башкирии, Дагестана, Якутии, Средней Волги и свекловичных районов Воронежской и Курской областей.

Премии производить Главдортрансу совместно с председателями соответствующих краевых (областных) исполкомов.

О выполнении Центральным управлением дорожного хозяйства (Цудортранс) постановления СНК Союза ССР от 5 ноября 1934 г. о мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства

Постановление Комиссии советского контроля при СНК Союза ССР

Проверкой установлено, что решение Совнаркома Союза ССР от 5 ноября 1934 г. «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства Цудортрансом по важнейшим моментам не выполнено.

1. Основная директива Совнаркома Союза ССР—усиление работы Цудортранса по правильной эксплуатации выстроенных дорог—не нашла необходимого отражения в работе Цудортранса и его местных органов.

а) Решение Совнаркома Союза ССР об организации 18 управлений выполнено только по 8 дорогам, а в отношении остальных проведено лишь фирмальное переименование старых строительных дорожных органов в управления дорог;

б) разукрупнение эксплуатационных участков до сих пор не закончено;

в) укрепление эксплуатационных участков (подбор начальников, прикрепление машин) полностью не выполнено.

2. До сих пор нет нужного внимания к имеющемуся в значительном количестве парку различного рода дорожных машин:

а) паспортизация проведена не полностью и притом низкого качества;

б) ремонт механизмов заводами и мастерскими к установленному сроку выполнен в пределах от 50 до 70% по разным дортрансам; по значительному количеству механизмов ремонт проведен неудовлетворительно;

в) из установленных на 1935 г. 25 машинодорожных станций до настоящего времени ни одна не организована.

3. Совершенно неудовлетворительно выполнено постановление о подготовке кадров для руководства работой привлекаемого к трудовому участию населения.

4. Подготовка к строительному сезону в части завоза выполнена только на уровне прошлого года, а по подвозке камня и гравия—даже ниже уровня прошлого года.

5. Комиссия советского контроля считает необходимым особо подчеркнуть отсутствие борьбы со стороны Цудортранса и главдортрансов союзных республик за дисциплину. По многочисленным фактам прямого невыполнения распоряжений начальника Цудортранса и начальников главдортрансов, по фактам прямого отрицательства нет твердых решений и борьбы за точное выполнение своих распоряжений.

Комиссия советского контроля постановляет:

1. Начальнику Цудортранса т. Серебрякову за отсутствие твердого руководства по выполнению постановления Совнаркома Союза ССР от 5 ноября 1934 г.—объявить выговор с опубликованием в печати.

2. Предложить начальнику Цудортранса т. Серебрякову:

а) в декадный срок сообщить Комиссии советского контроля календарный план конкретных мероприятий по выполнению постановления Совнаркома Союза ССР от 5 ноября 1934 г.;

б) наказать виновных в плохой работе и сообщить об этом в Комиссию советского контроля в декадный срок.

3. Через 2 месяца заслушать сообщение начальника Цудортранса т. Серебрякова о ходе выполнения Цудортрансом указанного решения Совнаркома Союза ССР о выполнении плана работ 1935 года.

Об Азово-Черномороком крайдортрансе

Постановление Комиссии советского контроля при СНК Союза ССР

Начальник дорожного управления Азово-Черноморского края т. Литвинов не выполнил решения Совнаркома СССР от 5 ноября 1934 г. «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства» в части, касающейся дорожного хозяйства края. Крайдортрансом эксплуатационные участки на дорогах края пол-

ностью не организованы, разукрупнение участков до настоящего времени не закончено. Паспортизация дорожных механизмов и прикрепление их к участкам фактически не произведена, кадры не подготовлены, вопросам бытовых условий рабочих внимания не уделено. В результате этого крайдортранс к строительному сезону по новому строительству и по эксплуатации подготовлялся неудовлетворительно.

В сведениях о выполнении постановления Совнаркома Союза ССР и о подготовке к строительному сезону крайдортрансом сообщались очковитрательские данные о ремонте механизмов—вместо 50% фактической готовности сообщено 84%; также неверно сообщено об организации строительных дворов и о посылке из аппарата инженерно-технических работников на дорожно-эксплуатационные участки.

