

Цена 8 коп.

М. Ф. ФАТКИЕВ
КОЛХОЗЫ
СТРОЯТ
ДОРОГИ



АВТОТРАНСИЗДАТ МОСКВА · 1961

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

М. Ф. ФАТКИЕВ

Ф-21
1207

КОЛХОЗЫ СТРОЯТ ДОРОГИ

*(Из опыта строительства дорог
в Стерлибашевском районе
Башкирской АССР)*

Колич. предыд. выдач _____

130

Библиотека

Стерлибашевский район
Библиотека

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ РСФСР
Москва 1961

Брошюра посвящена опыту строительства дорог колхозами Стерлибашевского района Башкирской АССР методом народной стройки.

В брошюре рассказано о практике проведения строительных работ, о роли партийных и советских организаций района в подготовке и руководстве дорожным строительством.

Описаны итоги трехлетнего строительства и задачи дорожного строительства в Стерлибашевском районе.

Брошюра предназначена для широкого круга дорожников и работников советских и партийных организаций.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В Башкирской АССР большинство дорог сельского значения — грунтовые. Поэтому в дождливое время года, весной и осенью, движение автомобильного транспорта по дорогам по существу прекращается. Мириться с таким отставанием дорожного хозяйства было нельзя.

Башкирский областной комитет партии и Совет Министров Башкирской АССР 20 февраля 1960 г. провели республиканское совещание актива дорожных работников и работников автомобильного транспорта с участием председателей исполкомов районных и городских Советов депутатов трудящихся, секретарей райкомов и горкомов КПСС. Совещание единодушно одобрило намеченные мероприятия по обеспечению выполнения программы дорожных работ на 1960 г. В мае в большинстве районов план строительства и ремонта автомобильных дорог обсуждался на сессиях районных и городских Советов депутатов трудящихся.

По окончании весеннего сева Башкирский обком КПСС и Совет Министров Башкирской АССР объявили месячник дорожного строительства и ремонта автомобильных дорог с участием колхозов, совхозов, РТС, промышленных предприятий и хозяйственных организаций городов и рабочих поселков республики. В период месячника на автомобильных дорогах республики, выполняя Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г., работали 11 041 рабочих, использовалось 138 бульдозеров, 22 скрепера, 31 экскаватор, 133 трактора, 1614 грузовых автомобилей, 77 грейдеров, 35 катков и более 3000 подвод.

Участие такого большого количества техники колхозов, совхозов и предприятий в строительстве и ремонте дорог позволило основные трудоемкие работы механизировать. За короткий срок было выполнено более 3 млн. м³ земляных работ и вывезено на дороги более 1,5 млн. м³ карьерных материалов. До начала уборки нового урожая было построено 370 км дорог местного значения, 1825 км капитально отремонтировано.

Многие районы, например, Стерлибашевский, Чекмагушевский, Мечетлинский, Салаватский, Бакалинский, Илишевский, Баймакский и др., свои обязательства выполнили досрочно — к 1 июля 1960 г.

На 1 октября 1960 г. по Указу Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г. построено за счет местных ресурсов

дорог с гравийным покрытием 419 км, в том числе за счет ресурсов городов 47 км.

Особо отличились в строительстве дорог предприятия и хозяйственные организации городов Белебей, Октябрьский и Кумертау. Общая стоимость выполненных работ превышает 6,7 млн. руб. *.

Благоустройство дорог в Стерлибашевском районе значительно улучшило работу автомобильного транспорта колхозов и РТС. Это благоприятно отразилось на выполнении обязательств по продаже и вывозке хлеба в государственные закрома. Трудящиеся Стерлибашевского района план сдачи и продажи хлеба государству выполнили досрочно — 15 августа 1960 г., а 26 августа выполнили дополнительные обязательства.

Опыт Стерлибашевского района по строительству и ремонту автомобильных дорог обсужден и одобрен Коллегией Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог 12 сентября 1960 г.

В предлагаемой брошюре, автором которой является председатель Стерлибашевского исполкома районного Совета депутатов трудящихся М. Ф. Фаткиев, описан опыт строительства автомобильных дорог в Стерлибашевском районе Башкирской АССР. В ней показана большая организационно-массовая работа партийных, советских и других общественных организаций.

Брошюра рассчитана на широкий круг работников сельского хозяйства, советских и партийных организаций.

Заместитель председателя

Совета Министров Башкирской АССР Г. НИГМАДЖАНОВ

* Значения величин, выраженных денежными суммами, уменьшены в 10 раз в соответствии с новым масштабом цен.

РАЙОНУ НУЖНЫ ДОРОГИ

На юго-западе Башкирской Автономной Советской Социалистической Республики раскинулся Стерлибашевский район. По величине это один из самых крупных районов Башкирии. С севера он граничит с Миякинским, с востока — Стерлитамакским и Мелеузовским районами, с юга — Федоровским районом, а на западе — с Оренбургской областью.

Природа района очень живописна. Здесь есть и обширные луга, простирающиеся вдоль небольших рек — Ашкадар, Стерля, Кундрак, и широкие ровные черноземные поля, переходящие в холмы, и большие лесные массивы. По природным условиям район делится на две части — степную восточную и лесистую западную. Богатые природные условия района позволяют вести многоотраслевое сельскохозяйственное производство.

До Великой Октябрьской социалистической революции в Стерлибашеве и его окрестностях хозяйничали и присваивали все богатства помещики, купцы и представители мусульманского духовенства. Народные массы жили здесь в нищете и бесправии. Трудное население было сплошь неграмотным. О благоустройстве деревень, о строительстве дорог и мостов не могло быть и речи.

Только после установления в Башкирии советской власти и объединения крестьянства в колхозы началось бурное развитие экономики и культуры района.

В наши дни партийные организации, советские и сельскохозяйственные органы района, руководствуясь решениями Центрального Комитета партии и Советского правительства о подъеме сельского хозяйства, организовали борьбу трудящихся за быструю ликвидацию отставания района в производстве зерна, сахарной свеклы и продуктов животноводства.

Неузнаваемо изменился за эти годы облик населенных пунктов, через которые протянулись широкие благоустроенные дороги. Только в течение последних трех лет в районе построено около 1600 новых домов, завершается сплошная электрификация, радификация и телефонизация района. Больших успехов достигли трудящиеся района в культурном строительстве. В районе воздвигнуты десятки благоустроенных школ, где работают сотни учителей — выходцев из местного населения. Эти школы дали многочисленных специалистов, которые работают в районе. Среди них агрономы, зоотехники, инженеры, врачи, работники культуры.

Сельское хозяйство района ныне объединено в 11 крупных кол-

хозов. Все эти колхозы ведут многоотраслевое механизированное сельскохозяйственное производство. В настоящее время на полях колхозов района работает более 200 тракторов, 150 комбайнов, около 200 грузовых автомобилей и сотни других сельскохозяйственных машин.

Производство и продажа зерна государству против 1957 г. увеличились в районе более чем в 2,5—3 раза, сахарная свекла три года тому назад в этом районе вообще не возделывалась, а в настоящее время ее выращивается более 150—200 тыс. ц. Удвоилось производство масличных культур; колхозы района на больших площадях выращивают хороший урожай кукурузы, картофеля и других сельскохозяйственных культур.

За этот же период поголовье продуктивного скота увеличилось в 3—3,5 раза, объем производства продуктов животноводства, особенно мяса, молока, шерсти, вырос в 2—2,5 раза.

В соответствии с этим увеличился в районе и объем перевозок товаров (более чем в 3 раза).

С приходом в колхозы новой техники значительно возрос завоз топлива, смазочных материалов и запасных частей.

Несмотря на значительный рост сельскохозяйственного производства, дорожное хозяйство оставалось до последнего времени в запущенном состоянии. Бездорожье стало тормозом в развитии экономики колхозов. Колхозы, предприятия, организации и учреждения района из года в год получали большое количество автомобилей, тракторов, а дорог не было. Трудящиеся района часто были лишены транспортных связей с железными дорогами. Это наносило огромный ущерб народному хозяйству района.

Дорожное хозяйство района до 1958 г. было настолько запущенным, что ни один колхоз района не был связан с районным центром и железнодорожными станциями, если не считать отдельные бригады колхоза им. Кирова, находящиеся на тракте Стерлибашево — Стерлитамак. И эта дорога до основания была разрушена, так как с 1936 года — года ее постройки — не ремонтировалась.

Большинство колхозов района расположено от ближайшей железнодорожной станции Стерлитамак на расстоянии 60—130 км.

Колхозы выращивали большие урожаи зерна, свеклы и производили большое количество продуктов животноводства, но отсутствие дорог с твердым покрытием создавало серьезные трудности для вывозки этих продуктов.

Преждевременно изнашивались автомобили. Колхозы им. Калинина, им. Карла Маркса, «Чулпан», «Большевик», им. Ленина, «Правда», им. Матросова в период весенних и особенно осенних распутиц для буксирования автомобилей на дорогах использовали десятки тракторов. Это стоило колхозам огромных средств. Автомобили из колхозов им. Калинина, «Чулпан», им. Карла Маркса, «Большевик» даже в сухое время двигались до железнодорожной станции в течение 4—6 час.

Не случайно поэтому, когда вопрос о дорожном строительстве в районе был впервые поставлен на обсуждение сессии районного

Совета 27 мая 1958 г., депутаты говорили о необходимости улучшения состояния дорог. Депутаты отметили, что в плохую погоду дороги становятся непроезжими, это мешает вывозить хлеб и свеклу, а колхозы терпят ущерб. Давно пришло время заняться вплотную дорожным строительством и объявить его всенародным делом. Председатель колхоза Вагиз Мухаметшин заверил сессию, что колхозники колхоза им. Сталина будут в авангарде этого почетного дела. Они выступили со следующим обращением к трудящимся района.

**«КО ВСЕМ КОЛХОЗНИКАМ И КОЛХОЗНИЦАМ
СТЕРЛИБАШЕВСКОГО РАЙОНА!»**

Дело благоустройства населенных пунктов и дорожного строительства в районе поставлено неудовлетворительно. Строительство дорог в колхозах и в целом по району может быть осуществлено только с участием самих колхозов, сельсоветов и всего населения района.

Сознавая огромное значение благоустроенных дорог в народном хозяйстве и включаясь в месячник по дорожному строительству, объявленный райкомом КПСС и исполкомом райсовета, мы, колхозники и колхозницы сельхозартели им. Сталина Раевского сельсовета, берем на себя следующие обязательства:

1. В период месячника 1958 г. силами колхоза построить 2 моста общей протяженностью 20 *пог. м*, вывезти 2500—3000 *м³* гравия, 300 *м³* камня и 20 *м³* лесоматериала.

2. Задание на месячник по дорожному строительству и свои дополнительные обязательства выполнить в течение 6—7 рабочих дней. Сдавать работу только отличного и хорошего качества.

