

История организации автомобильных перевозок в Кемеровской области в 1946–1965 гг.

М.П. Яценко^{1а}, Н.Р. Новосельцев^{2б}, А.С. Батулин^{3с}, И.А. Пфаненштиль^{1д}

¹ Сибирский федеральный университет, пр. Свободный 79, Красноярск, Россия

² Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика Н.Ф. Решетнева, пр. Мира 82, Красноярск, Россия

³ Филиал Московской государственной академии хореографии, ул. Ворошилова, 22 Б, Кемерово, Россия

^аmikhailyatzenko@yandex.ru, ^бsnoopy87@mail.ru, ^сalex-910891@mail.ru, ^дiphanenshtil@sfu-kras.ru

Статья поступила 19.11.2022, принята 05.12.2022

Цель статьи - проанализировать историю организации автомобильных перевозок в послевоенное время в Кемеровской области. Задача: выделить развитие организации перевозок в Кемеровской области. Объект исследования – организация автомобильных перевозок в Кемеровской области в 1946–1965 гг. Территориальные рамки – Кемеровская область. Основной метод исследования – сравнительно-исторический. В рамках обзора историографии можно сказать, что практически никто не писал трудов на данную тему. Авторы основывались только на анализе источниковой базы (архивные данные, статистические материалы, периодическая печать). Авторы приходят к выводу, что к середине 1960-х гг. была создана развитая сеть автомобильных дорог в Кемеровской области. Перевозки были как пассажиров, так и грузов. Постепенно дороги в Кемеровской области стали лучшими в стране, так и среди соседних регионов. В связи с тем, что дорожное покрытие подвергалось неизбежному естественному износу, а также испытывало давление передвигающегося транспорта, то возникла потребность в регулярном поддержании рабочего состояния дорог. Для этого создавались специализированные предприятия, которым передавалась под обслуживание определенная доля дорожного фонда. Ремонт автомобильных дорог занимались специализированные предприятия. Авторы выделяют три этапа в данной проблеме: I этап 1946–1950 гг.: строительство дорог практически не проводилось, так как шел переход на мирные рельсы и восстановление экономики. II этап 1951–1960 гг.: активное строительство дорог, в ходе которого были построены основные трассы, действующие до сегодняшнего дня. III этап 1961–1965 гг.: данный период времени стал стабилизирующим, так как не происходило каких-либо изменений в строительстве автодорог, а шло только их совершенствование.

Ключевые слова: дорожная сеть, организация перевозок, Кемеровская область, СССР, послевоенное время.

History of road transport organization in the Kemerovo region in 1946–1965

M.P. Yatsenko^{1а}, N.R. Novoseltsev^{2б}, A.S. Baturin^{3с}, I.A. Pfanenshtil^{1д}

¹ Reshetnev Siberian State University of Science and Technology; 82, Mira Ave., Krasnoyarsk, Russia

² Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia

³ Branch of the Moscow State Academy of Choreography; 22B, Voroshilov St., Kemerovo, Russia

^аmikhailyatzenko@yandex.ru, ^бsnoopy87@mail.ru, ^сalex-910891@mail.ru, ^дiphanenshtil@sfu-kras.ru

Received 19.11.2022, accepted 05.12.2022

The purpose of the article is to analyze the history of the organization of road transport in the post-war period in the Kemerovo region. The development of transportation organization in the Kemerovo region is highlighted. The organization of road transport in the Kemerovo region in 1946–1965 is studied. The comparative-historical method is used. The authors rely only on the analysis of the source base (archival data, statistical materials, periodicals). The conclusion is made that by the mid-1960s a developed network of roads was created in the Kemerovo region. The transportation was both passengers and cargo. Gradually, the roads in the Kemerovo region became the best in the country and among neighboring regions. Due to the fact that the road surface was subject to inevitable natural wear and tear, and also experienced the pressure of moving vehicles, there was a need to regularly maintain the working condition of the roads. For this, specialized enterprises were created, to which a certain share of the road fund was transferred for maintenance. The repair of roads was carried out by specialized enterprises. Three stages in this problem are identified: stage I: 1946–1950: road construction was practically not carried out, as there was a transition to peaceful rails and economic recovery; stage II: 1951–1960: active road construction, during which the main routes were built, which are still in operation today; stage III: 1961–1965: this period of time became stabilizing, as there were no changes in the construction of roads, but only their improvement.

Keywords: road network, organization of transportation, Kemerovo region, USSR, post-war period.

