

УДК 908

DOI: 10.51676/2070-9773_2023_09_113

Дата поступления (Submitted) 07.08.2023

Дата принятия к печати (Accepted) 16.08.2023

К вопросу об опыте применения ферганского метода строительства в дорожном хозяйстве Курской области в годы III-й пятилетки

ЯРОСЛАВ ИГОРЕВИЧ ИВАНЕНКО

аспирант кафедры российской истории и документоведения
Белгородского государственного национального
исследовательского университета,
308015, Россия, г. Белгород, ул. Победы 85,
E-mail: shlif89@yandex.ru

Аннотация. В статье на основе изучения документов архивных фондов Государственного архива Курской области, Государственного архива общественно-политической истории Курской области и материалов региональной периодической печати анализируется опыт применения ферганского метода строительства в дорожном хозяйстве Курской области в годы III-й пятилетки. Объясняется происхождение наименования и сущность данного метода, выявлен перечень конкретных трасс, строительство которых осуществлялось таким методом, сделаны выводы об эффективности его использования и той роли, которую он сыграл в развитии дорожной сети Курской области рассматриваемого периода. При этом уделяется внимание проблемам, существовавшим в данной сфере, а также анализируются пути их решения, предпринимаемые партийными и государственными органами Курской области.

Ключевые слова: Курская область, третья пятилетка, дороги, дорожное строительство, народная стройка, трудовое участие населения

On the issue of the experience of applying the Fergana method of construction in the road sector of the Kursk region during the 3rd Five-Year Plan

YAROSLAV I. IVANENKO

postgraduate student of the Department
of Russian history and pre-study
Belgorod State National Research University,
308015, Russian Federation, Belgorod, Pobedy st. 85
E-mail: shlif89@yandex.ru

Abstract. In the article, based on the study of documents from the State Archive of the Kursk Region, the State Archive of the Socio-Political History of the Kursk Region and materials from regional periodicals, the experience of using the Fergana method of construction in the road sector of the Kursk Region during the 3rd Five-Year Plan is analyzed. The origin of the name and the essence of this method are explained, a list of specific routes was identified, the construction of which was carried out by this method, conclusions were drawn about the effectiveness of its use and the role it played in the development of the road network of the Kursk region during the subject period. At the same time, the problems that existed in this area, and the ways to solve them, undertaken by the party and state bodies of the Kursk region, are analyzed.

Keywords: Kursk region, third five-year plan, roads, road construction, public construction, labor participation of the population

В ходе первых пятилеток 1928-1937 гг. в СССР был создан ряд важнейших промышленных предприятий, послуживших фундаментом для дальнейшего экономического развития страны. Интенсивное индустриальное строительство было продолжено в годы III-й пятилетки. Однако промышленный рост остро

поставил перед руководством СССР вопрос о совершенствовании транспортной системы, которая выступала связующим звеном между различными хозяйствующими субъектами и уже не была способна удовлетворить возрастающие потребности развивающейся экономики. В этой связи III-й пятилетний план развития народного

хозяйства СССР на 1938-1942 гг., утвержденный на XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939 г. предусматривал значительный рост грузооборота всех видов транспорта [1, с. 65]. В частности, применительно к автомобильному транспорту планировалось увеличить объем перевозок за пять лет в 4,6 раза, построить и реконструировать 210 тыс. км дорог, значительно повысив по сравнению со II-й пятилеткой удельный вес строительства усовершенствованных гудронированных, асфальтобетонных и бетонных дорог [1, с. 67]. Несмотря на тот факт, что план развития народного хозяйства СССР, предусмотренный III-й пятилеткой оказался не завершен по причине начавшейся Великой Отечественной войны, некоторые меры в сфере улучшения дорожного хозяйства были реализованы.

Одной из характерных особенностей дорожного строительства в СССР в период III-й пятилетки стало использование так называемого ферганского метода. Он получил свое название благодаря постройке в 1939 г. узбекскими и таджикскими колхозниками в короткий срок Большого Ферганского канала. Суть метода состояла в осуществлении строительства скоростными темпами путем народной стройки, производимой силами большого числа местного населения, действовавшего под руководством инженерно-технических специалистов.