3. Для успешного выполнения принятых обязательств обеспечить организованный выход на дорожные работы всех колхозников, численностью не менее 450 человек, выделить 10 автомобилей, 70—80 подвод и обеспечить их высокопроизводительную работу.

Создать все необходимые бытовые и культурные условия для производительной работы участников строительства.

Мы обращаемся ко всем колхозникам и колхозницам района поддержать нашу инициативу и, последовав нашему примеру, активно включиться в борьбу за ликвидацию бездорожья в районе.

Обращение было обсуждено и принято на совещании актива колхоза им. Сталина и Раевского сельского совета.

В плане по дорожному строительству в районе на 1958 г. были поставлены очень большие задачи: построить новую дорогу Стерлибашево — Бузат протяженностью 50 км, Стерлибашево — Федоровка — 26 км, отремонтировать дорогу Стерлибашево — Николаевка — 22 км, вывезти 43 000 *м³* гравия при плане 12 000 *м³*, построить более 27 мостов и труб.

Для выполнения этого плана с первого же дня месячника должны были работать 3000 человек, имея 115 автомобилей и 600 подвод.

Намечалось, что колхозники будут работать на расстоянии 35—60 км от своего колхоза. Этот метод был принят на основе опыта, который в 1955—1957 гг. в Мечетлинском районе дал положительные результаты. Работая в отдалении от колхоза, колхозники не отвлекались на свои домашние дела и все свое время отдавали дорожному строительству. А это в свою очередь давало возможность закончить работы в короткие сроки.

Не все колхозники сразу согласились с таким методом работ. Пришлось доказывать и убеждать. Будущее показало правильность этого метода.

К концу месячника один за другим колхозы района завершали дорожные работы, намного перевыполняя задание. Уже по итогам первой пятидневки успехи месячника были налицо. Первыми закончили свои участки с большим перевыполнением плана дорожных работ трудящиеся Араслановского, Куганакбашевского, Яшергановского, Раевского, Бузатовского, Стерлибашевского, Каранаевского, Бакиевского сельских советов. Их работы районной комиссией были признаны отличными. С 1 по 10 июня все колхозы района завершили дорожные работы. Уже на 13 июня райком КПСС и исполком райсовета доложили обкому КПСС и Совету Министров Башкирской АССР об успешном выполнении трудящимися района заданий по строительству дорог.

План дорожных работ на период месячника с 1 по 9 июня выполнили: по вывозке гравия и щебня на 300% (вывезено 48 тыс. м³ вместо 11 400 м³), строительство и ремонт мостов на 103% (построено и отремонтировано 220 пог. м при плане 210 пог. м), капитальный и текущий ремонт дорог на 192% (вместо 52 км построено и капитально отремонтировано 98 км, построено новой дороги 35 км), объем земляных работ составил 45 тыс. м³ при плане 8 тыс. м³, установлено 1500 тумб.

Эти работы выполнил коллектив строителей в количестве 3100 человек, строители также имели 141 автомобиль, 3 бульдозера, 1 экскаватор, 3 грейдера, 550 лошадей.

1958 год для стерлибашевцев явился переломным годом в дорожном строительстве. Район занял первое место в республике по дорожному строительству. Трудящиеся района после этой победы поверили в свои силы, они стали с большей уверенностью бороться за успехи в решении других, более трудных задач.

Вслед за победой в дорожном строительстве стерлибашевцы одержали другую крупную победу: одними из первых в республике выполнили план сдачи хлеба государству, причем победа эта одержана впервые в послевоенные годы. В этом колхозникам также помогли и дороги, построенные до уборки урожая.

Обком КПСС и Совет Министров республики высоко оценили труд стерлибашевцев на дорожном строительстве 1958 г., наградив 32 колхозника и механизатора, а также руководителей колхозов и сельсоветов Почетными грамотами Президиума Верховного Со-

вета Башкирской АССР. Эта высокая оценка и награда еще выше подняла трудовую и политическую активность трудящихся района.

На основе опыта 1958 г. в районе начали готовиться к дальнейшему наступлению на бездорожье. Исполком райсовета и его дорожный отдел, уже в январе и феврале организовали подготовительные работы к дорожному строительству 1959 г., заготовку и вывозку камня, лесоматериала на место предстоящего строительства новых мостов и труб, некоторые работы по заготовке гравия. Большое внимание было уделено подготовке кадров строителей дорог.

В конце мая 1959 г. была созвана очередная сессия районного Совета депутатов трудящихся, где обсуждались вопросы дорожного строительства в районе в предстоящем месячнике. На сессию райсовета, кроме депутатов, были приглашены все председатели исполкомов сельсоветов, колхозов, бригады производственных бригад, работники учреждений культуры и медицины.

В 1959 г. предстояло построить новые дороги Стерлибашево — Борисовка — 17 км, Стерлибашево — Амирово — 15 км, отремонтировать дороги Стерлибашево — Бузат — 50 км, построить и отремонтировать 44 моста и трубы и вывезти и уложить гравий и щебень на новые и уже построенные дороги — 73 км, дополнительно из расчета 600—800 м³ на 1 км. Общий объем земляных работ составил более 120 тыс. м³, заготовка и вывозка гравия и щебня — 60 тыс. м³, лесоматериалов — 400 м³ и строительного камня — 4 тыс. м³.

Поскольку в 1959 г. весенний сев был проведен более организованно, чем в прошлые годы, месячник по дорожному строительству в районе был объявлен с 25 мая. С 20 по 25 мая колхозы вели подготовительные работы и, как и в 1958 г., колхозники организованно вышли на дорожное строительство.

Предполагалось, что ежедневно на строительстве все колхозы будут вывозить примерно 3—4 тыс. м³ гравия и щебня, в первые же 3 дня было вывезено в среднем по 7—8 тыс. м³. С первых дней месячника от каждого колхоза работало по 450—600 человек, было занято по 15—18 автомобилей и 500—600 подвод. Многие колхозы уже 23—24 мая организованно вышли на строительство.

В основном все колхозы выполнили задания за 13 дней и райком КПСС и исполком райсовета рапортовали обкому КПСС и Совету Министров республики об успешном выполнении плана строительства и ремонта дорог и мостов.

За месячник 1959 г. построено 17 км новых дорог с укладкой на 1 км в среднем 1500 м³ гравия, капитально отремонтировано 115 км дорог с укладкой в среднем 600 м³ гравия при плане 60 км. Вывезено на дороги 61 тыс. м³ гравия и щебня, при плане 20 тыс. м³, вывезено 4 тыс. м³ камня, заготовлено и вывезено 300 м³ лесоматериалов, построено заново и капитально отремонтировано 18 мостов длиной 220 пог. м. Общий объем земляных работ составил 120 тыс. м³. В 9 крупных населенных пунктах построено 14 км дороги с твердым покрытием, на протяжении 13 км республиканской

дороги посажены снегозащитные полосы шириной по 12 м. Весной 1959 г. проведена большая работа по озеленению населенных пунктов и дорог, посажено более 128 тыс. деревьев. В объявленном месячнике с 25 по 3 июня участвовало в дорожном строительстве ежедневно 3100—3200 человек, работало 150 автомобилей, 25 тракторов, 2 бульдозера, 2 грейдера, 500 лошадей.

На дорожном строительстве колхозники, механизаторы, шоферы проявили подлинный трудовой героизм. По итогам дорожно-строительных работ и в 1959 г. Стерлибашевский район занял первое место в республике.

Обком КПСС, Совет Министров и Верховный Совет Башкирской АССР высоко оценили труд участников строительства, наградив 50 человек Почетными грамотами Верховного Совета Башкирской АССР.

На отчетной сессии районного Совета депутатов трудящихся в конце 1959 г. постановили широко развернуть в 1960 г. строительство и ремонт дорог и мостов. Это означало: построить около 50 км и капитально отремонтировать 80 км дорог, произвести текущий ремонт 35 км дорог и этим самым соединить все колхозы района с районным центром и железнодорожной станцией.

Еще в апреле 1960 г. было созвано собрание районного советского актива, которое обсудило вопрос «О подготовке и проведении месячника по дорожному строительству в районе».

Было принято обязательство трудящихся района по дальнейшему благоустройству и строительству дорог, в котором говорится:

— 1960 год сделать решающим годом по строительству новых и ремонту существующих дорог. Значительно увеличить объем дорожно-строительных работ против 1959 г. До начала месячника подготовить земляное полотно новых дорог, карьеры, заготовить и вывезти к местам строительства гравий, щебень, камень и лесоматериалы, при этом на полотно дорог вывезти не менее 80 тыс. м³ гравия и щебня, заготовить и вывезти не менее 600 м³ лесоматериала, установить 3000 тумб, завершить строительство новых дорог: Стерлибашево — Турмай — 13 км, Калкаш — Куганакбаш — 12 км, Покровка — Чегодай — 5 км, Борисовка — Караяр — 15 км, Халикеево — Амирово — 5 км. Провести капитальный и текущий ремонт дорог: Стерлибашево — Бузат — 50 км, Стерлибашево — Федоровка — 26 км, Стерлибашево — Николаевка — 22 км; Стерлибашево — Борисовка — 12 км. Построить 30 новых мостов и труб и провести поверхностную обработку дорог в райцентре на протяжении 3 км. Провести озеленение дорог Стерлибашево — Николаевка на протяжении 25 км, посадив по обеим сторонам дороги 12 рядов саженцев.

Текст обязательства трудящихся района был разослан всем организациям района, а также опубликован в районной газете. Об этих задачах говорили на собраниях и беседах многочисленные агитаторы, работники культуры и весь актив колхозов и сельсове-

тов, прежде всего коммунисты, депутаты сельсоветов и комсомольцы.

Устройство земляного полотна в 1960 г. осложнялось тем, что многие участки проходили по резко пересеченной местности, через большие овраги, заболоченные места и лесные массивы. Дорогу Борисовка — Караяр трудно было строить потому, что там на расстоянии 24 км пришлось возвести 6 дамб (две длиной по 800 м), поднять насыпь местами от 1,5 до 2,5 м, построить также 8 новых мостов, установить 2500 тумб. Общий объем земляных работ на этой дороге превысил 60 тыс. м³.

Большие трудности возникли и при постройке дороги Стерлибашево — Турмай протяженностью 16 км. Только на одном участке понадобилось в восьми местах поднять насыпь на 2—5 м при длине от 15 до 70 м. Кроме того, на этой дороге построено 7 новых мостов и труб, проведена раскорчевка леса на площади 1,5 га.