Комиссия советского контроля постановляет:

Начальнику крайдортранса Азово-Черноморского края т. Литвинову за невыполнение постановления Совнаркома Союза ССР в части улучшения дорожного хозяйства края, плохую подготовку к строительству, а также за допущение посылки в центр неправильных отчетных данных—объявить строгий выговор.

Предложить начальнику Главдортрансов РСФСР т. Буценко снять начальника Азово-Черноморского крайдортранса т. Литвинова с работы и использовать на низшей должности.

О результатах проверки выполнения крайдортрансом постановления СНК Союза ССР от 5 ноября 1934 г.

Приказ Цудортранса при СНК Союза ССР от 8 июня 1935 г.

Несмотря на суровую критику, которой подвергся Цудортранс, главдортрансы и их местные органы в постановлении Совнаркома Союза от 5 ноября 1934 г.,—перелома в работе центральных и местных органов системы Цудортранса не наступило. Проверкой Комиссии советского контроля установлено, что решение СНК СССР от 5 ноября 1934 г. по важнейшим моментам не выполнено. Управления и отделы Цудортранса, большинство главдортрансов и дортрансов не поставили в центре своего внимания выполнение этих важнейших указаний, не мобилизовали всех автодорожных работников на борьбу за решительное улучшение своей работы и проведение в жизнь всех мероприятий, предусмотренных в постановлении правительства.

Многочисленные факты свидетельствуют о том, что дорожные организации не изменили методов своей работы, не сумели добиться четкости и оперативности, а отдельные руководители дорожных организаций (начальник Азово-Черноморского крайдортранса т. Литвинов, начальник дортранса Каракалпакской АССР Киселев и др.) пошли на прямое очковитрательство в своих отчетах по выполнению постановления правительства. Непредставление отчетных материалов, невыполнение отдельных распоряжений вышестоящих органов—все это является результатом отсутствия дисциплины и большевистской борьбы за проведение в жизнь важнейших директив правительства в области автодорожного транспорта у ряда руководящих работников Цудортранса и его системы.

За отсутствие должного руководства по выполнению постановления правительства в отношении эксплуатации дорожного хозяйства начальника управлений ремонта и содержания дорог т. Воробьева—освободить от занимаемой должности.

Старшему инженеру сектора механизации управления капитального строительства т. Тараканову, исполнявшему обязанности начальника сектора механизации, объявляю строгий выговор за необеспечение выполнения директив правительства по своевременному и должному ремонту механизмов и проведению инвентаризации и паспортизации всего парка дорожных машин и снарядов.

За неудовлетворительное руководство дорогой Подольск—Слуцк, за неправильное распределение капиталовложений по участкам дороги, что привело к необеспечению ремонтных работ на наиболее грузонапряженном участке Подольск—Медынь,—снять с работы начальника дороги т. Семенова и его заместителя т. Максимова и перевести их на низшие должности на той же дороге.

Начальнику дороги Москва—Горький и Стройшосседора № 7 т. Коломойцеву, не выполнявшему моего приказа по организации управления дороги, не уделявшему должного внимания эксплуатационной службе,—объявляю выговор.

Начальнику Главдортранса РСФСР т. Буценко ставлю на вид неудовлетворительное выполнение постановления правительства СССР. Предлагаю т. Буценко пересмотреть состав работников управления ремонта и содержания дорог Главдортранса и в месячный срок укрепить это управление опытными работниками и в первую очередь руководство управления. Укрепить отдел подготовки кадров Главдортранса опытными работниками, организовать специальную группу по подготовке кадров массовой квалификации и низовой сети.

Начальника дортранса Каракалпакской АССР т. Киселева, не только не выполнившего постановления СНК СССР от 5 ноября 1934 г. в части, касающейся его республики, но до середины февраля 1935 г. даже не информировавшего работников дортранса об этом важнейшем постановлении, а при отчете о выполнении программы дорожного строительства представившего охватывательские сведения, снять с работы и предложить начальнику Главдортранса РСФСР т. Буценко перевести его на низшую должность.

За явно неудовлетворительное выполнение постановления СНК СССР по Калининской области, за срыв программы по ремонту механизмов и не разукрупнение эксплуатационных участков снять с работы начальника Калининского облдортранса т. Иванова и предложить начальнику Главдортранса РСФСР т. Буценко использовать его на низшей должности.