Подобный опыт строительства был успешно воспринят в дорожном хозяйстве СССР. Так, Кудрявцев А.С. в своем труде «Очерки истории дорожного строительства в СССР (Послеоктябрьский период)» отмечает, что почин узбекских и таджикских колхозников, нашел широкое применение в дорожном строительстве [2, с. 205]. В 1940 г., ферганским методом были построены дороги Ярославль – Рыбинск, Горький – Муром – Кулебаки, Элиста – Дивное, Орел – Елец – Ливны, Воронеж – Острогожск [2, с. 205-207]. Между тем данный метод активно применялся в дорожном хозяйстве многих регионов СССР. Одним из них являлась Курская область, которая играла большую роль в сельском хозяйстве страны, а также получила мощный импульс развития промышленности в годы III-й пятилетки. Однако проблема состояния и развития дорожного хозяйства Курской области в данный период в исторической науке является практически не разработанной. Следует отметить, что она поверхностно затрагивается в коллективной монографии «Курский край: годы социалистической модернизации (1921 – июнь 1941 гг.)» [3, с. 275-276]. В частности, в данной работе приводится перечень дорог, которые было решено построить скоростным методом с бесплатным привлечением трудового участия местного населения в годы III-й пятилетки в целях улучшения качества дорожной сети региона [3, с. 276]. Однако, как производилось данное строительство и каковы были его результаты в работе не упоминается. При этом, несмотря на

корректность содержащихся в обозначенном труде сведений и их соответствие имеющимся архивным документам, указание на какие-либо исторические источники в нем отсутствует. Авторами не упоминается и тот факт, что подобный метод скоростного строительства также именовался «ферганским», что исходит из содержания соответствующих документов курского Обкома ВКП(б) и Облисполкома Совета депутатов. Между тем применение ферганского метода дорожного строительства являлось характерной чертой дорожного хозяйства СССР в 1940-1941 гг. и было направлено на оперативное устранение бездорожья с расчетом на имевшееся в этот период материально-техническое оснащение дорожников.

Таким образом, с учетом изложенного, в настоящей статье мы считаем необходимым на основе архивных документов и материалов региональной периодической печати рассмотреть проблематику применения ферганского метода в дорожном строительстве на территории Курской области в годы III-й пятилетки, сделать выводы об его эффективности, а также проанализировать роль данного метода в развитии дорожного хозяйства региона.

Источниками исследования выступили документы, относящиеся к деятельности Курского Обкома ВКП(б) в части, касающейся осуществления контроля за дорожным строительством, которые хранятся в архивных фондах Государственного архива общественно-политической истории Курской области (фонд П-1). Кроме того, в рамках работы над статьей были изучены материалы фонда Курского областного дорожного отдела и Исполнительного комитета Областного Совета депутатов трудящихся, хранящиеся в Государственном архиве Курской области (фонды Р-389 и Р-3322). Так же важным источником послужил ряд номеров областной газеты «Курская правда», в которых освещался ход дорожного строительства, производимого ферганским методом.

Изучение годового отчета Курского областного дорожного отдела по местным дорогам позволяет заключить, что в 1940 г. регион начал активно внедрять ферганский метод строительства. Это выражалось в том, что подобным методом была запланирована постройка следующих путей сообщения:

1. Курск – Тим – Старый Оскол протяженностью 136 км;
2. Дмитровск – Комаричи протяженностью 32 км, 23 км из которых проходили по территории Курской области, а оставшиеся 9 км – по территории Орловской;
3. Тросна – Глазуновка протяженностью 37 км [4, л. 165].

Что касается качественной характеристики запланированных работ, то по трассе Курск – Тим – Старый Оскол предстояло улучшить добавками 123 км дороги, заново насыпав при этом земляное полотно на протяжении 118,5 км, построить

10 мостов протяженностью 85,8 погонных метров по настилу, уложить 24 чугунных трубы для пропуска воды под дорожным полотном [4, л. 165]. По маршруту Дмитровск – Комаричи планировалось обустроить 22,7 км земляного полотна, улучшив его добавками на протяжении 13,5 км, а также замостить булыжной мостовой 9,2 км пути [4, л. 166]. На трассе Тросна – Глазуновка предстояло произвести улучшение добавками 28,5 км дорожного полотна заново построив при этом 0,4 км дороги и замостить булыжной мостовой 1 км пути [4, л. 167].