После того как было принято постановление бюро райкома КПСС и исполкома районного Совета депутатов трудящихся о проведении месячника по дорожному строительству в районе, этот вопрос обсуждался на сессии райсовета. На сессию, кроме депутатов райсовета, были приглашены председатели исполкомов других сельских советов, колхозов, секретари парторганизаций колхозов, председатели постоянных комиссий сельсоветов по благоустройству, бригадиры производственных бригад колхозов и работники культуры, директора школ, медицинские работники и работники торговли.

Такое широкое участие районного актива в работе было вызвано тем, что обсуждение на сессии дорожного строительства было поставлено в широком плане.

На повестке дня сессии стояли вопросы проведения месячника по дорожному строительству в 1960 г. Участникам сессии было предложено рассмотреть и утвердить перспективный план строительства дорог в районе на 1960—1965 гг., а также рассмотреть организацию автобусного движения.

Представители колхоза «Чулпан» предложили строить дороги, связывающие центральные усадьбы колхоза с производственными бригадами. Это предложение поддержали представители колхозов им. Кирова, им. Матросова.

Если некоторые руководители колхозов и сельских советов в 1958 г. настаивали на том, чтобы каждый колхоз строил дороги у себя, у своего колхоза, то в 1959 и 1960 гг. об этом уже не упоминалось. Практика показала, что переброска строительных бригад колхозов является важным фактором.

Председатель колхоза «К коммунизму» депутат районного Совета П. М. Китанин от имени и по поручению трудящихся Сарайсинского сельского совета и колхозников колхоза «К коммунизму» выступил с обращением ко всем трудящимся района за досрочное завершение дорожно-строительных работ.

Сессия районного Совета, с учетом мнения выступающих, объявила начало месячника по дорожному строительству с 1 июня.

Было предложено колхозам, сельсоветам выход на дорожное строительство, как и в прошлые годы, назначить на один день для всех колхозов — 31 мая, и 1 июня с утра начать работы.

Хорошо была поставлена и помощь отстающим. Так, колхозы «Правда», «К коммунизму» оказали помощь колхозу им. Ленина.

Задачи, поставленные перед трудящимися района на период месячника 1960 г., были успешно выполнены за 8—10 рабочих дней.

Трудящиеся района рапортовали о своих успехах:

ТЕЛЕГРАММА

Секретарю Башкирского обкома КПСС
г. НУРИЕВУ
Председателю Совета Министров Башкирской
АССР г. ГАБИУЛЛИНУ
Начальнику Управления строительства и ремонта
автомобильных дорог г. УШАКОВУ

Докладываем Вам, что труженники Стерлибашевского района 9 июня успешно выполнили годовой план по строительству и ремонту дорог. За 9 дней месячника вывезено гравия более 100 тыс. м³ при годовом плане 17 тыс. м³. Капитально отремонтировано 113 км дороги при плане 14 км. Построено новых дорог 47 км при плане 8 км. Общий объем выполненных земляных работ составил более чем 225 тыс. м³. Построено новых мостов и труб 23 общей длиной 140 пог. м при плане 2 моста длиной 40 пог. м. Капитально отремонтировано 4 моста — 47 пог. м. Проведен текущий ремонт 35 мостов. Установлено на дорогах 2500 тумб. Построено заново колхозами и организациями района и установлено на автобусной линии 14 павильонов для пассажиров.

Общий объем дорожно-строительных и ремонтных работ составил более 300 тыс. руб. при плане 90 тыс. руб.

Таким образом, по основным показателям годовой план дорожно-строительных работ по району перевыполнен в 5—8 раз. Это дало возможность соединить автомобильными дорогами с твердым покрытием все колхозы района.

В период месячника работало более 3000 человек, было занято 165 автомобилей, 47 тракторов, 2 бульдозера, 2 грейдера, 1 экскаватор, 2 прицепных катка, 460 подвод.

Колхозы района в течение 8—9 рабочих дней вывезли на дорогу от 7 до 12 тыс. м³ гравия каждый.

Все эти большие работы были выполнены в короткие сроки благодаря героическому труду труженников района и умелой организаторской работе партийно-советских органов.

Строительство и ремонт дорог в районе продолжается.

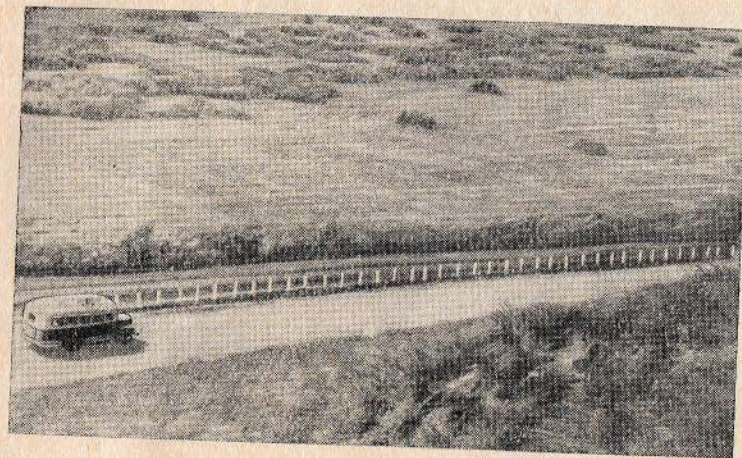
Секретарь райкома КПСС
ДАВЛЕТОВ
Председатель исполкома райсовета
ФАТКИЕВ
Зав. дорожным отделом
МАКМУДОВ

9.06.1960 г.

Месячник дорожного строительства 1960 г. отличается не только большим объемом работ, но и хорошим их качеством. В 1960 г. все колхозы района получили благоустроенные автомобильные дороги.

При проведении озеленения в 1960 г. было посажено 226 тыс. корней деревьев; все дорожные знаки, мосты и тумбы покрашены. На многих видных местах камнем и кирпичом выложены лозунги и надписи.

Руководители дорожного строительства в районе внимательно изучили опыт строительства дорог трудящимися Горьковской и Ря-



Участок дороги, построенной в 1960 г.

занской областей. В этих областях правильно организована и осуществлена большая работа по строительству дорог; к выполнению этих работ привлечены, кроме колхозов и совхозов, промышленные предприятия.

Опыт строительства дорог в Стерлибашевском районе характерен тем, что все дороги, построенные стерлибашевцами, — это автомобильные дороги с твердым покрытием. Стерлибашевцы строят дороги уже 3 года подряд только силами и средствами колхозов, без помощи промышленных организаций.

Наконец, опыт стерлибашевцев ценен тем, что дорожно-строительные работы здесь проходят с таким энтузиазмом, с таким трудовым героизмом его участников, что в этой работе чувствуются настоящие массовые коммунистические субботники и воскресники.

Если подытожить все, что сказано выше, то следует сделать такой вывод: колхозы района все силы, возможности и средства из года в год направляют на строительство дорог. Дорожное строительство, поскольку найдены правильные формы и методы его организации, из года в год проходит успешно; трудящиеся упорным трудом достигают своей цели.

ПОДГОТОВКА К ДОРОЖНЫМ РАБОТАМ

Перспективный план строительства дорог и обеспечение автобусного движения в районе на 1960—1965 гг. подготовлен райисполкомом и утвержден на сессии районного Совета 23 мая 1960 г. В этом плане предусмотрено строительство дорог по основным направлениям. Уже к 1963 г. намечено создать единую сеть дорог района.

Пятилетним планом предусмотрено вывезти карьерных материалов 480 тыс. м³, произвести земляных работ общим объемом 800 тыс. м³. Стоимость всех работ составит 1,1 млн. руб.

Строительство дорог, связывающих отдельные бригады колхозов, безусловно создаст благоприятные условия в колхозах для вывозки сельскохозяйственных продуктов. Очень важно для трудящихся района и то, что в результате выполнения перспективного плана все населенные пункты будут связаны автобусным сообщением.

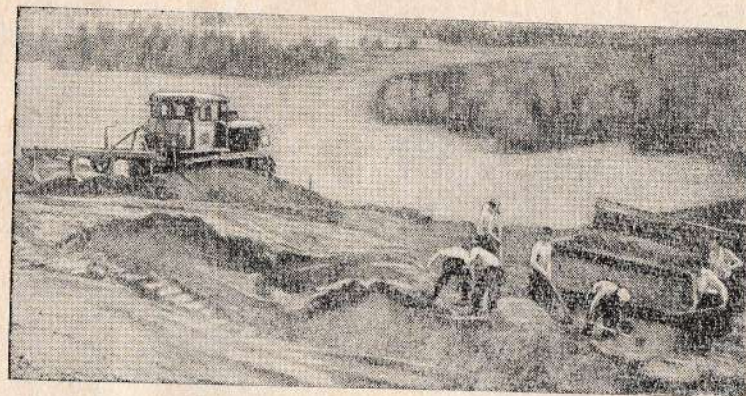
Направления дорог выбраны с таким расчетом, чтобы в первую очередь обеспечить транспортными связями основные производственные участки колхозов.

На 1961 г. перспективным планом намечено построить 53 км новых дорог, что обеспечит связь Стерлибашевского района с Миякинским по двум маршрутам, а также связь крупных полеводческих бригад колхозов им. Кирова, им. Матросова, «К коммунизму» с автомобильными дорогами общего пользования. Планируется капитально отремонтировать 60 км дорог, произвести ямочный ремонт 56 км, вывезти 85—90 тыс. м³ каменного материала, построить 26 мостов общей длиной 250 пог. м. Намечено также обеспечить строительство дорог на Мелеуз, т. е. к сахарному заводу, куда в будущем начнут вывозить всю сахарную свеклу, выращенную колхозами района. Есть все основания полагать, что эти объемы работ будут успешно выполнены.

Самым главным делом являются изыскание, добыча и вывозка карьерного материала. Изысканием карьерных материалов приходилось заниматься много. Прежде всего надо найти гравий требуемого качества, учитывая, что карьеры должны быть как можно ближе к участкам строящихся дорог. Эту задачу выполняли изыскательские партии, для работы в которых были привлечены не только специалисты, но и местное население. Основными карьерными материалами являются гравий, щебень и камень. Они в отдельных местах находятся на больших глубинах, что требует вскрышных работ. Найти гравий и щебень еще не все, нужно, чтобы они по своим качествам отвечали техническим требованиям. Состав и качество гравия того или иного месторождения определяли в городских лабораториях. Надо было точно указать колхозам места добычи и укладки гравия. Вывозка гравия в период месячников шла настолько быстро, что в течение одного дня вывозили тысячи кубометров материала. Если не следить за качеством материала, то можно испортить дело. Так, было, например, на участках кол-

хоза «Большевик» в 1959 г., где в течение двух дней было вывезено и уложено 2200 м³ недоброкачественного материала. Штаб и дорожный отдел проглядели это, в результате один из участков дороги в осеннюю распутицу оказался непроезжим. Ошибка была исправлена лишь в 1960 г.