За хаотическое состояние учета дорожных механизмов в Крымской АССР снять с работы и переместить на низшую должность зав. отдела механизации Крымдортранса инж. Прокопенко.

Начальнику Главдортранса Армянской ССР т. Гогунцу за нарушение им служебной дисциплины, выразившееся в непредставлении затребованного отчета, ставлю на вид и предупреждаю, что если в месячный срок не будет представлен развернутый отчет о ходе выполнения постановления правительства, мною будет наложено более строгое дисциплинарное взыскание.

Начальникам Главдортрансов выявить конкретных виновников невыполнения постановления СНК СССР от 5 ноября в аппаратах главдортрансов и в подчиненных им дорожных организациях и сообщить мне их список с указанием наложенных на них взысканий.

Для скорейшего обеспечения полного проведения всех мероприятий, намеченных в постановлении СНК СССР от 5 ноября 1934 г., п р и к а з ы в а ю:

1. Начальникам главдортрансов:

а) немедленно провести полное укомплектование кадрами дорожноэксплуатационных участков. В декадный срок закончить отправку на эксплуатационные участки инженеров и техников из аппаратов главдортрансов по разверстке Цудортранса, проследив прибытие их на места и обеспечение необходимыми жилищно-бытовыми условиями;

б) командировать из числа ответственных работников аппаратов главдортрансов на места и в особенности в отстающие края, области и районы для всесторонней проверки хода выполнения постановления правительства и оказания помощи по его реализации;

в) в декадный срок проверить закрепление за эксплуатационными участками и низовой сетью механизмов и транспорта и завести их отдельный учет по каждой области и краю (району);

г) в 15-дневный срок разослать непосредственно на участки инструкции и положения начальникам участков, мастерам и ремонтерам. Обеспечить размножение инструкций в необходимом количестве на национальных языках;

д) обеспечить образование неснижаемых запасов за счет мобилизации внутренних ресурсов не позже конца текущего года на всех дорогах с каменным покрытием. В декадный срок определить по каждому дортрансу размер оборотных средств для обеспечения неснижаемых запасов за счет перегруппировки средств и мобилизации внутренних ресурсов;

е) обеспечить к 15 июля полностью проведение надлежащего качества паспортизации с тем, чтобы в паспорт не только был занесен номер машины, но и была подробная техническая характеристика каждой машины и каждого механизма, одновременно обеспечить систематическое дальнейшее заполнение паспортов на дорожные машины и снаряды;

ж) к 15 июля провести проверку фактического состояния не менее 1/3 вновь организованных дорожноэксплуатационных участков, а к 1 октября обеспечить обследование всех вновь организованных участков;

а) Главдортрансу РСФСР не позже 1 июля текущего года организовать последние по плану 1935 г. пять дорожно-эксплуатационных участков;

и) в целях скорейшей организации и начала работ машинодорожных станций главдортрансам перебросить в организуемые МДС гусеничные тракторы из дортрансов и дорожностроительной организаций, впредь по присылке намеченных по плану 1935 г. новых тракторов. Обеспечить не позже 15 июля 1935 г. начало работ всех МДС по республикам, а по РСФСР — не менее 8 МДС с тем, чтобы остальные МДС были организованы не позже 1 сентября.

к) обеспечить полностью к 1 августа подготовку низовых дорожных кадров в соответствии с данной Цудортрансом разверсткой. Главдортрансам организовать на местах учет подготовленных низовых дорожных кадров и принять меры к их использованию на дорожных работах;

л) начальникам главдортрансов к 20 июля проверить и сообщить мне выполнение постановлений ЦИК СССР от 17 ноября об организации райдоротделов во всех районах Союза.

2. Начальнику Главдортранса РСФСР доложить мне в декадный срок о практических мероприятиях Главдортранса по реализации решений Комиссии советского контроля по Азово-Черноморскому краю.

3. Всем начальникам дорог под их личную ответственность к 15 июля закончить организацию в полной мере эксплуатационной службы находящихся в их управлении дорог, четко установить функции их аппаратов в области эксплуатации.

4. Придавая огромное значения использованию опыта лучших участков и развертыванию социалистического соревнования между всей системой дорожно-эксплуатационной службы, объявить всесоюзный конкурс на лучшую дорогу, лучший эксплуатационный участок, которые сумеют к концу текущего года добиться вполне благоустроенных и культурно обставленных дорог.