Важно отметить, что впоследствии, уже после составления и утверждения плана дорожных работ по Курской области на 1940 г. местное население ряда районов выступило с инициативой дополнительного строительства еще 3 трасс. Инициатива была одобрена органами власти, но в план работ эти объекты уже не вошли. Их перечень включал в себя следующие пути сообщения:

1. Скородное – станция Прохоровка, протяженностью 37 км;
2. Белая – станция Псел протяженностью 10 км;
3. Суджа – станция Суджа, протяженностью 2,6 км [5, л. 2].

Применительно к качественной характеристике каждой из перечисленных трасс следует отметить, что их планировалось построить как грунтовые улучшенные, при этом на дороге Белая – станция Псел необходимо было возвести 9 мостов, общей протяженностью 41 погонный метр по настилу, а по дороге Суджа – станция Суджа 2 моста протяженностью 148 погонных метров по настилу [5, л. 3-4].

Заметим, что перечень путей сообщения, планируемых к постройке в 1940 г. ферганским методом, определялся важной ролью, которую они играли в хозяйственной жизни Курской области. Так посредством трассы Курск – Тим – Старый Оскол обеспечивалась связь Курска с Воронежем, Льговом, УССР, районом освоения Курской магнитной аномалии, а также поддерживалось сообщение с 9 районами (Старооскольским, Боброводворским, Ястребовским, Мантуровским, Тимским, Солнцевским, Щигровским, Бесединским и Стрелецким). Дорога Дмитровск – Комаричи соединяла Дмитровск как районный центр глубинного района с ближайшей железнодорожной станцией Комаричи Орловской области. Аналогичную роль играли трассы Тросна – Глазуновка, Белая – станция Псел, Суджа – станция Суджа, Скородное – станция Прохоровка. Строительство всех перечисленных дорог было инициировано колхозниками районов, по которым проходили данные пути сообщения и поддержано областными партийными и государственными органами. В частности, на состоявшейся в марте 1940 г. в г. Курске IV-й областной партийной конференции отмечалось «хорошее начинание ряда колхозов и районов по развертыванию строительства мето-

дами Ферганы» [6, л. 20]. Партийная конференция обязала Обком ВКП(б) и Исполкомом Облсовета оказывать эффективную помощь тем районам, в которых проходят трассы Курск – Старый Оскол, Тросна – Глазуновка, Дмитровск – Комаричи, обеспечивающую окончание работ по строительству трасс в предусмотренные планом сроки [6, л. 20].

Подавляющее большинство работ на всех дорогах, строившихся ферганским методом в 1940 г. планировалось осуществить за счет трудового участия населения. Об этом наглядно свидетельствует тот факт, что из сметной стоимости всех дорог в 8,5 млн. рублей, посредством трудового участия было выполнено работ на 6,3 млн. [7, л. 26]. К строительству всех трасс планировалось привлекать средства и транспорт заинтересованных в этом хозяйственных организаций. На наиболее важном и крупном объекте – дороге Курск – Тим – Старый Оскол часть работ было запланировано осуществить посредством специальной техники машинно-дорожной станции № 9, находящейся в подчинении Курского областного дорожного отдела.

В рамках подготовки к дорожно-строительному сезону уже в конце января 1940 г. специалисты областного дорожного отдела спланировали перечень работ и предстоящих затрат по каждой трассе. В феврале 1940 г. были составлены сметы, проекты и графики работ. Во все районы, вовлеченные в строительство дорог ферганским методом, для проведения организационно-массовой работы, доведения планов работ до каждого сельсовета и колхоза, а также оказания практической помощи были направлены инженерно-технические работники областного дорожного отдела.

Однако уже на стадии подготовки к строительству возникли определенные трудности, поставившие под угрозу план выполнения дорожных работ. В докладной записке начальника курского областного дорожного отдела Маханева Н.В., направленной председателю областной комиссии по содействию дорожному строительству, секретарю Обкома ВКП(б) Баламутову Г.М. 15 марта 1940 г. сообщалось, что на местах строительство дорог ферганским методом реализуется плохо [8, л. 17]. В документе констатировалось, что даже в Старооскольском районе, колхозники колхоза «13 лет Октября» которого выступили с инициативой строительства дороги Курск – Тим – Старый Оскол «по этому вопросу ни исполком райсовета, ни райком ВКП(б) никаких мер не приняли несмотря на то, что обращение этого колхоза было подписано секретарем РК ВКП(б) т. Левашовым» [8, л. 18].