Введение. Проблема создания дорожной сети в Кемеровской области после войны практически не изучалась исследователями. Поэтому авторы исследования работали в основном с источниками (делопроизводственные документы, периодическая печать, статистические данные). Цель статьи - проанализировать организацию автомобильных перевозок в послевоенное время в Кемеровской области. Задачи: выделить этапы развития сети дорог в послевоенное время в Кемеровской области. Источников по этой проблеме гораздо больше, чем представлено в данном исследовании. Авторы выбрали самые значимые из них.

Результаты. Кемеровская область сложилась как один из индустриальных центров не только в Западной Сибири, но и всей страны. Активная индустриализация и урбанизация региона своей оборотной стороной имела развивающуюся дорожную сеть. В немалой степени этому способствовала компактная территория области - всего 95,5 - 95,7 тыс. км², и ее расположение - практически в центре страны, у федеральных линий транспортных сообщений. Кроме проведения индустриализации данный регион стал одним из крупных угольных центров СССР.

За время войны дорожное хозяйство Кемеровской области пришло в неудовлетворительное состояние. За время Великой Отечественной войны строительство дорог не происходило. Причины были понятны: проблем и так было достаточно, про дороги никто и не думал. Поэтому за период войны протяжённость дорог не увеличивалась. Ремонтных работ не проводилось. По некоторым из них автотранспорт не мог доехать до «глубинок» и привезти продовольствие. Такое встречалось в 1945 г. в Мариинском и Чебулинском районах. Серьёзную тревогу составляли дороги в Беловском, Яшкинском и Таштагольском районах, где строительством практически не занимались. Протяжённость автомобильных дорог составляла порядка 10000 км, так как требовались новые дороги для развития инфраструктуры региона. Дороги требовались в первую очередь для пассажирских и грузовых перевозок, так как в изучаемый период начинается процесс урбанизации. Населению надо было добираться до места работы, а по просёлочной дороге или пешком это было сделать достаточно проблематично. То же касалось и грузоперевозок - по просёлочной местности это было сделать сложно. Автомобили же служили средством мобильного передвижения и поставлялись из центральной части СССР. Среди них были как советские модели, выпуск которых был налажен, так и те, которые достались от войны при помощи ленд-лиза, преимущественно американского и немецкого производства. Таким образом и формировалась дорожная сеть Кузбас-

са, соединяющая города внутри области, районы и налаженное сообщение с другими областями.

В 1946 г. такие работы проводились летом в период после посевных работ и до начала уборочных. Инициатором строительства были администрации колхозов, городов и областей. В этот период многие колхозы выделили постоянные дорожные бригады, которые вели строительство дорог и мостов. Такими основными районами был Тяжин и Тисуль. В этих районах организаторами и руководителями работ были райисполкомы и райкомы партии. Задача была следующая: построить дорожную сеть до начала уборочных работ [1]. В некоторых районах данная цель была достигнута.

Областной комитет КПСС и исполком областного Совета депутатов самостоятельно обязывал управление строительства и ремонта автодорог улучшить качество дорожного строительства. Были назначены следующие ответственные лица: тов. Сомов (управление строительства и ремонта автодорог), тов. Александров (управление капитального строительства комбината «Кузбассуголь»), тов. Хайновский (облкомхоз), тов. Самсонов (трест «Кузбасспромдорстрой»), тов. Муравьев (облдорстрой), тов. Инберг («Кемеровотрансдорстрой»), тов. Гальберт («Востокгидроспецстрой»), тов. Журавель («Кемеровошахтострой»), тов. Решетников («Анжерошахтострой»), тов. Беленков («Кемеровопромжилстрой») и тов. Ялевский («Ленинскшахтострой»). Задачи были следующие:

1. Принять к исполнению рекомендации, разработанные на научно-технической конференции по улучшению качества дорожного строительства;
2. Принять к безусловному выполнению плана по важнейшим объектам строительства дорог [2].

Как правило, в строительстве возникали трудности преимущественно в материале и технике. Для преодоления данной проблемы местные органы обращались к центральной власти, и та предоставляла помощь. Подобными делами занималось Министерство строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР в период 1946-1953 гг. и 1954-1957 гг. В период 1953-1954 гг. было объединено с Министерством тяжелого машиностроения СССР и называлось Министерством транспортного и тяжелого машиностроения. В 1963-1965 гг. при Госстрое СССР был Государственный комитет строительного, дорожного и коммунального машиностроения. Объединения министерств было связано в первую очередь с финансовыми трудностями, и уже внутри него шло распределение средств на те или иные нужды. Само объединение шло по принципу схожести направлений: строительство и машиностроение.