Управлению ремонта и содержания дорог ЦДТ представить мне план организации, состав жюри и условие конкурса к 20 июня.

5. Учитывая решающее значение механизации, обеспечить во всей практической работе дорожных органов по строительству и ремонту дорог максимальное внимание к эксплуатации дорожных машин и снарядов, добившись резкого перелома в их использовании против существующего положения. Во главу угла всей оценки работы дорожных органов поставить качественные показатели использования дорожных машин и снарядов, в первую очередь повышение коэффициента эксплуатации, учитывающего количества дней работы механизма в году, число часов полезной работы в день и использование конструктивной производительности машины.

Объявить всесоюзный конкурс на лучшее использование дорожных механизмов и лучшую организацию работы контор механизации в системе Цудортранса.

Управлению капитального строительства Цудортранса представить мне план организации, состав жюри и условия конкурса к 20 июня.

6. Отделу низовой сети:

а) обеспечить сдачу в печать технических правил по строительству и ремонту дорог и искусственных сооружений по низовой сети, равно как и по приемке выстроенных районных и сельских дорог, не позже 1 июля 1935 г. Обязать ВАДИЗО обеспечить выпуск технических правил массовым тиражом не позже месячного срока по сдаче материалов в печать;

б) для проверки выполнения на местах директивы СНК СССР от 5 ноября 1934 г. о подготовке низовых кадров, об организации машинодорожных станций (МДС) при край- и облдортрансах, машинодорожных отрядов (МДО) при МТС и совхозах и для проведения соответствующей инструктивной работы командировать в наиболее отстающие края, области и республики не менее 30 студентов старших курсов МАДИ, имеющих уже опыт в дорожном деле, — к 10 июля;

в) командировать в БССР ответственного работника для проверки работы организованных машинодорожных станций с тем, чтобы опыт лучшей из них использовать в работе других МДС.

7. Для проверки хода выполнения постановления СНК СССР в главдортрансах среднеазиатских республик и принятых мер на месте — командировать начальника ПЭО Цудортранса тов. Кантаровича Б. И. и обязать его представить мне в результате обследования конкретный доклад о выполнении постановления СНК СССР и перечень лиц, виновных в задержке проведения важнейших моментов постановления СНК СССР в этих республиках.

8. Всем руководителям дорожных организаций лично взять на себя руководство по улучшению материально-бытовых условий рабочих и служащих, использовать строительный сезон для ремонта в строительстве жилищ с максимальным привлечением внутренних ресурсов, озаботиться своевременным проведением всех сезонных сельскохозяйственных работ на пробаззах и огородах, укрепить и улучшить работу ОРС, используя их как основной рычаг в закреплении и улучшении снабжения продуктами питания и продовольствием.

Всем начальникам главдортрансвов, стройшоссдорсов и управлений дорог к 20 июля 1935 г. представить мне развернутый отчет о выполнении постановления СНК СССР по каждому пункту постановления, не ограничиваясь только цифровыми данными, а давая оценку по существу проведенных мероприятий для составления сводного доклада в Комиссию советского контроля.

Просить редакцию газеты «За рулем» послать на места корреспондентов и выездную редакцию-типографию для всемерного освещения в печати хода выполнения постановления СНК СССР от 5 ноября 1934 г.

Обращая внимание всех руководителей дорожных организаций, что основное внимание в их работе должно быть уделено содержанию и ремонту дорог, при полном обеспечении выполнения плана нового дорожного строительства и механизации дорожных работ. Эти задачи должны быть выполнены с широким участием общественности, всемерным развертыванием партийно-массовой работы среди рабочих и служащих дорожных организаций, самым глубоким охватом социалистическим соревнованием и ударничеством всей массы автодорожных работников. Только на основе социалистических методов труда может быть обеспечено всестороннее выполнение директив правительства о мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства.

О проведении по РСФСР конкурсов-соревнований советов в 1935 г.

Постановление президиума ВЦИК от 10 мая 1935 г.