Отсутствие должного внимания в подготовке к дорожным работам на местах наиболее остро выражалось в показателях заготовки и вывозки к месту производства запланированных работ необходимых строительных материалов. По состоянию на 15 марта по 12 районам, задейство-

ваным в дорожном строительстве ферганским методом, эти показатели составили по песку – 4,6%, по камню – ни одного процента [8, л. 15]. В целях исправления сложившейся ситуации на уровне райисполкомов и райкомов ВКП(б) были предприняты меры по активизации темпов вывозки заготовленных строительных материалов.

В мае 1940 г. началось строительство всех запланированных к постройке ферганским методом путей сообщения. Следует заметить, что ход дорожного строительства и его роль в развитии экономики как Курской области в целом, так и ее отдельных районов, широко освещались в региональной и местной периодической печати. Например, в одном из апрельских номеров областной газеты «Курская правда» обосновывалась важность постройки дороги Дмитровск – Комаричи, сообщалось о выполненных на ней в момент выхода статьи работах, задействованных в строительстве силах и средствах [9, с. 2]. Однако наибольшее внимание с учетом экономического значения и большого объема производимых работ уделялось трассе Курск – Тим – Старый Оскол. На протяжении мая-июня 1940 г. в «Курской правде» публиковались статьи, информирующие читателей об успехах участников данного строительства, культурно-бытовом обслуживании строителей. В частности, в номере за 1 июня 1940 г. сообщалось о достижениях лучшей на линии комсомольской бригады Шумакова Е. колхоза имени Свердлова Бесединского района, которая на протяжении 11 дней выполняла все земляные работы в среднем на 130% [10, с. 3]. Помимо этого, в газете размещались также заметки, посвященные проблемам, имевшим место в организации массового выхода колхозников на дорожные работы на отдельных участках [11, с. 2]. Следует отметить, что в целях разъяснения читателям необходимости производимых дорожных работ, на страницах «Курской правды» обосновывалось их народно-хозяйственное значение. К примеру, в одной из статей резюмировалось, что строящаяся трасса Курск – Тим – Старый Оскол – это «подлинно народная магистраль, снимающая грязевую блокаду с наших глубинных районов» [12, с. 3].

Однако несмотря на усилия, прилагаемые колхозниками и руководящими ими дорожными работниками к строительству дорог ферганским методом, в данной сфере продолжал оставаться ряд проблемных моментов. Так по результатам проверки хода дорожных работ, проведенной представителями Курского Обкома ВКП(б) и Облисполкома Совета депутатов трудящихся, 4 июня 1940 г. было принято совместное постановление «О ходе дорожного строительства», в котором констатировалось:

- по трассе Курск – Тим – Старый Оскол земляные работы выполнены на 46,8%, песка вывезено 39,5%, к вывозке леса и камня еще не приступили;
- по трассе Дмитровск – Комаричи земляных

работ выполнено на 68%, камня вывезено – 10%, песка – 28%, леса – 2%;

- среди колхозников, участвующих в строительстве дорог отсутствует массовая политико-воспитательная работа и не организовано социалистическое соревнование;

- до сознания колхозников райкомами ВКП(б) и исполкомами райсоветов еще не доведено все значение строительства дорог методами строителей Ферганы;

- агитаторы райкомов ВКП(б) на строительстве дорог не ведут достаточной массовой работы среди участников строительства;

- в некоторых районах еще до сих пор нет повседневного массового выхода колхозников на строительство дороги, а преобладает периодическая штурмовщина (Щигровский, Стрелецкий, Мантуровский, Старооскольский районы);

- на строительстве дорог отсутствует ежедневный учет проделанной работы, а в ряде колхозов имеется большое невыполнение норм [13, л. 7].

Учитывая вышеизложенные проблемы и стремясь добиться обеспечения своевременного окончания работ, предусмотренных планом на 1940 г. бюро курского Обкома ВКП(б) и Облисполкома Совета депутатов трудящихся приняли ряд важных решений, суть которых сводилась к следующему:

- 1) Утвердить новый план земляных работ на трассе Курск – Тим – Старый Оскол, выполняемых силами сельского населения по каждому из 9 районов, участвующих в строительстве.

- 2) Обязать секретарей райкомов ВКП(б) и председателей исполкомов райсоветов в 5-дневный срок составить и довести календарные планы дорожных работ и трудового участия населения до сведения сельсоветов и колхозов, закрепив за ними строительство определенных участков дороги до полной сдачи их в эксплуатацию.