Район богат запасами каменных материалов, но во многих случаях они расположены на расстоянии 15—30 км от участков строительства дорог. Несмотря на это, строители добываются применения только высококачественного материала.



Разработка гравийного карьера

Очень важно вовремя заготовить и накопить каменные материалы, еще до того, как колхозы выедут к участкам строительства. От этого зависит весь успех работ в период месячника. Эта большая подготовительная работа по существу и определяет то, что колхозы в течение каких-нибудь 8—10 дней уже выполняют план вывозки карьерных материалов. Ранней весной все имеющиеся бульдозеры используют на заготовке материалов в карьерах. До начала месячника в 1958 г. было заготовлено 28 тыс. м³, в 1959 г. — 40 тыс. м³ и в 1960 г. — более 55 тыс. м³ гравия.

В заготовке материалов на протяжении всех трех лет особенно отличались машинисты бульдозеров района Гайнан Исмагилов, Хамза Атласов, Амирзян Мухаметов, Габсамат Сайфутдинов, Фаргат Салахутдинов. Эти товарищи заслуживают особой похвалы и благодарности, ибо от их добросовестного и самоотверженного труда в огромной степени зависели не только заготовка материалов, но и строительство дорог и искусственных сооружений.

В 1960 г. стерлибашевцы внесли ряд изменений в практику заготовки материалов. Дорожное строительство развертывалось на трассе протяженностью почти 200 км и на девяти самостоятельных направлениях. Предстояло заготовить более 100 тыс. м³ каменных материалов, выполнить 220 тыс. м³ земляных работ. При этом нельзя было рассчитывать на то, что имеющихся бульдозеров будет

достаточно. Поэтому задача машинистов бульдозеров состояла в том, чтобы как можно на большей площади вскрыть месторождения, заготовить и накопить каменный материал и создать фронт работ на первые дни месячника, а в дальнейшем заготовку материалов было предложено вести самим колхозам. Рекомендовалось всем колхозам использовать для этой цели тракторы ДТ и 2—3 лемешных плуга. Так делали в гравийных карьерах все колхозы. А в щебеночных и каменных карьерах применяли бульдозеры. В результате, на дорожном строительстве в 1960 г. участвовало 40 тракторов с плугами. Этот способ в дальнейшем будет применен еще шире.

Если строительство дорог ведется силами колхозов, то содержание дорог в хорошем техническом состоянии в течение всего года выполняет районный дорожный отдел. В своих финансовых планах колхозы предусматривают ассигнование средств на оплату работы техники. Суммы на оплату техники каждому колхозу составляют 2,0—2,5 тыс. руб. в год, что по сравнению с ежегодными доходами колхозов 300—500 тыс. руб. является небольшой величиной. Колхозы перечисляют дорожному отделу деньги, а последний рассчитывается за использование техники.

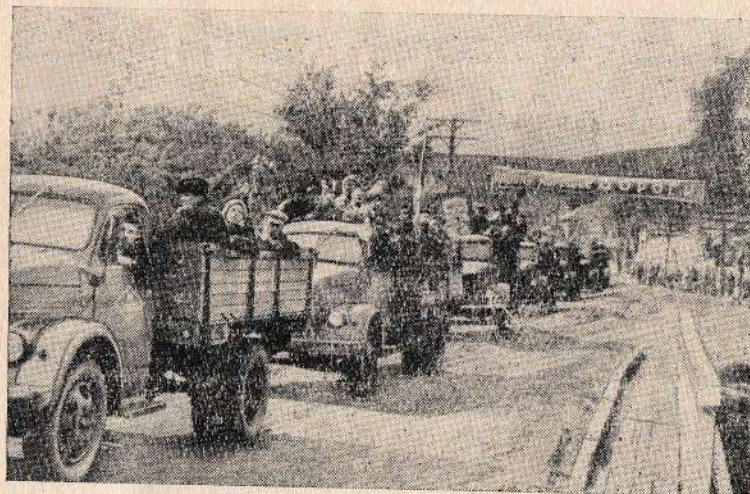
Велика роль дорожного отдела в организации работ. Небольшой коллектив отдела, состоящий из одного техника и двух дорожных мастеров, справляется с возложенными на него большими обязанностями. Работники отдела проводят трассировку, следят за соблюдением технических условий строительства и эксплуатации дорог, организуют работу дорожной техники, учитывают выполненные работы, собирают ежедневные сведения от приемщиков, обеспечивают доставку бюллетеней, организуют заготовку и вывозку материалов на строительство мостов, руководят работой механизмов при заготовке каменных материалов, в период месячника следят за качеством работ.

РОЛЬ СОВЕТСКИХ И ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РАЙОНА В ПОДГОТОВКЕ К ДОРОЖНЫМ РАБОТАМ

Ежегодно обком КПСС и Совет Министров Башкирской АССР объявляют месячники по дорожному строительству, указывая основные задачи партийных и советских организаций в подготовке и проведении месячника, определяя основные формы и методы политической работы. В соответствии с этим бюро Стерлибашевского РК КПСС и исполком райсовета принимают решение, в котором определяются основные задачи месячника, задачи партийных и советских органов, колхозов, исполкомов сельских советов, а также тех организаций, которые призваны обслуживать строителей дорог: работников торговли, культуры, медицины. Например, в 1958 году — первом году развернутого строительства дорог в районе, — учитывая то, что одним первичным парторганизациям колхозов и исполкомам сельсоветов будет трудно обеспечить своевременный выход всех колхозников на дорожное строительство, для оказания

им практической помощи РК КПСС и исполком райсовета направили туда своих представителей.

С участием этих представителей во всех сельских советах были проведены сессии. На сессиях определялись конкретные задачи каждого колхоза, сельсовета, каждой бригады, группы колхозников. После этого проводились заседания правлений колхозов, бригадные собрания, на которых выявлялись задачи колхозников, шоферов, машинистов дорожных машин, возчиков, определялись



Въезд на дорожное строительство колхозников колхоза «Большевик»

сроки выездов на работы. Парторганизации назначали и инструктировали агитаторов, составляли расчеты начала и завершения работ, планировали, кто из колхозников поедет на дорожное строительство, а кто останется в колхозе. В сущности этим завершались организационные мероприятия в подготовке к дорожному месячнику. Распорядок дня строителей: время на подъем, обеды, отдых — решали непосредственно сами участники строительства.

Постановлением Бюро районного комитета КПСС и Исполкома районного Совета депутатов трудящихся назначались начальники направлений дорог, которые несли ответственность за организацию труда строителей, правильное использование техники, качество работ. Например, в 1960 г. начальниками направлений были назначены и руководили всеми работами на своих направлениях, а также несли персональную ответственность перед штабом района следующие товарищи: Файзуллин — заместитель председателя исполкома райсовета (в направлении Стерлибашево—Бузат), Тарасов — директор РТС, депутат райсовета (Стерлибашево—Федоровка), Хайбуллин — председатель райплана (Стерлибашево—Николаевка), Набиуллин — начальник милиции (Стерлибашево—Караяр), Селин — начальник центральной сберегательной кассы (Калкаш—

Куганакбаш), Нуриманов — заведующий отделом культуры исполкома райсовета (Стерлибашево — Турмаево).

В необходимых случаях начальники направлений регулировали распределение сил на участках и в колхозах, обеспечивали выездную торговлю при помощи торговых предприятий, которые размещены на данном направлении. Эти же руководители несли ответственность за культурное и медицинское обслуживание участников строительства, контролировали работу пропагандистов и агитаторов, присланных из районного центра.

Уже с первого года дорожного строительства практикуется учет и приемка работ. Как правило, принимают работы секретари исполкомов тех сельских советов, на территории которых строится дорога. Поскольку на территории того или иного сельсовета строят дороги колхозы, не входящие в данный сельсовет, такой порядок исключает возможность приемки некачественных работ. При наличии разногласий в показателях приемщика и колхоза вопрос регулирует начальник направления или представитель штаба. Приемщики перед началом месячника проходят семинар в райисполкоме, где их тщательно инструктируют, рассказывают об участках, расстояниях от карьеров и т. д.

Когда завершена вся подготовительная работа, когда все участники строительства прибыли на место, решающее значение приобретает правильное руководство. Поэтому в период месячника ответственные работники района — члены бюро Райкома КПСС и Исполкома райсовета и заведующие отделами райкома КПСС и исполкома районного Совета — принимают активное участие в руководстве строительством. Они периодически выезжают, а некоторые находятся постоянно на строительстве, проводят беседы, выступают с докладами и лекциями, проводят краткие собрания по итогам работ.

Чтобы не ослаблять повседневного руководства другими важнейшими работами, которые нельзя оставить без внимания партийных и советских органов, некоторые руководящие работники района освобождаются от участия в дорожном строительстве. Второй секретарь райкома КПСС, начальник инспекции сельского хозяйства, ведущие специалисты сельского хозяйства и некоторые другие работники района назначаются ответственными за работу животноводческих ферм колхозов, вспашку паров, подготовку техники к сенокосению и силосованию кормов и т. д. В колхозах остаются, как правило, председатели колхозов или председатели сельсоветов, или секретари партийных организаций.

При организации дорожно-строительных работ в сельских районах очень важен выбор сроков месячника. Самым подходящим моментом для месячника в этих районах Башкирии считается время завершения весеннего сева. В это время большинство колхозников бывает свободно от многих сельскохозяйственных работ. Колхозам остается завершить посев поздних культур, а также вспахать пары.

Для успешного дорожного строительства в условиях Стерлиба-

шевского района самым подходящим временем признана 1-я декада июня. Надо с начала до конца организовать работу с таким расчетом, чтобы она была завершена за 8—10 дней, так как увеличение сроков сильно сказывается на производительности труда. Если затягиваются сроки строительства, то возникает много других трудностей. Необходимо добиваться, чтобы колхозы завершали работы по возможности одновременно. Установлен такой порядок, при котором без санкции штаба ни один колхоз с места не снимается.

В структуре строительных подразделений на дорожном строительстве главной силой являются производственные бригады колхозов во главе с бригадирами. Бригадиры организуют и непосредственно руководят работой бригад. Руководители колхозов, исполкомов сельсоветов устанавливают задания по бригадам колхозов, определяют участок работ, объем вывозки каменных материалов. В соответствии с этим по бригадам распределяются автомобили, гужевой транспорт. Бригадир несет ответственность перед правлением колхоза за выполнение установленного задания. Бригадиры отчитываются перед правлением своего колхоза. Председатели исполкомов сельсоветов и колхозов отчитываются перед штабом.