Президиум ВЦИК постановляет:

1. В соответствии с постановлением Центрального исполнительного комитета Союза ССР от 7 мая 1935 г. о проведении конкурсов-соревнований советов («Известия ЦИК СССР и ВЦИК» от 9 мая 1935 г., № 108), провести по РСФСР в 1935 году конкурсы-соревнования городских и сельских советов по следующим отраслям социалистического строительства:

а) в мае—декабре—Всероссийский конкурс городских советов на лучшую организацию помощи железнодорожному транспорту (своевременная погрузка и разгрузка грузов, санитарное состояние вокзалов и привокзальных площадей, лучшее обслуживание пассажиров, образцовая подготовка к борьбе со снежными заносами);

б) в мае—ноябре—Всероссийский конкурс городских советов и советов рабочих поселков по восстановлению и сохранению жилищного фонда и по благоустройству;

в) в июне—августе—Всероссийский конкурс городских и сельских советов на лучшую организацию помощи школе (строительство школ, их ремонт, образцовое содержание, своевременная подготовка к 1935/36 учебному году).

г) в мае—декабре—Всероссийский конкурс на лучший сельский совет по организации развития социалистического животноводства в колхозах, совхозах, а также в хозяйствах колхозников (выполнение государственного плана развития животноводства, высокий прирост и сохранение молодняка, укрепление кормовой базы, образцовое содержание скота, подготовка к зимовке, развитие продуктивности, выполнение директив партии и правительства о ликвидации бескоровности колхозников, выполнение государственных планов по поставке мяса и молочных продуктов);

д) в июне—октябре—Всероссийский конкурс сельских советов по дорожному строительству (выполнение плановых заданий по строительству и ремонту дорог государственного и местного значения, образцовое содержание дорог и дорожных сооружений, примерная организация населения на трудовое участие в дорожном строительстве);

е) в июле—декабре—Всероссийский конкурс сельских советов на лучшую организацию финансовой работы (выполнение финансового плана и бюджета, образцовая постановка учета и отчетности, внедрение строгой финансовой дисциплины, систематическая работа ревизионных комиссий).

2. Для руководства указанными конкурсами образовать при Президиуме ВЦИК комиссию под председательством т. Киселева А. С. в составе тт. Лебедь Д. З. (СНК РСФСР), Артиукиной А. В., Новикова Н. Ф., Нурмакова Н. Н., Кутузова И. И., Владимиров В. Г. (Наркомхоз), Буценко А. П. (Главдортранс), Эпштейн М. С. (Наркомпрот), Котляр (ЦК ОРГУ), Герасимова (ЦК ВЛКСМ), представителя редакции «Известия ЦИК СССР и ВЦИК» и т. Березовского (секретарь комиссии).

3. Поручить комиссии по руководству конкурсами с привлечением соответствующих ведомств и организаций к 25 мая 1935 г. разработать и сообщить на места показатели конкурсов и указания о порядке организации и проведения их.

4. Для премирования лучших сельских и городских советов, отдельных работников советов и их массовых органов создать премиальный фонд в размере 300 тыс. рублей. Поручить СНК РСФСР в декадный срок выделить указанные средства в распоряжение конкурсной комиссии.

5. Для руководства работой по проведению конкурсов-соревнований советов и предварительного отбора для премирования сельских советов, городских советов и отдельных их работников, при президиумах ЦИК АССР, краевых, областных и районных исполкомов и городских советов организуются конкурсные комиссии, согласно ст. 3 постановления ЦИК Союза ССР от 7 мая 1935 года.

О проведении в 1935 г. конкурса-соревнования советов по дорожному строительству

Приказ ГДТ от 20 мая 1935 г. за № 122

В соответствии с постановлением Президиума Всероссийского центрального исполнительного комитета от 10 мая 1935 г. в июне—октябре текущего года проводится конкурс-соревнование сельских советов по дорожному строительству. Опыт проведения конкурса-соревнования 1934 г. показал, что соревнование явилось огромным стимулом в деле активизации участия советов в дорожном строительстве, что в огромной степени способствовало успешному выполнению плана дорожного строительства.

Наряду с другими отраслевыми конкурсами 1934 г. конкурс по дорожному строительству способствовал общему усилению советского актива, оживил массовую работу советов, расширил и повысил качество работы секций депутатских групп по дорожному строительству.