- 3) Установить следующие сроки сдачи дорог в эксплуатацию:

- Курск – Тим – Старый Оскол – к 1 сентября 1940 г.;

- Дмитровск – Комаричи – к 1 октября 1940 г.;

- Тросна – Глазуновка – к 1 августа 1940 г.

Земляные работы и вывозку стройматериалов по указанным трассам полностью закончить к 10 июля 1940 г.

- 4) Обязать секретарей райкомов ВКП(б) и председателей исполкомов райсоветов обратить особое внимание на развертывание повседневной политико-массовой работы среди колхозников, как в колхозах, так и на строительстве дорог, разъяснив прежде всего, каждому колхознику сущность новой формы социалистического труда и соцсоревнования – перенесения опыта колхозников, строивших Ферганский канал имени Сталина в дорожное строительство. Командировать для этой цели в колхозы районный партийный актив.

- 5) Обязать областной дорожный отдел для

оказания практической помощи районам в дорожном строительстве направить на места всех своих специалистов из аппарата.

б) Предупредить секретарей райкомов ВКП(б) и председателей исполкомов райсоветов всех районов области, что они несут ответственность за правильное использование трудового участия населения, своевременное окончание строительства, ремонта, охраны дорог и мостов, предусмотренных государственным планом к началу уборочной кампании [13, л. 8-10].

Таким образом, из содержания приведенного документа следует, что в первую очередь внимание государственных и партийных органов уделялось дорогам, запланированным к постройке ферганским методом и внесенным в план дорожных работ по Курской области в 1940 г. О ходе строительства иных путей сообщения, не внесенных в данный план (Белая – станция Псел, Суджа – станция Суджа, Скородное – станция Прохоровка), но также строившихся ферганским методом в нем не упоминалось, что было обусловлено приоритетом выполнения утвержденного планового задания.

Кроме того, отметим, что помимо мер, направленных на активизацию дорожного строительства постановление бюро курского Обкома ВКП(б) и Облсполкома Совета депутатов от 4 июня 1940 г. предусматривало моральное поощрение для района, наиболее отличившегося в данной сфере. Им стал Ястребовский район, который по трассе Курск – Тим – Старый Оскол закончил первую очередь земляных работ с результатом 106,4% и достиг плановых показателей по вывозке песка 80% [13, л. 10]. За достигнутые успехи данному району было вручено переходящее красное знамя Обкома ВКП(б) и Облсполкома Совета депутатов трудящихся.

Анализ документов, хранящихся в архивных фондах Государственного архива общественно-политической истории Курской области, демонстрирует, что практическая реализация мер, содержащихся в совместном постановлении бюро Курского Обкома ВКП(б) и Облсполкома Совета депутатов трудящихся от 4 июня 1940 г. «О ходе дорожного строительства» принесла определенные результаты. Так в докладной записке, направленной начальником курского областного дорожного отдела Маханевым Н.В. секретарю Обкома ВКП(б) Баламутову Г.М. 3 июля 1940 г. сообщалось, что по состоянию на 1 июля 1940 г. плановые показатели выполнения работ по трассам, строящимся ферганским методом составили:

1. по дороге Курск – Тим – Старый Оскол земляные работы выполнены на 80,2%, вывозка песка – 61,5%, вывозка камня – 9,3%;

2. по дороге Дмитровск – Комаричи земляные работы выполнены на 100%, вывозка песка – 22,7%, вывозка камня – 4,8%, начаты работы по мощению мостовой;

3. по дороге Белая – станция Псел земляные

работы выполнены на 100%, вывозка песка – 100%, начата вывозка лесоматериала;

4. по дороге Суджа – станция Суджа земляные работы выполнены на 100%, начата вывозка лесоматериала;

5. по дороге Скородное – станция Прохоровка земляные работы выполнены на 84,7%, вывозка песка – 45,9% [5, л. 2-4].

По строительству дороги Тросна – Глазуновка плановые показатели выполнения отдельных видов работ в документе не приводились.