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

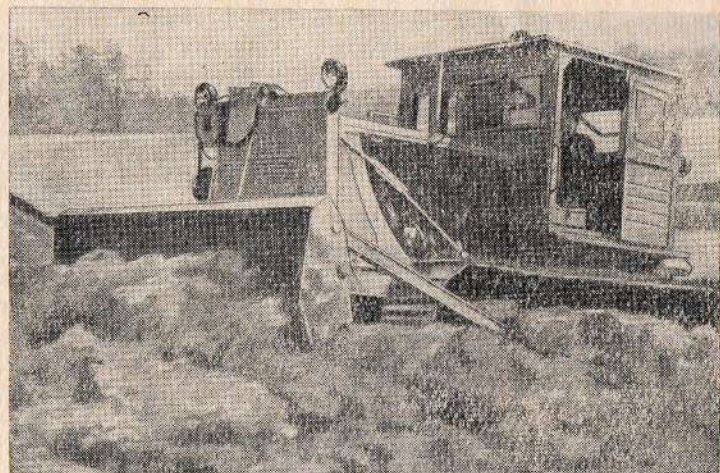
Ширина основных районных дорог принята равной 8—10 м. Если дорогу строят лишь для одного колхоза, ширину ее принимают 7 м. Так построены дороги для колхозов «Большевик»,



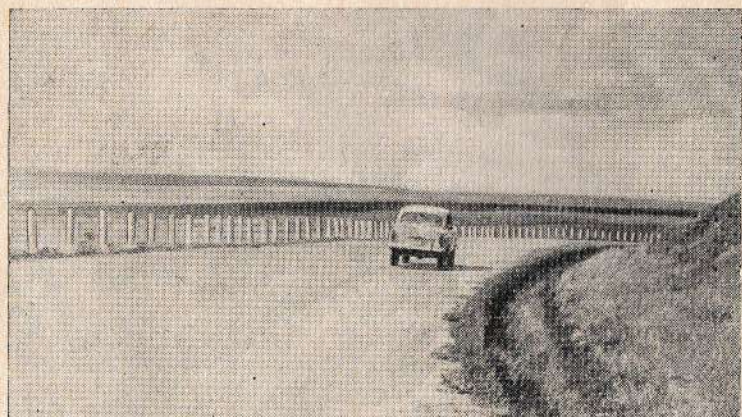
Устройство земляного полотна грейдером

им. Матросова и им. Ленина. Глубина кюветов делается не менее 65—75 см. Насыпи и выемки сооружают исключительно бульдозерами, так как скреперов в районе не имеется. Только в 1960 г. сооружено на новых дорогах в районе 14 насыпей высотой от 1,5 до

5 м общей протяженностью около 2 км. Эти земляные работы были завершены двумя бульдозерами в течение 38 дней благодаря самоотверженному труду машинистов Гайнана Исмагилова, Хамза Атласова и их помощников, которые ежедневно выполняли по 3—4 нормы.



Бульдозер на земляных работах



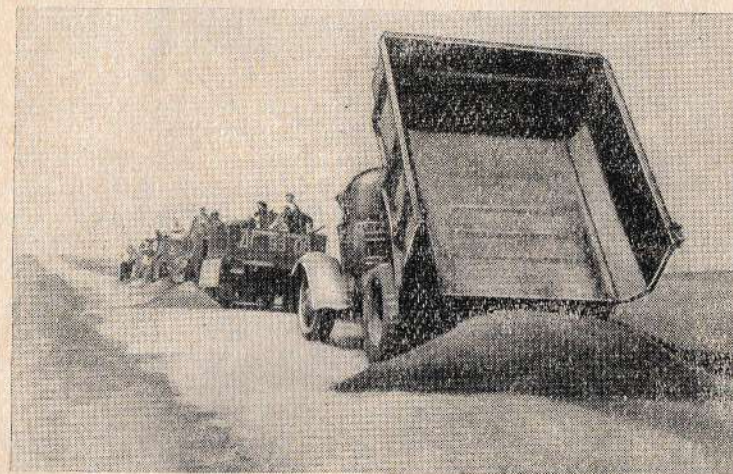
Участок дороги — Калкашевский поворот

Земляное полотно уплотняют катками. После уплотнения земляного полотна вывозят гравий на дорогу, разравнивают его грейдерами слоем 14—16 см и уплотняют катками. В результате дороги выдерживают нагрузку в любую погоду и находятся в хорошем состоянии.

В последние 2 года большое внимание уделяется благоустройству дорог. На всех участках, где есть высокие насыпи, около мостов, у опасных поворотов, на приовражных участках по обеим



Автопавильон, построенный колхозом «Чулпан»

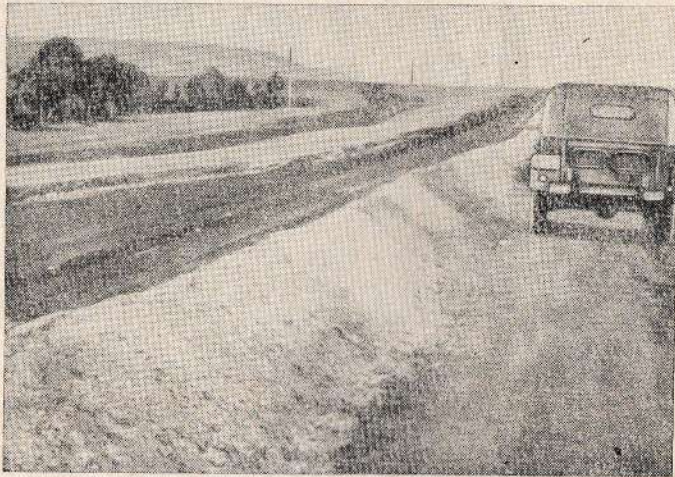


Выгрузка гравия

сторонам дорог установлены деревянные тумбы. По дороге Стерлибашево — Николаевка по обеим сторонам на протяжении 22 км посажены 12-рядные снегозащитные полосы из 2—3-летних саженцев. Во многих более видных возвышенных местах строители выложили на земле из кирпича и камня лозунги.

Кроме того, на дорогах установлены километровые столбы и построены павильоны для пассажиров в местах остановок автобусов. Это мероприятие создало большие удобства для населения. Таким образом, дороги построены не только прочно, но и имеют хорошее оформление.

Гравий вывозят на автомобилях, на тракторах «Беларусь» с тележками, а на близком расстоянии и гужевым транспортом. 12—15 человек затрачивают на загрузку одного автомобиля



Сплошной вал гравия для строительства дороги, вывезенный на один из участков колхоза «Большевик»

2—3 мин. На разгрузку назначается 4—5 человек. Они находятся постоянно на месте разгрузки и тратят на нее каждый раз также не более 2,5—3 мин.

Вывезенный гравий складывают конусами по оси дороги. В каждом конусе не менее 1,8—2 м³ гравия. Так делается на дорогах, где производится капитальный и текущий ремонт; при строительстве новых дорог укладываются сплошные валы высотой не менее 70—75 см.

Перед завершением работ в колхозах начальник штаба и специалисты-дорожники проверяют работу каждого колхоза. В силу различных обстоятельств на практике бывает так, что на отдельные участки вывезена полная норма гравия, а на других гравия недостаточно. Во втором случае председателям колхозов и бригадирам проверяющие делают замечания и предлагают исправить дефекты, вывезти дополнительно материал и т. д. После устранения недостатков начальник штаба строительства снова выезжает и проверяет исполнение. Если все работы завершены и отвечают техническим условиям, начальник штаба строительства разрешает колхозу выезд с участка строительства. Окончательно принимает

и оценивает работу районная комиссия. Причем законченным участок считается только тогда, когда выполнены все без исключения работы.

В дни месячника и особенно в подготовительный период важнейшее значение имеет своевременное и точное выполнение заданий и, следовательно, соблюдение строгой дисциплины руководителями колхозов, сельсоветов, работниками дорожного отдела, механизаторами,— словом, всеми, кто строит дороги.

Когда завершаются подготовительные работы и приближаются сроки объявления месячника, перед бюро райкома КПСС и исполкома районного Совета стоит задача провести ряд организационных мероприятий, чтобы месячник прошел успешно. Для этого мы ежегодно перед месячником обсуждаем на сессии районного Совета задачи, связанные с успешным его проведением.

Наряду с конкретным руководством дорожным строительством важное значение имеет организация социалистического соревнования и культурно-бытового обслуживания строителей, на что также следует обращать серьезное внимание партийным и советским органам.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

Руководя социалистическим соревнованием, развернувшимся по инициативе колхозников и механизаторов, партийные и советские организации района уделяют большое внимание конкретности, действенности и гласности этого движения.

Районный комитет партии ежегодно, заранее, до начала дорожных работ, проводит семинар секретарей первичных партийных организаций колхозов, предприятий и учреждений, а отдел культуры — с работниками культуры. Здесь специально обсуждается вопрос руководства социалистическим соревнованием и постановки массово-политической и культурно-массовой работы среди участников дорожного строительства.

Тут же секретари первичных партийных организаций и работники культуры обмениваются опытом и рассказывают, как в прошедшем году были организованы соревнование, массово-политическая и культурно-просветительная работа. Этот же вопрос обсуждается на собраниях первичных партийных организаций и на сессиях сельсоветов. Партийные собрания и сессии сельсоветов с участием передовых механизаторов и колхозников разрабатывают условия соревнования шоферов, грузчиков, возчиков. Эти условия затем доводятся до сведения строителей.

Каждая первичная партийная организация, сельсовет совместно с правлениями колхозов учреждают переходящие Красные знамена для вручения передовым производственным бригадам и переходящие вымпелы для вручения передовым шоферам, трактористам и возчикам по итогам каждого дня. С первых же дней дорожных работ назначенные члены исполкомов сельсоветов, правлений колхозов и члены партийного бюро, комсомольских организаций или агитаторы ведут учет выполнения дневных норм и взятых обяза-

БЮЛЛЕТЕНЬ
о ходе социалистического соревнования колхозов Стерлибашевского района
по дорожному строительству на 1960 г.

Название колхоза	Вывозка гравия			Занимаемое место
	по плану, м ³	выполнено, м ³	% выполнения плана	
«Большевик»				
Им. Калинина				
Им. Карла Маркса				
Им. Кирова				
Им. Ленина				
Им. Матросова				
Им. Сталина				
«К коммунизму»				
«Правда»				
«Стерля»				
«Чулпан»				
Всего по району				

Исполком райсовета

Конкретно и правильно организованное социалистическое соревнование воодушевило строителей на трудовые подвиги.

Отдельные шоферы за день вместо 15—20 рейсов по графику делали по 45—60 рейсов. В колхозе «Правда», который первым в районе за 8 дней выполнил годовое обязательство по дорожному строительству, есть шофер Закир Закиров. Из 8 дней дорожных работ 4 дня он держал первенство в колхозе — вывозил ежедневно 80 м³ гравия. В этом колхозе работал шофер районного отдела коммунального хозяйства Рауф Юсупов, который в день делал 58—60 рейсов.