Вместе с тем, надо прямо указать, что в 1934 г. ряд дортрансов недооценил значения конкурса, не сумел включиться в работу исполкомов по организации и проведению конкурса и оказать конкретную помощь соревнующимся сельсоветам. К таким дортрансам относятся: Саратовский, Сталинградский, Бурято-Монгольский и др.

Имея в виду огромное значение конкурса соревнования советов для успешного выполнения плана дорожного строительства и активизации роли сельсоветов, приказываю:

1. На основе разработанных отделом районов и сельских дорог показателей по проведению конкурса-соревнования, всем дортрансам разработать оперативные планы проведения конкурса соревнования и представить эти планы на утверждение орготделам исполкомов и СНК АССР.

2. Всем дортрансам разработать оперативный план проведения конкурса-соревнования РДО и спустить его на места, добиваясь того, чтобы этот план носил конкретный характер, рассчитанный на район, на сельский совет, на низовой актив сельсовета.

3. В планах дортрансов по проведению конкурса-соревнования советов предусмотреть живое руководство и непосредственную связь с районами и сельсоветами путем отправки на места специальных бригад по оказанию организационной и технической помощи, с привлечением к этому делу автодорожников, профсоюзных, комсомольских организаций, а также студентов автодорожных вузов и техникумов. Практиковать систематическое использование работников дортрансов и

исполкомов, выезжающих на периферию по другим заданиям, для ознакомления с работой сельсоветов по дорожному строительству и оказанию им помощи.

4. При проведении конкурса особенное внимание должно быть обращено на внимательное и чуткое отношение к кадрам—работникам сельсоветов, доруполномоченным, ударникам дорожного строительства. Конкурс должен заострить внимание дорожных органов и сельсоветов на необходимости чуткого и внимательного отношению к лучшим людям соц. строительства.

Указания т. Сталина в его исторической речи на выпуске академиков Красной армии 4 мая 1935 г. о том, «что кадры решают все», что «надо наконец понять, что из всех ценных капиталов, имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим являются люди, кадры»,—должны лечь в основу массовой работы по организации конкурса.

Выявление лучших ударников дороги, создание благоприятных условий для их работы, показ их работы отстающим—должно лечь в основу плана проведения конкурса.

5. В плане проведения конкурса дортрансами особое внимание уделить максимальному использованию местной и периодической печати для систематического освещения вопросов соревнования, для организации смотров, выпуска специальных страниц, бюллетеней и т. п.

6. Выделить специальные премиальные фонды из общих фондов дортрансов, согласовать эти фонды с исполкомами и СНК АССР и широко их популяризовать, доведя их до каждого сельсовета и дорожной секции.

7. Выделить в аппаратах дортранса лицо, специально ответственное по проведению конкурса, сообщив должность и фамилию этого лица ГДТ.

8. Отделу районных и сельских дорог ГДТ не позднее 20 мая с. г. представить мне на утверждение конкретный план мероприятий центрального аппарата ГДТ по проведению конкурса и по руководству организацией конкурса в Дортрансах.

9. Ответственным для работы по конкурсу соревнования в ГДТ выделить руководителя группы массовой работы т. Жуковского.

10. Отделу районных и сельских дорог показатели по конкурсу и план работы ГДТ спустить дортрансам одновременно с настоящим приказом.

Обращая особое внимание дортрансов на то, что успех проведения соревнования советов в огромной степени зависит от организации проверки и систематического контроля хода конкурса, приказываю организовать проверку хода соревнования на местах не реже одного раза в месяц, обеспечив полный учет работы от сельсовета до дортранса, и представлять ГДТ сводки о ходе конкурса к 25 числу каждого месяца (по состоянию на 15 число).

Начальникам край- и облдортрансов следует учесть, что о ходе конкурса комиссия ВЦИК регулярно слушает доклады мест с вызовом работников дорожного дела.