Следует отметить, что помимо проблем организационного характера на местах, на темпы строительства дорог, осуществляемых в Курской области ферганским методом, негативно повлиял ряд обстоятельств, которые ни в какой мере не зависели от действий региональных и местных органов власти. В этой связи интерес представляет содержание письма, направленного Курским Обкомом ВКП(б) члену Политбюро ЦК ВКП(б) Андрееву А.А., которое датировано 19 июля 1940 г. В этом документе отмечается, что большую проблему для дорожного строительства создало указание Наркомфина о запрете использования средств и транспорта заинтересованных хозяйственных организаций, с расчетом на которые изначально составлялись планы работ [7, л. 26-27]. Это повлекло образование недостатка средств на всех объектах строительства, осуществляемых ферганским методом в сумме 850 тысяч рублей. Кроме того, из приведенного письма следует, что иными проблемами в данной сфере выступили задержки в поставках лесоматериала (из 10 тысяч кубометров к июлю 1940 г. было отпущено только 350) и недостаточное количество выделяемого горючего, покрывавшего 20% от всех потребностей [7, л. 27].

В целом, анализ годового отчета по местным дорогам Курского областного дорожного отдела за 1940 г. демонстрирует, что все проблемы, препятствующие успешному окончанию строительства дорог ферганским методом, разрешены не были. Итогом этого стал тот факт, что работы по трассам Курск – Тим – Старый Оскол, Тросна – Глазуновка, Дмитровск – Комаричи полностью в установленные сроки не завершились и их окончание было запланировано на 1941 г. [4, л. 166-167].

К сожалению, в архивных фондах Государственного архива Курской области, Государственного архива общественно-политической истории Курской области нами не было обнаружено документов, позволяющих полностью установить положение дел, обстоявшее со строительством дорог ферганским методом в первом полугодии 1941 г. Можно лишь констатировать, что согласно выписке из протокола № 56 заседания Исполкома Курского Областного Совета депутатов трудящихся от 29 мая 1941 г., полный перечень дорог, строительство которых было в первую очередь запланировано в 1941 г., не приводится, а указываются лишь трассы «Курск – Тим – Старый Ос-

кол, Белгород – Короча – Скородное – Старый Оскол [14, л. 76]. Кроме того, из другой выписки указанного заседания Исполкома Облсовета следует, что «в связи с передачей машинно-дорожной станции № 9 в другое ведомство» срок сдачи в эксплуатацию дороги Курск – Тим – Старый Оскол устанавливался 15 июля 1941 г. [14, л. 53].

Вместе с тем восполнить имеющиеся пробелы в данной сфере позволяют материалы региональной периодической печати. Так некоторые сведения о строительстве дорог в Курской области, осуществляемым ферганским методом, содержится в ряде номеров областной газеты «Курская правда» за первое полугодие 1941 г. Анализ данной информации позволяет прийти к выводу, что в этот период силами местного населения строились пути сообщения Белгород – Короча, Скородное – Старый Оскол, Белгород – Томаровка, Дмитриев – Фатеж. Однако наибольшее значение партийные и государственные органы Курской области придавали постройке трассы Белгород – Короча, экономическое значение, которое заключалось в соединении г. Короча с железнодорожной станцией г. Белгорода, что позволяло вывозить продукцию сельского хозяйства Корочанского района и своевременно снабжать данный район товарами народного потребления. Из материалов «Курской правды» следует, что запланированное в срок с 20 мая по 5 июня строительство дороги Белгород – Короча было успешно и вовремя завершено [15, с. 3]. В газете приводились многочисленные примеры стахановского труда строителей. Так, например, сообщалось, что колхозники из колхоза имени Куйбышева Корочанского района Гребеников И. и Болтенков И. ежедневно демонстрировали показатели земляных работ в 15-16 кубометров выбранной земли в день вместо нормы в 4,5 кубометров [16, с. 3]. Показатели в 16-18 кубометров выбранной земли в день демонстрировали колхозники колхоза «XV годовщина Октября» Белгородского района Лесных И., Полозков А., Качанов В. [17, с. 3].

Также в «Курской правде» сообщалось, что 12 июня 1941 г. началось строительство ферганским методом дороги Дмитриев – Фатеж, которое должно было окончиться в 10-дневный срок [18, с. 1]. Позже читателей газеты информировали, что по состоянию на 19 июня оно было практически закончено [19, с. 1].