Нельзя не отметить тех шоферов, которые в течение всех трех лет напряженной работы на дорожном строительстве своим самоотверженным трудом показывали образцы выполнения социалистических обязательств. Это Тимербулат Шарипов (Стерлибашевская РТС), Юрий Панов и Риза Ишбулдин (райпотребсоюз), Явдат Махьянов (колхоз им. Матросова), Габидуллин Набиулла (колхоз «Правда»), Рашид Латыпов (колхоз «К коммунизму»), Закир Арасланов (колхоз им. Сталина), Заки Тукаев (колхоз «Стерля»), П. И. Нуктулов (колхоз им. Кирова), Мударис Мухамадеев (колхоз «Большевик»), Минирахман Арасланов (колхоз им. Карла Маркса), Мустафа Каюмов (колхоз им. Калинина), Файзрахман Муратов (колхоз им. Ленина), которые вместо 20—25 рейсов делали по 45—55 рейсов в день. Их добросовестная работа имела важное значение в выполнении принятых обязательств в целом по колхозам.

тельств в бригадах и звеньях. Результаты дневной работы вечером подытоживаются штабом сельсовета, куда входят председатель исполкома сельсовета, председатель колхоза, секретарь парторганизации и бригадиры. Принимается решение, какой из бригад вручить переходящее Красное знамя и кому из шоферов — переходящий вымпел. Это решение штаба сельсовета утром доводится до сведения всех членов колхоза. О нем пишут в боевых листках, молниях, которые выпускают ежедневно, рассказывают агитаторы.



Вручение Красного знамени колхозу «Правда»

К 11—12 час. дня ежедневно из штаба дороги района поступают данные по всему району за прошедший день. Эти данные поступают сперва в районный штаб по дорожному строительству. Районный штаб к 9—10 час. утра на основании этих данных составляет бюллетень (табл. 1). Эти бюллетени дежурные мотоциклисты быстро доставляют в штабы сельсоветов каждого колхоза, и тут же агитаторы распространяют их среди колхозников.

Одновременно с составлением бюллетеня районный штаб заполняет доску показателей соревнования. Там указываются социалистическое обязательство, его выполнение и занимаемое место в соревновании — по каждому колхозу и сельскому совету.

Этим работа районного штаба не ограничивается. Он организует передачи по сети местного радиовещания. Ежедневно, в определенное время (в вечерние часы), по всем направлениям дорог, где установлены громкоговорители, собираются строители дорог. Они коллективно слушают сообщения по радио о ходе социалистического соревнования на строительстве, о новых успехах своих товарищей. Это мероприятие дает большие положительные результаты. Переходящее Красное знамя передовому колхозу вручают один раз в 5 дней.

Всему району известно имя шофера колхоза им. Карла Маркса Анвара Калимуллина, который с первого до последнего дня строительства занимал первое место в соревновании шоферов этой артели.

В развертывании социалистического строительства пример дисциплинированности, как всегда, показали коммунисты и депутаты сельского и районного Советов. Они не только сами шли в передовых рядах дорожных строителей, но вели за собой остальных. Например, коммунисты шоферы из колхоза «Правда» Закир Закиров и Рашид Мухаметов были подлинными организаторами социалистического соревнования. По ним равнялись остальные шоферы.



Шофер райкомхоза Рауф Юсупов

То же самое можно сказать и о многих депутатах Стерлибашевского сельсовета. Во главе одной из бригад дорожных строителей стоял бригадир депутат Я. З. Галиев. Он не только организовал колхозников своей бригады, но и сам вместе с ними работал с лопатой в руках на дорожном строительстве. Депутат этого же сельсовета Сайфулла Гайсаров работает пчеловодом колхоза. Но в начале дорожных работ он пришел в исполком сельсовета и просил послать его на дорожное строительство. Его просьба была удовлетворена. Товарищ Гайсаров с другим старым депутатом, механизатором Нури Даутовым, возглавлял группу строителей и ежедневно обеспечивал перевыполнение дневных заданий.

Нельзя не писать о том размахе, которое приняло социалистическое соревнование между сельсоветами и колхозами в период дорожного строительства 1960 г. и в прошлые годы. В результате этого трудящиеся районных сельсоветов и колхозов выполнили большие объемы работ.

Например, только за эти три года колхозники колхоза им. Карла Маркса Араслановского сельсовета вывезли 29 тыс. м³ гравия, ежегодно перевыполняя свои обязательства.

Трехлетний план выполнен на 129%. Один этот колхоз за три года вывез столько материалов, сколько не было вывезено районом в целом в течение 1951—1952 гг. 23 тыс. м³ материала за это время вывез колхоз им. Кирова (председатель колхоза И. А. Ефимович, председатель сельсовета Д. И. Коваленко).

Указанные колхозы и сельсоветы в течение всех трех лет намного перевыполняли свои социалистические обязательства и по существу занимали все эти годы авангардную роль среди других колхозов района, по ним равнялись все остальные.

Руководители сельсоветов, колхозов, парторганизаций умело организовали социалистическое соревнование среди строителей, сами лично возглавляли эту работу, всегда активно поддерживали проводимые мероприятия, направленные на успешное строительство дорог.

Не случайно поэтому многие из них награждены высокими наградами — Почетными грамотами РК КПСС и исполкома районного Совета и Почетными грамотами Верховного Совета Башкирской АССР. За успехи, достигнутые на дорожном строительстве, Почетными грамотами Верховного Совета РСФСР награждены 22 человека. Среди них А. А. Валиев — председатель Стерлибашевского сельсовета, Ш. А. Уляев — председатель колхоза им. Карла Маркса, А. Г. Зарипов — секретарь парторганизации колхоза им. Калинина, Я. З. Галиев — бригадир производственной бригады колхоза «Стерля», Н. Х. Даминов — председатель колхоза «Правда», С. А. Фаткуллин — председатель колхоза «Стерля», Г. Х. Абсаттаров — председатель колхоза «Большевик», И. А. Ефимович — председатель колхоза им. Кирова, Вагиз Мухаметшин — председатель колхоза им. Сталина, Ибрагим Аминев — председатель колхоза им. Калинина, Якуп Минивалиев — председатель Бузатовского сельсовета и многие другие.

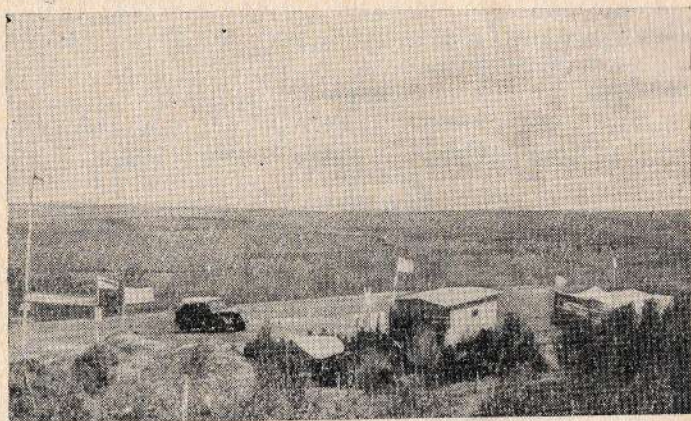
В дело дорожного строительства неограниченный вклад внесли комсомольцы и молодежь района. Такие комсомольские организации, как колхоза им. Сталина (секретарь Н. С. Журин), колхоза «Правда» (секретарь Риф Яппаров), колхоза «Большевик» (секретарь Зуфар Абдуллин) и других колхозов привлекли к дорожному строительству по 150—200 человек комсомольцев и молодежи и, организовав социалистическое соревнование среди них, добились больших успехов, чем способствовали досрочному выполнению обязательств на дорожном строительстве.

КУЛЬТУРНО-БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ

В успешном проведении дорожного строительства в районе большую роль играет умелая организация культурно-бытового обслуживания колхозников, участвующих на дорожном строительстве. Районный комитет партии, исполком райсовета, правления колхозов, первичные партийные организации уделяют этому вопросу всегда первостепенное значение.

Задолго до начала дорожных работ, вернее после приемки участка работ, каждый колхоз строит поселки строителей. Здесь каж-

дая бригада для своих колхозников готовит жилье, красный уголок, медицинский пункт, заправочную станцию, волейбольную площадку, парикмахерскую и т. д. Поселки располагаются в самых живописных местах на берегах рек, лесных опушках, на склонах гор.



Лагерь колхоза «Стерля»



Волейбольные игры в лагере колхоза им. Кирова

Каждый колхоз перед началом дорожных работ у главного входа, у арки, поднимает красный флаг. Это означает, что колхоз полностью готов к работам.

В такие поселки переносят свою работу все клубы, избы-читальни, библиотеки, кинопередвижки. Каждая колхозная комсомольская организация создает свой кружок художественной самодеятельности. Кружки за время дорожных работ два-три раза дают концерты.

Большую работу проводят в дни дорожного строительства работники районного Дома культуры и отдела культуры. В дни месячника по дорожному строительству основное свое внимание отдел культуры и районный Дом культуры обращают на обслуживание дорожных строителей. В это же время агитаторы, работники культуры и руководители проводят беседы, читают вслух газеты, коллективно слушают радио.

Организация общественного питания — один из основных вопросов обслуживания колхозников, поэтому ему уделяется серьезное внимание. Каждый колхоз организует общественное питание. Чтобы показать качество питания, достаточно привести слова самих колхозников, которые на вопрос: «Как у Вас с питанием?», — всегда отвечают: «Отлично, как в санаториях». Горячая пища готовилась не менее 3 раз в день. Почти во всех колхозах пищу строителям готовили опытные колхозные повара — уважаемые и почетные люди на стройке. Уважение строителей они заслужили упорным трудом. Каждый повар готовил пищу на 120—130 человек 3 раза в день — это нелегкое дело. Каждое сельпо организовало развозную торговлю товарами первой необходимости. Кроме того, открывали киоски без продавцов. Практика показала, что это очень удобно для обслуживания колхозников.