П л а н р а б о т ы

Главдортранса РСФСР по проведению конкурса соревнования советов по дорожному строительству

- | | |
|--|---|
| 1. Спустить дортрансам директиву о проведении конкурса и показатели по конкурсу | 21 мая |
| 2. Выслать памятку всем уполномоченным ГДТ, выехавшим на места, об оказании помощи дортрансам, райдоротделам и сельсоветам в проведении конкурса | 25 мая |
| 3. Отправить дортрансам брошюру Р у с а н о в а «Оживив работу сельсоветов и дорожных секций по дорожному строительству» | 1 июня |
| 4. Совместно с Центральным штабом соревнования при редакции «Известий» отпечатать и спустить Дортрансам лозунги в количестве не менее 3 млн. экз. | 15 июня |
| 5. Организовать передачу по радио докладов об организации конкурса и его ходе | 1 июня—25 июня
15 июля—25 июля
10 августа—25 августа
15 сентября—1 октября
20 октября |

6. Реконструировать дорожную выставку в Московском областном доме крестьянина, дополнив ее новыми материалами по конкурсу 1935 г. 1 июля
7. Организовать посылку буксирной бригады из Ленинградской области в Саратовский край 15 июня
8. Командировать агитбригады ГДТ для популяризации конкурса и оказания помощи местам в Саратовский край, Западную Сибирь, Восточную Сибирь и Куйбышевский край. 25 июля—1 октября
9. В сборнике распоряжений ГДТ опубликовать все материалы по конкурсу и систематически освещать ход конкурса . . . 1 июня—1 ноября
10. Привлечь краеведческую общественность и автодорожный актив к описанию работы передовых сельсоветов и дорожных секций для последующей передачи их опыта через радио и печать 1 июня—1 ноября
11. Командировать на протяжении хода конкурса на места не менее 10 работников центрального аппарата 1 июня—1 октября
12. В целях проверки хода конкурса вызвать с докладами к начальнику ГДТ т. Буценко следующие дортрансы:
Московский, Ленинградский, Западный, Калининский, и Ивановский 1 июля
- Курский, Воронежский, Татарский, Саратовский, Горьковский и Кировский 10 июля
- Свердловский, Челябинский, Оренбургский, Башкирский и Азово-Черноморский 15 июля
- Примечание. Из каждой области (АССР, края) вызывается представитель дортранса, 1—2 районов, 1—2 сельсоветов и дорожных секций сельсоветов.
13. Выделить для непосредственной связи с ГДТ 2 сельсовета Московской области 1 июня
14. Систематически освещать ход конкурса в газете «За рулем», в журнале «За рулем», в газете «Автодор» и журнале «Власть советов» 1 июня—1 октября
15. Спустить письмо всем дорожным газетам краев, областей и республик об участии в конкурсе соревнования 25 мая
16. Выделить по согласованию с конкурсной комиссией ВЦИК премиальный фонд 25 июня
17. Организуемый ГДТ совместно с Центральным штабом велопробег Москва—Горький—Саратов—Горький посвятить специально задачам конкурса 1 июня

Основные показатели

для сельсоветов, участвующих во Всероссийском конкурсе сельсоветов по дорожному строительству

1. В области нового строительства

1. Своевременное составление и полное выполнение планов дорожного строительства с трудовым участием населения.
2. Полное использование трудовых ресурсов населения, МТС и совхозов, подлежащих привлечению к дорожным работам при безусловном и полном использовании на предусмотренный законом срок трудовых ресурсов граждан, облагаемых сельскохозяйственным налогом в индивидуальном порядке или подоходным налогом по расписанию № 3.
3. Производство работ исключительно по заданиям и нормам выработки с использованием бригадного метода работы.
4. Максимальное использование местных строительных материалов (камня, гравия, песка, леса и др. для улучшения существующих дорог и мостов и нового строительства).

5. Обеспечение высокого качества работ и соответствия их установленным техническим требованиям по строительству и ремонту дорог и искусственных сооружений.

6. Правильная расстановка сил на дорожных работах и организация постоянных дорожных бригад в колхозах.

7. Обеспечение постоянного наблюдения и контроля за производством дорожных работ на территории сельсовета.

8. Обеспечение лучшей подготовки дорожной сети данного сельсовета к посевной, уборочной и заготовительной кампаниям.

II. В области охраны, ремонта, содержания и благоустройства

1. Разбивка существующих и вновь построенных дорог на участки и прикрепление их к близ расположенным колхозам, совхозам, МТС, отдельным селениям и бригадам (десяти—двадцати дворкам) для постоянного ухода.

2. Постоянная охрана наиболее крупных мостов (от ледохода, от огня, сторожевая служба и т. п.).

3. Расстановка указателей направлений дорог, километровых столбов и дорожных знаков.