Начало массового автодорожного строительства относилось к 1950-1960-м гг. Это было связано

с тем, что появилась острая необходимость перевозок, что грузов, что пассажиров. Решение было за обкомом КПСС, который изначально и выделял средства на это самое строительство. Предприятия же являлись просто исполнителями этого заказа. В 1958 г. вышел закон СССР об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог». В одноимённом указе в п. 1 говорилось следующее: В целях улучшения строительства и ремонта автомобильных дорог установить, что колхозы, совхозы, промышленные, транспортные, строительные и другие предприятия и хозяйственные организации принимают участие в строительстве и ремонте местных автомобильных дорог. При этом на строительство местных дорог не должны использоваться капитальные вложения и материальные ресурсы, предназначенные по народнохозяйственному плану на развитие важнейших отраслей промышленности и строительства.

Порядок, сроки и формы привлечения на дорожные работы колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций, а также ответственность за уклонение от участия в дорожных работах в соответствии с настоящим Указом, устанавливались Президиумами Верховных Советов союзных республик с учетом местных условий.

Руководство УВД Кемеровского облисполкома отмечало, что по причине неудовлетворительного состояния дорог и неисправности транспорта в Кемеровской области только за второе полугодие 1958 г. «произошло 10 дорожно-транспортных происшествий, при которых 9 человек погибло и 39 человек ранены».

В 1960-х гг. полным ходом начиналось вестись строительство дорог и дорожных объектов, в связи с этим на различных заседаниях, совещаниях, на страницах газет шло обсуждение строительства железнодорожной линии Новокузнецк-Абакан (1960 г.), поднимались вопросы о качестве проложенных автомобильных дорог. В 1963 г. проходило первое областное совещание сельских строителей и дорожников, на котором рассматривались вопросы прокладки дорог в сельские населенные пункты, темпы и качество строительства дорог. В частности, на совещании отмечалось: «За последнее время несколько улучшилась эксплуатация и содержание дорог. Если в недалеком прошлом была затруднительной связь между городами и населенными пунктами Кузбасса, то в настоящее время обеспечивается бесперебойное движение на маршруте Кемерово-Ленинск-Кузнецкий, Белово-Прокопьевск-Новокузнецк-Междуреченск, Кеме-

рово-Топки, Кемерово-Анжеро-Судженск, Белово-Гурьевск и ряде других маршрутов. Продолжалось вестись строительство дорог Панфилово-Крапивино, Ленинск-Кузнецкий-Новосибирск, Топки-Юрга».

Надо сказать, что в Кемеровской области данный указ начал выполняться незамедлительно. Ранее действовало Постановление ЦИК и Совнаркома СССР от 3 марта 1936 г. N 425 «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог», которое утратило свою силу согласно п. 2 настоящего указа. Ранее на Главное Управление шоссейных дорог НКВД Союза ССР и его органы было возложено руководство всей организацией работ по строительству и ремонту шоссейных и грунтовых дорог. Главное Управление также составляло планы работ с трудовым участием населения по дорогам государственного (общесоюзного и республиканского) значения и по дорогам краевого и областного значения (согласно особым спискам), которые вносились Народным Комиссариатом Внутренних Дел Союза ССР на утверждение Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

При составлении планов трудового участия в строительстве дорог органы Народного Комиссариата Внутренних Дел исходили из:

- а) Сельское население привлекается на работы в два срока: весной и осенью;
- б) Каждый трудящийся обязан отработать сразу весь срок.

Трудовое участие колхозников и единоличников в дорожных работах выражалось в непосредственном бесплатном личном труде в течение шести дней в году, а также в бесплатном предоставлении на тот же срок в распоряжение дорожных органов, принадлежащих им живой тягловой силы и гужевого транспорта, средств, инструмента и инвентаря. Трудовое участие колхозов в дорожных работах выражалось в бесплатном предоставлении на 6 дней в году в распоряжение дорожных органов принадлежащей им живой тягловой силы, автомашин, инструмента и инвентаря. Колхоз должен был выделять постоянную бригаду. К трудовому участию в дорожных работах колхозники и единоличники привлекались из 15-километровой зоны, живая тягловая сила — из 30 км. зоны и грузовые автомашины — из 60 км.

Для проведения дорожных работ обязательно выделялись ежегодно средства в размере не менее 10 % сметной стоимости трудового участия населения для приобретения оборудования и инвентаря, содержания технического персонала и т. п.

За уклонение от трудового участия в дорожных работах отдельные колхозники, единоличники и колхозы привлекались, по распоряжению соответствующих дорожных органов Народного Комис-

сариата Внутренних Дел Союза ССР, к уплате денежных взносов в двойном размере стоимости невыполненных ими работ.