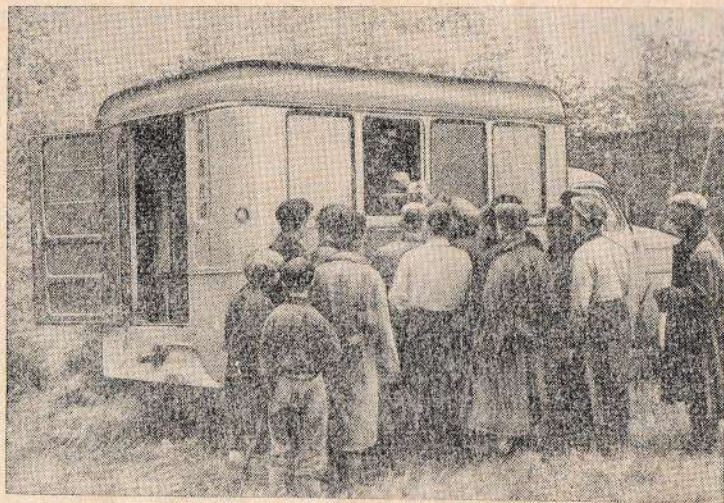


Повариха колхоза им. Кирова Нафиса Кунаккулова — депутат райсовета

Хочется отдать должное и той большой работе, которую вели в дни дорожного строительства стенные газеты и районная печать. Они в дни месячника центральное место отводили освещению хода подготовки и проведения дорожных работ. Например, районная газета «Знамя коммунизма» на своих страницах широко пропагандировала материалы сессии районного совета депутатов трудящихся, посвященной обсуждению вопросов дорожного строительства, помещала передовые статьи, посвященные этому важному вопросу, систематически печатала материалы о ходе подготовки к месячнику. А в ходе месячника из номера в номер печатались целые полосы, говорящие о героических делах колхозников и механизаторов, занятых на строительстве дорог. На страницах районной газеты выступали председатели исполкомов сельсоветов, колхозов, секретари первичных партийных организаций. Они рассказывали об опыте организации труда, культурно-бытового обслуживания, о доблестном труде строителей.

Очень важное значение имеет встреча колхозников после завершения работы и проводы их домой. Момент возвращения

является очень торжественным. Колхозники приезжают в районный центр, их здесь встречают руководители района, играет духовой оркестр. Автомобили с людьми, украшенные цветами, ровными ря-



Передвижная лавка обслуживает участников месячника строительства и ремонта дорог



На трибуне митинга, посвященного завершению дорожных работ

дами останавливаются перед зданием районного исполнительного комитета. Здесь проводится короткий митинг, на котором секретарь райкома КПСС и председатель исполкома райсовета поздравляют

дорожных строителей с выполнением обязательств и желают им дальнейших успехов. Дорожных строителей встречают трудящиеся райцентра, победителям социалистического соревнования пионеры преподносят букеты цветов.

ИТОГИ ТРЕХЛЕТНЕЙ РАБОТЫ И ДАЛЬНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

За период с 1958 по 1960 г. в районе построено 150 км, восстановлено 25 км автомобильных дорог, что обеспечило транспортную связь всех колхозов района и крупных населенных пунктов, дало возможность свободного выхода к республиканским дорогам и железнодорожным станциям всем колхозам района в любое время года.

Однако значение строительства дорог не исчерпывается только этим. Достаточно сказать, что за три года общий объем земляных работ составил более 500 тыс. м³. Заготовлено и вывезено 217 тыс. м³ гравия и щебня, более 20 тыс. м³ строительного камня, построено 65 мостов, капитально отремонтировано 30 мостов и труб, заготовлено и вывезено более 1500 м³ лесоматериала. Стоимость общего объема 3-летних работ составила более 650 тыс. руб. (табл. 2). Причем качество проведенных работ было признано отличным и хорошим. В настоящее время обеспечивается по всем направлениям движение автомобилей с предельной скоростью, о чем свидетельствуют шоферы, прибывшие на вывозку хлеба из других областей РСФСР. Вот что говорит шофер 4-й АТК Пермского совнархоза И. Е. Русимов: «Я работаю шофером с 1950 г. В 1958 г. работал в период уборки хлебов на целине Алтая, в 1959 г. — в Курганской области. Я восхищен хорошим состоянием дорог в этом районе, причем по всем направлениям. По своим качествам эти дороги не уступают лучшим дорогам. Душа радуется, когда проезжаешь по дорогам Стерлибашевского района».

Важно то, что все эти дороги построены колхозами. На строительство колхозы затратили огромные средства, там работала многочисленная техника, многотысячный коллектив. Эти усилия не были напрасными. Трудящиеся района, исполкомы сельсоветов, колхозы и другие организации района шли сознательно на большие затраты. Они знали, что все это со временем окупится.

Уже можно подвести итоги за истекшие 3 года работы. В результате ликвидации бездорожья колхозы и районные организации и другие предприятия и организации, автотранспорт которых работал в районе на вывозке сельскохозяйственной продукции, по далеко не полным данным сэкономили топлива на 900 тыс. руб. Оборачиваемость автомобилей ускорилась в два раза. Сумма выигрыша от хороших дорог, если считать еще экономию шин, составит примерно 260 тыс. руб. Таким образом, затраты колхозов и организаций в ближайшие 2—3 года будут покрыты полностью.

Однако только этим не исчерпывается значение дороги. Успехи

СВЕДЕНИЯ

Таблица 2

об итогах дорожного строительства за 1958—1960 гг. по Стерлибашевскому району Башкирской АССР

Название колхоза	Вывозка гравия на дороги, м ³														
	1958 г.						1959 г.						итого за 3 года		
	обязатель- ство	выполнено	% выпол- нения пла- на	занятое место	обязатель- ство	выполнено	% выпол- нения пла- на	занятое место	обязатель- ство	выполнено	% выпол- нения пла- на	занятое место	обязатель- ство	выполнено	% выпол- нения пла- на
«Стерля»	3250	3300	101	6	4300	5400	117	10	7000	8892	127	5	14550	17292	119,2
Им. Кирова	3300	3250	98	9	5700	6866	120	7	9500	12767	133	4	18500	22883	123,7
Им. Ленина	2400	2650	110	4	2800	4164	149	1	5000	5256	105	10	10200	18070	150
«Большевик»	4500	7514	167	1	4100	4804	117	11	7000	8600	123	7	15600	20918	187,1
Им. Матросова	4700	4073	86	11	5200	6840	131	5	9500	6740	71	11	19400	17653	91,0
«Правда»	2300	2300	100	8	2700	3660	135	3	5000	6900	134	1	10000	12860	128,6
«К коммунизму»	3300	3315	100	7	3100	4487	143	2	6000	8021	133	3	12400	15773	127,2
Им. Сталина	3800	4345	114	2	4100	4884	119	9	7000	8866	127	6	14900	18115	121,5
Им. Карла Маркса	5800	5640	97	10	8200	9777	119	8	10000	13522	135	2	24000	28939	125,8
«Чулпан»	2700	3014	111	3	4000	4926	123	6	7000	7140	102	9	13700	15080	110,0
Им. Калинин	2700	2807	104	5	4400	5880	133	4	7000	8274	118	8	14100	16961	123,0
Организации и предпри- ятия	—	6352	—	—	—	4162	—	—	—	7887	—	—	—	12401	—
Итого по району	38750	48560	125	—	48600	65500	138	—	80000	102866	129	—	167350	217000	129,6
Выполнение государст- венного плана	—	422	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	413,0

дорожного строительства имели большое воспитательное значение для всех трудящихся района. Дорожное строительство в 1958—1959 гг., в котором участвовали широкие массы колхозников, завершилось тем, что Стерлибашевский район занял первое место в республике по дорожному строительству. Высокая оценка обкомом КПСС и Советом Министров Башкирской АССР труда колхозников и награждение большой группы трудящихся помогли взяться всерьез за ликвидацию отставания района во всех важнейших областях хозяйственного и культурного строительства. Трудовой и политический подъем трудящихся в первые годы дорожного строительства и проявленный героизм вселили во всех уверенность в том, что можно в короткие сроки преодолеть многие недостатки и решительно поднять экономику района.

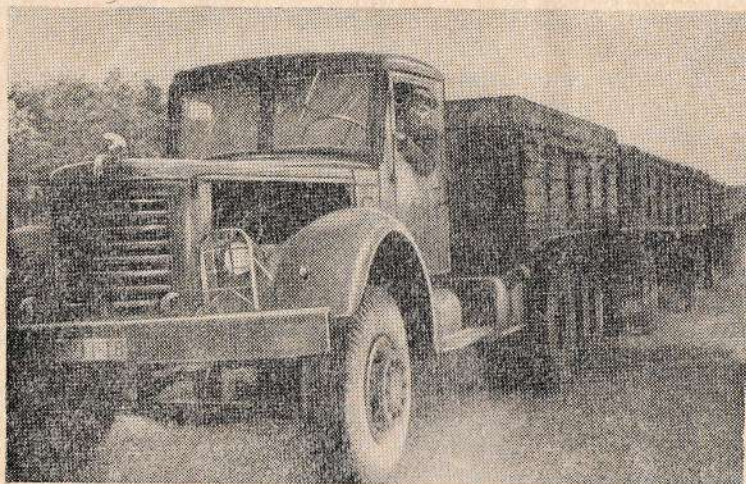
Это подтверждают и те большие сдвиги, которые произошли в развитии экономики района за небольшой период — с 1957 г. Производство зерна возросло в 3,5 раза, сахарной свеклы — в 26 раз, молока, мяса, яиц и шерсти — в 2,5—3 раза. Соответственно возросла и товарность сельскохозяйственной продукции, вывозка их в государственные заготовительные пункты. Вот уже 3 года подряд стерлибашевцы одними из первых в республике досрочно выполняют планы и принятые на себя социалистические обязательства по продаже государству зерна. В 1959 г. они доложили о выполнении плана сдачи государству зерна к 13 августа — третьими по республике, а в 1960 г., несмотря на неблагоприятные погодные условия, выполнили план хлебозаготовок к 15 августа — четвертыми по республике — и к 25 августа — обязательства по сверхплановой сдаче. Таких результатов район еще никогда не знал за все послевоенные годы. В этом также сказалось важнейшее значение хороших дорог в районе. Если раньше по этим дорогам автомобили буксировались тракторами, то сейчас здесь свободно на полной скорости курсируют автопоезда с хлебом.

Хорошие дороги оказали благотворное влияние на благоустройство района и значительно улучшили благосостояние трудящихся. Достаточно сказать, что если 3 года тому назад автомобили из городов до райцентра добирались с трудом, а жители отдаленных населенных пунктов не могли даже мечтать об автобусном движении, то в настоящее время ежедневно для перевозки пассажиров из нашего района курсируют десятки автобусов и большое количество легковых такси. Пассажирское движение сейчас открыто почти по всем основным направлениям.

Примечательным в дорожном строительстве 1960 г. является еще и то, что в этом году получили новые дороги колхозы им. Ленина, «Большевик», «Правда», им. Сталина, «К коммунизму», причем качество этих новых дорог, построенных в период месяца отличным. Райисполком на строительстве этих дорог обращал особое внимание, и не случайно поэтому колхозы, строящие их, отнеслись к работам со всей серьезностью. Строили дороги колхозу им. Ленина колхозы им. Сталина и «Правда» на протяжении 16 км.

в результате чего колхоз им. Ленина соединился с центральной автомобильной дорогой. Дорога также проходила через всю улицу центральной усадьбы колхоза.