4. Озеленение дорог (новые насаждения, уход и наблюдение за саженцами и охрана их).

5. Защита дорог от снежных заносов.

6. Превращение сельских улиц в образцовые участки дорог в отношении их благоустройства и чистоты.

III. В области организационно-массовой работы

1. Организация дорожной секции сельсовета, выделение члена президиума сельсовета для руководства работой дорожной секции и систематическое руководство этой работой со стороны президиума в целом.

2. Использование депутатских групп в колхозах, совхозах и МТС и выделение из их состава колхозных дорожных уполномоченных, систематическое руководство работой депутатских групп и дорожного актива и оказание практической помощи в их работе.

3. Учет работы дорожного актива сельсовета, активная работа каждого депутата дорожной секции, учет выявившихся в работе секционеров лучших ударников дорожного строительства для выдвижения лучших на более ответственную работу. Особенное внимание должно быть обращено на выдвижение руководящих кадров из женского актива.

4. Организация массового разъяснения законов и инструкций о трудовом участии населения в дорожном строительстве, всесоюзного договора по социальным вопросам, заключенного в Чувашии 7 декабря 1933 г., а также плана дорожных работ по сельсовету и пропаганда вопросов дорожной техники—через местные политпросветучреждения (изба-читальня, колхозный клуб, красные уголки) путем использования многотиражек, стенгазет, проведения докладов, бесед, лекций и пр.

5. Наилучшее привлечение общественности к проведению дорожных работ с трудучастием (Автодора, комсомола, школ и др.), наилучшая организация соревнования и ударничества между отдельными колхозами, бригадами, колхозниками и единоличниками на лучшее выполнение задания по их участию в дорожных работах, а также соревнование с другими сельсоветами и внутри данного сельсовета—дорожной секции с другими секциями (наличие договоров, своевременная их проверка и пр.).

6. Организация мероприятий, обеспечивающих своевременное и правильное заполнение и вручение колхозам и отдельным лицам извещений о времени, месте и характере дорожных работ (заданий, подлежащих выполнению ими в порядке трудучастия).

7. Своевременное принятие предусмотренных законом мер воздействия к лицам, уклоняющимся от выполнения порученных им в порядке трудучастия в работах и в частности взимание полной суммы средств, подлежащих взысканию с отдельных колхозов и с лиц за неотработанные ими трудовые дни в дорожных работах как прошлого, так и текущего календарного года (совместно с финсекцией сельсовета).

8. Обеспечение централизации всех денежных сумм, взимаемых с населения взамен его трудучастия в кассе сельсовета и расходование их исключительно на нужды дорожного строительства и ремонта.

9. Обеспечение кадрами труддорорганизаторов на территории сельсовета и проведение работы по повышению знаний существующих кадров дорработников и актива (курсы, семинары, доклады).

10. Организация работы по постройке местными силами простейших дорожных машин (утигов, канавокопателей, катков, лопат-волокуш и др.), привлечение к этому школ, мастерских совхозов и МТС, комсомола, Автодора и др. Разработка заданий по постройке и их выполнение. Организация дорожных строительных дворов.

11. Аккуратное представление отчетности в вышестоящие организации о ходе соревнования и дорработ с трудучастием населения и своевременная сигнализация об отдельных недочетах и упущениях по линии работы дорсекции и дорработ с трудучастием населения—в целом.

12. Выявление объектов дорстроительства на 1936 г. в осуществление подготовительных мероприятий к строительному сезону (заготовка стройматериалов, подвозка их к месту работ и пр.).

Редактор С. Войт

Техн. ред. Е. Маркова

Учолн. Главлита В-22011

ОГИЗ 3189 Т 51

Зак. типогр. 1188 Разм. бум. 63x94¹/₁₆

Тираж 6000 экз.

Учет. л. с дополнением 17,7

Объем книги с дополнением 10¹/₂ л. кол. экз. в п. л. 80 000

Сдано в набор 17/V 1935 г.

Подписано и печатн 15/VII 1935 г.

40822

Цена 1 р. 50 к.

ОНА



Издания Гострансиздата
продаются в магазинах
Книгообъединения
ОГИЗ'а

Единичные экземпляры
высылает наложенным
платежом

„Книга - почтой“.
Москва, 54.