Значительным событием в сфере дорожного строительства Курской области в 1941 г. было объявление 18 июня по решению VIII пленума Обкома ВКП(б) декады дорожного строительства, в которую планировалось обеспечить массовый выход населения на дорожные работы. Как отметил секретарь Курского Обкома ВКП(б) Черников С.: «В эти десять ударных дней надо поднять колхозные массы на дорожную стройку, использовать инициативу лучших людей, окружить заботой и вниманием строителей дорог, – тогда

победа будет обеспечена» [20, с. 2]. К сожалению, спустя несколько дней с момента объявления декады началась Великая Отечественная война, которая положила конец многим стройкам мирного времени и поставила перед военно-политическим руководством СССР и всем советским народом иные задачи.

Таким образом, можно прийти к выводу, что ферганский метод строительства активно использовался в дорожном хозяйстве Курской области в годы III-й пятилетки. Его суть заключалась в осуществлении дорожно-строительных работ путем массового привлечения трудового участия сельского населения.

Использование ферганского метода в дорожном строительстве на территории Курской области было крайне непродолжительным и ограничивалось 1940 г. – первой половиной 1941 г. Нижняя хронологическая рамка была связана с тем, что именно в 1940-м году метод строительства Большого Ферганского канала, построенного узбекскими и таджикскими колхозниками годом ранее в рекордные сроки, начал применяться в дорожном строительстве. Верхняя рамка обусловлена тем, что его последующее применение было прекращено в связи с началом Великой Отечественной войны и мобилизации большого числа мужчин в ряды Красной армии.

Объектами строительства, осуществляемого ферганским методом в дорожном хозяйстве Курской области в анализируемый период, служили дороги, имеющие важное экономическое значение. В подавляющем большинстве случаев к ним относились либо пути сообщения республиканского значения (Курск – Тим – Старый Оскол) либо дороги, соединяющие районные центры с ближайшими железнодорожными станциями (например, Белая – станция Псел, Тросна – Глазновка, Скородное – станция Прохоровка и др.).

Во время выполнения работ на объектах строительства местными партийными и государственными органами организовывалось культурно-бытовое обслуживание колхозников, принимавших участие в строительстве, проводились агитационные и разъяснительные мероприятия, наглядно демонстрирующие важность производимых работ. Техническое руководство строительством осуществляли работники курского областного дорожного отдела и соответствующих районных дорожных отделов. Подавляющее большинство работ выполнялось населением посредством ручного труда и простейших механизмов (конных канавокопателей, подвод, носилок, тачек).

Проведенный анализ архивных документов позволяет заключить, что строительство дорог, осуществляемое ферганским методом в Курской области в 1940-1941 гг. нельзя назвать успешным. Как уже отмечалась, ни один из трех объектов строительства, предусмотренных планом дорожных работ 1940 г., не был сдан в срок. Это

было обусловлено как проблемами организационного характера на местах, так и трудностями в финансировании (прежде всего, направляемого на оплату труда строителей мостов и укладчиков мостовых), выделении лесоматериала, отпуске недостаточного количества горючего. Судить об эффективности ферганского метода в дорожном строительстве 1941 г. в полной мере не представляется возможным по причине начала Великой Отечественной войны. Однако можно констатировать, что работы по строительству дороги

Белгород – Короча, проводившиеся с 20 мая по 5 июня были успешно завершены.

Что касается оценки применения ферганского метода в дорожном хозяйстве Курской области, то учитывая общий уровень развития дорожной техники в СССР, а также состав материально-технической базы, которой располагали курские дорожники, представляется, что в рассматриваемый период он сыграл свою роль в борьбе с бездорожьем и выступал в качестве вынужденной, безальтернативной меры.

Литература и источники

1. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т. 7. М.: Политиздат, 1985. 574 с.
2. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Т. 2. Послеоктябрьский период. М.: Авторансиздат, 1957. 367 с.
3. Курский край: годы социалистической модернизации (1921 – июнь 1941 г.). Научно-популярная серия в 20 томах. Т. 10. Курск: Из-во Курского государственного педагогического университета 2001. 400 с.
4. Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. Р-389. Оп. 1а. Д. 3.
5. Государственный архив общественно-политической истории Курской области (ГАОПИКО). Ф. П-1. Оп. 1. Д. 1974.
6. ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 2138.
7. ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 2378.
8. ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 2427.
9. Луев Ф. Дорога Дмитровск – Комаричи // Курская правда. – 1940. – 24 апреля. – С. 2.
10. Иванов Ф. Лучшая на линии // Курская правда. – 1940. – 1 июня. – С. 3.
11. Фуфаев И. Пока секретарь райкома орудует лопатой... // Курская правда. – 1940. – 15 мая. – С. 2.
12. Москвитин В. Народная магистраль // Курская правда. – 1940. – 1 июня. – С. 3.
13. ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 2391.
14. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 1. Д. 205.
15. Сальков А. Народная стройка // Курская правда. – 1941. – 6 июня. – С. 3.
16. Одинокое И. Экономическое значение дороги // Курская правда. – 1941. – 6 июня. – С. 3.
17. Руками колхозников // Курская правда. – 1941. – 6 июня. – С. 3.
18. Злуникин В. Дмитриев – Фатеж // Курская правда. – 1941. – 17 июня. – С. 1.
19. Злуникин В. Дмитриев – Фатеж // Курская правда. – 1941. – 20 июня. – С. 1.
20. Черников С. Двинем колхозные массы на строительство дорог // Курская правда. – 1941. – 18 июня. – С. 2.
21. Постановление ЦИК № 47 и СНК СССР № 425 от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссе и грунтовых дорог» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 02.08.2023).