По дорогам района курсируют автобусы не только Стерлибашевского района, но и соседних районов, а также Оренбургской области, так как автобусная линия Стерлитамак — Стерлибашево — Бузат вплотную подходит к Оренбургской области. Трасса находится всегда в хорошем состоянии.



Автопоезд вывозит хлеб на приемные пункты из колхозов Стерлибашевского района в 1960 г.

Наряду со строительством дорог в районе проведена большая работа по благоустройству дорог в районном центре и крупных населенных пунктах. Если несколько лет тому назад по улицам таких крупных населенных пунктов, как Арасланово, Яшерган, Бузат, Турмай, Карагуш, Бакиево, Табулды, и в самом районном центре — Стерлибашеве трудно было проехать на автомобиле, так как в непогоду стояла здесь непролазная грязь, а летом, в сухое время, пыль, — то сейчас улицы преобразились. Хорошее состояние дорог в целом по району и в каждом населенном пункте внушает трудящимся чувство гордости за свой труд.

Во всех населенных пунктах по обеим сторонам дорог растут деревья. Только за последние 2 года в районе прибавилось более 230 тыс. декоративных и плодово-ягодных деревьев, большинство из которых высажены вдоль дорог. Во многих населенных пунктах — Бузат, Яшерган, Бакиево, Табулды, а также в Стерлибашеве посажены вдоль дорог 13—15-летние деревья — липа, береза, тополь.

На августовском совещании учителей района в 1960 г. принято обязательство — силами учащихся, комсомольцев и молодежи озеленить все дороги района в период осенних посадок 1960 г. сажен-

цами 10—12-летнего возраста. Таким образом, надлежит высадить вдоль дорог 100 тыс. корней деревьев.

Для хозяйственного и культурного развития района имеет и будет иметь неопределимое значение хорошее состояние дорог, построенных упорным трудом самих трудящихся.

Нельзя сказать, что все вопросы дорожного строительства и благоустройства решались легко, особенно в первые годы организации. Были трудности, связанные с отсутствием опыта и навыков в строительстве дорог, отсутствием необходимой техники, соответствующих кадров. Партийная организация района, советские органы находили силы, возможности мужественно преодолевать все эти трудности и недостатки. В решении всех вопросов по руководству дорожно-строительными работами района и ликвидации отставания его по сельскохозяйственному производству большую роль сыграла районная партийная организация. Под руководством партийных организаций, советских и сельскохозяйственных органов трудящиеся шаг за шагом преодолевают длительное отставание района в хозяйственном и культурном строительстве и успешно борются за выполнение семилетнего плана.

XXI съезд Коммунистической партии Советского Союза рассмотрел и утвердил контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 гг. Контрольные цифры являются величественной программой строительства коммунизма в нашей стране. Наряду с дальнейшим мощным развитием всех отраслей народного хозяйства нашей страны в семилетнем плане большое внимание уделяется дорожному строительству.

Трудящиеся Стерлибашевского района под руководством партийных и советских организаций приложат все усилия к тому, чтобы в этой семилетке в основном решить вопрос строительства автомобильных дорог в районе. Начатая большая работа, которая проделана в этом направлении за последние 3 года, безусловно, будет доведена до конца. Трудящиеся сознают, что все сделанное — только начало большой работы; еще более серьезные задачи стоят впереди. Необходимо последовательно, в ближайшие 2—3 года, претворить в жизнь перспективный план строительства автомобильных дорог и автобусного движения, принятый на IX сессии районного Совета от 23 мая 1960 г. С осуществлением этого плана хорошие дороги свяжут все колхозы, крупные населенные пункты, основные производственные бригады колхозов с центром района и пристанционными пунктами, соседними районами и республиканским трактом. Нужно не только строить эти дороги, но и постоянно хорошо содержать их, чтобы на всех основных направлениях обеспечить бесперебойное автобусное движение в любых погодных условиях, чтобы гарантировать перевозку сельскохозяйственной продукции из колхозов в пристанционные пункты в короткие сроки.

В современных условиях важнейшее значение приобретают в связи с постоянным увеличением количественного состава и грузоподъемности автомобильного парка в народном хозяйстве вопро-

сы строительства прочных и долговечных мостов. Некоторые из ныне существующих мостов на дорогах района не рассчитаны на автомобили с большим тоннажем, поэтому перед стерлибашевцами стоят задачи — в течение 1961—1963 гг. деревянные мосты заменить каменными, а трубы сделать железобетонные.

Эти задачи нелегки, они потребуют мобилизации всех необходимых ресурсов колхозов, напряжения сил и энергии его строителей, но трудолюбивый народ Стерлибашевского района под руководством районного комитета партии и исполкома районного Совета с честью выполнит стоящие перед ним ответственные задачи по подъему экономики, культуры и благоустройству района и внесет достойный вклад в семилетку.

В связи с тем, что дорожно-строительные работы за последнее время приобретают важное значение в свете задач, поставленных перед народным хозяйством областей и краев семилетним планом, важнейшее значение приобретает руководство дорожно-строительными работами со стороны областных организаций и особенно директивных органов.

Руководители дорожного строительства в Стерлибашевском районе, основываясь на богатом опыте народной стройки, обращаются ко всем областным организациям и совнархозам с пожеланиями и предложениями активно участвовать в дорожном строительстве, так как руководство с их стороны этим важным делом, безусловно, будет иметь большое организующее значение в успешном строительстве дорог в любом районе и области.

Стерлибашевцы считают, что:

вопросы дорожного строительства хотя бы раз в год следует обсуждать в областном масштабе, т. е. с участием секретарей райкомов, горкомов, председателей райисполкомов, горисполкомов, руководителей промышленных предприятий, работников совнархозов и дорожных органов. Настало время уделить этому должное внимание. Постоянно возрастающий объем перевозок и в связи с этим непрерывное увеличение количества автомобилей в народном хозяйстве, рост их грузоподъемности настоятельно, самой жизнью диктуют необходимость уделять самое серьезное внимание дорожному хозяйству, руководить им по-настоящему, постоянно, а не сезонно, контролировать его;

наряду с колхозами в строительстве дорог большое участие должны принимать промышленные предприятия совнархоза. Их доля в дорожном строительстве явно недостаточна, так как автомобильный парк и количество перевозок на предприятиях с каждым днем возрастают. Если учесть тот ущерб, который причиняет предприятиям отсутствие хороших дорог (преждевременный износ автопарка, расход запасных частей, износ шин, большое время грузооборота и особенно пережог топлива, то станет ясно, насколько дешевле обошлось бы участие в дорожном строительстве. Здесь надо отметить, что работники дорожных и транспортных органов, а также экономисты и

журналисты еще плохо освещают эти вопросы в печати и недостаточно убедительно и настойчиво ставят их перед руководителями предприятий и совнархозов; предприятия совнархозов должны оказать серьезную помощь строителям сельских дорог в выделении техники, изготовлении железобетонных конструкций для строительства мостов и труб и других дорожных сооружений. Без этой помощи трудно решать вопросы строительства и эксплуатации дорог в современных условиях, когда по сельским дорогам курсируют автопоезда с грузом в 13—14 т, не считая собственного веса автомобиля. Настоятельно необходимо вместо деревянных мостов строить мосты из железобетона, камня на цементном растворе и из других высокопрочных материалов;

целесообразно на дорожно-строительных работах так же, как и в других отраслях хозяйства, организовывать социалистическое соревнование не только между колхозами, но и между предприятиями совнархозов, районами в областном масштабе, под руководством директивных органов областей в условиях конкретности и гласности социалистического соревнования. Периодически должны подводиться итоги соревнования (хотя бы через каждую пятидневку) с участием газет, радио, телевидения и т. д. На период месячника следует учредить переходящие знамена, установить поощрительные меры победителям в социалистическом соревновании на дорожном строительстве. Неплохо было бы организовать обмен опытом дорожного строительства между колхозами и районами. Все эти мероприятия имеют огромное значение для организации дорожного хозяйства;

делу успешного развития строительства дорог в сельских районах мешает отсутствие дорожной техники в колхозах и РТС, техники почти нет и в дорожных отделах. В дальнейшем необходимо производить дорожную технику на предприятиях совнархозов для продажи РТС и колхозам. Они ее охотно купят, так как в настоящее время в связи с быстрым увеличением количества автомобилей в укрупненных колхозах и совхозах возникает потребность в строительстве дорог не только между колхозами, но и между производственными бригадами внутри каждого колхоза и между отделениями совхозов;

посадку защитных полос вдоль дорог следует поручить лесхозам и другим организациям. Они должны заниматься этим делом более серьезно и в широком масштабе, разводить и сажать такие лесные породы, которые будут эффективно охранять дороги от снежных заносов.

Вопросы посадки защитных полос имеют важное значение, так как из-за сильных снежных заносов дороги между районами и колхозами и даже между городами, за исключением некоторых, закрываются почти на всю зиму. Автопарки колхозов, совхозов и других организаций в течение этого периода не работают, и хозяйство терпит убытки. В условиях Башкирии да-

же высоко поднятое земляное полотно не спасает дороги от снежных заносов, поэтому защитные лесные полосы — единственно целесообразная мера борьбы со снежными заносами. При участии в этом деле самих трудящихся районов устройство защитных полос можно организовать в короткие сроки с минимальными затратами денежных средств.

За последние годы на сооружении местных дорог широкое распространение получил метод народной стройки.

Следуя призыву Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС, в строительстве дорог активно участвуют колхозы, совхозы, промышленные предприятия, строительные и другие организации. Это патриотическое движение дало уже большие результаты в Рязанской и Горьковской областях. Методом народной стройки начинает благоустраивать свою республику Дагестан. Опыт, накопленный трудящимися Стерлибашевского района Башкирии, должен стать достоянием всех, так как он представляет большой вклад в практику строительства дорог методом народной стройки.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Району нужны дороги	5
Подготовка к дорожным работам	14
Роль советских и партийных организаций района в подготовке к дорожным работам	16
Дорожно-строительные работы	19
Сыциалистическое соревнование	23
Культурно-бытовое обслуживание строителей	27
Итоги трехлетней работы и дальнейшие задачи строительства дорог	31

Мухаметнур Фаткиевич Фаткиев

Колхозы строят дороги

Редактор *Н. А. Алексеев*

Техн. редактор *Н. В. Малькова*

Корректор *Н. Д. Мелешкина*

Сдано в набор 14/XI 1960 г. Подписано в печать 16/I 1961 г.
Бумага 60 × 92¹/₁₆ Печатных л. 2,50 Учетно-издат. л. 2,36
Л-40051 Тираж 6000 Цена 8 коп. Заказ № 1181

Автотрансиздат — Москва, В-35, Софийская наб., 34
1-я тип. Автотрансиздата — Москва, В-35, Софийская наб., 34