References

1. *Kommunisticheskaja partija Sovetskogo Sojuza v rezoljucijah i reshenijah sezдов, konferencij i plenumov CK* [The Communist Party of the Soviet Union in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee. Vol. 7]. Moscow, Politizdat Publ., 1985. 574 p.
2. Kudrjavcev A.S. *Ocherki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR. T. 2. Posleoktjabr'skij period* [Essays on the history of road construction in the USSR. Vol. 2. Post-October period.]. Moscow: Avtoransizdat Publ., 1957. 367 p.
3. *Kurskij kraj: gody socialisticheckoj modernizacii (1921 – ijun' 1941 g.)*. Nauchno-populjarnaja serija v 20 tomah. T. 10. [Kursk region: years of socialist modernization (1921 – June 1941)]. Popular science series in 20 volumes. Vol. 10.] Kursk: Iz-vo Kurskogo gosudarstvennogo pedagogičeskogo universiteta Publ., 2001. 400 p.
4. *Gosudarstvennyj arhiv Kurskoj oblasti (GAKO)* [State Archive of the Kursk Region (GAKO)]. F. R-389. Op. 1a. D. 3.
5. *Gosudarstvennyj arhiv obshhestvenno-politicheskoj istorii Kurskoj oblasti (GAOPIKO)* [State archive of social and political history of the Kursk region (GAOPIKO)]. F. P-1. Op. 1. D. 1974.]. F. P-1. Op. 1. D. 1974.
6. GAOPIKO. F. P-1. Op. 1. D. 2138.
7. GAOPIKO. F. P-1. Op. 1. D. 2378.
8. GAOPIKO. F. P-1. Op. 1. D. 2427.
9. Luev F. Road Dmitrovsk – Komarichi. *Kurskaja Pravda*. 1940. April 24. P. 2.
10. Ivanov F. *Luchshaja na linii* [The best on the line]. *Kurskaja pravda*. 1940. June 1. P. 3.
11. Fufaev I. *Poka sekretar' rajkoma oruduet lopatoj...* [While the secretary of the district committee is wielding a shovel ...]. *Kurskaja pravda*. 1940. May 15. P. 2.
12. Moskvitin V. *Narodnaja magistral'* [People's Highway]. *Kurskaja pravda*. 1940. June 1. P. 3.
13. GAOPIKO. F. P-1. Op. 1. D. 2391.
14. GAKO. F. R-3322. Op. 1. D. 205.
15. Sal'kov A. *Narodnaja strojka* [People's building]. *Kurskaja pravda*. 1941. June 6. P. 3.
16. Odinokov I. *Jekonomičeskoe znachenie dorogi* [Economic importance of the road]. *Kurskaja pravda*. 1941. June 6. P. 3.
17. *Rukami kolhoznikov* [By the hands of collective farmers]. *Kurskaja pravda*. 1941. June 6. P. 3.
18. Zlunikin V. *Dmitriev – Fatezh* [Dmitriev - Fatezh]. *Kurskaja pravda*. 1941. June 17. P. 1.
19. Zlunikin V. *Dmitriev – Fatezh* [Dmitriev - Fatezh]. *Kurskaja pravda*. 1941. June 20. P. 1.
20. Chernikov S. *Dvinem kolhoznye massy na stroitel'stvo dorog* [Let's move the collective farm masses to build roads]. *Kurskaja pravda*. 1941. June 18. P. 2.