Суммы поступивших взносов расходовались исключительно на улучшение строительства и ремонт дорог в пределах соответствующей республики, края или области.

Одной из основных проблем, которая существовала в изучаемый период, были травматизм и аварийность. В 1963 г. Совет министров РСФСР издал постановление, по которому обязывал многие министерства усилить борьбу с аварийностью, улучшить работу милиции, повысить требования к руководителям дорожных организаций и к качеству подготовки шофёров, поднять вопрос о разметке и знаках на дороге и освещать все подобные события в новостях.

Но, видимо, это не искоренило полностью все недостатки ситуации на дороге, что стало причиной издания приказа в 1969 г., который гласил о выдаче жилетов работникам предприятия, начиная с 1970 г. Предполагалось, что данный цвет проезжающий мимо транспорт будет видеть издали, соответственно, примет меры, чтобы не совершить ДТП.

Основные работы велись трестом «Кузбас-Странсстрой», образованным в 1948 г. Транспортная сеть закладывалась как важнейший элемент индустриализации края. За период с 1940 по 1965 гг. её общая протяженность увеличилась с 9300 до 11000 км [3]. Увеличение произошло на 18,3 %. Также большая часть дорог покрывали асфальтом. Это редко встречалось до 1945 г. Но в конце 1940-х гг. автотранспортное сообщение в области тоже имело место быть, но, по сути, не было никаких правил дорожного движения. В 1947 г. был поставлен такой вопрос в городе Кемерово: «Кто регулирует движение автотранспорта?» Этот вопрос возник вследствие того, что в городе не было ни единого дорожного знака. Единственное место в городе, где периодически было регулирование движения – это перекрёсток Советского и ул. Кирова. На этом участке стоял милиционер-регулятор. Регулирование дорожного движения нужно было по причине того, что не все перекрёстки были удачно спланированы, а водители ездили по ним на высоких скоростях, в том числе недалеко от детских садов и школ. Также было запрещено развезать по центральным магистралям г. Кемерово гужевому транспорту в целях сохранности асфальта [4]. После этого дорожное движение в городе начало регулироваться.

По западной части Кемеровской области в южном направлении проходила автодорога Кемерово – Новокузнецк (через города Ленинск-Кузнецкий и Белово). В период с 1945 по 1965 гг. по этой

трассе были открыты следующие направления движения: «Ленинск-Кузнецкий – Белово» [5], протяжённостью в 53 км, «Гяжин – Новый Бериккуль», протяжённостью в 252,1 км [6], «Белово – Кемерово» [7], протяжённостью в 128 км, маршрут «Белово – Новокузнецк – Кемерово – Белово», протяжённостью в 504,2 км.

В районе города Белово на запад от автодороги Кемерово – Новокузнецк уходила автодорога «Кузбасс-Алтай», которая соединялась с автодорогой М-52 «Чуйский тракт» недалеко от села Тальменка Алтайского края.

Перед Новокузнецком южное направление автодороги Кемерово – Новокузнецк продолжала дорога, которая впоследствии разделилась на два направления: 1) южное направление – Горная Шория, на районный центр Таштагол с подъездом к посёлку Шерегеш – крупному горнолыжному центру. В период с 1945 по 1965 гг. по этой трассе были открыты следующие направления движения: «Таштагол – Шерегеш», протяжённостью в 24 км, «Таштагол – Кабырза» [8], протяжённостью в 55 км;

2) западное направление – Алтайский край, с выходом на автодорогу М-52 «Чуйский тракт» в городе Бийск.

Ещё одна трасса регионального значения, которую нельзя обойти стороной – это Р-384. Видимо, из-за регионального значения, название трассы начинается с буквы «Р». Её маршрут следующий: Новосибирск – Журавлёво – Красное – Ленинск-Кузнецкий – Демьяновка – Чусовитино – Панфилово – Береговая – Берёзово – Кемерово – Юрга.

Они направлялись как к административным и деловым центрам в Кемеровской области, в Сибири и страны, так и к местам потенциального отдыха.

Это основные автомобильные трассы и маршруты, которые проходили на территории Кемеровской области. По ним и осуществлялись транспортные сообщения не только между городами Кузбасса, но и за его пределами.

Наряду со строительством транспортной инфраструктуры городов области это позволило существенно разнообразить сеть автобусного сообщения не только в области, но и вывести его за её пределы. Советская система стремилась основой передвижения пассажиров сделать общественный (государственный) транспорт. Это, по идеологии той системы, экономило транспортные ресурсы, живой труд водителей, позволяло не допустить разбухания инфраструктуры автомобильного транспорта и одновременно наращивать численность пассажиров, контролировать выбросы выхлопных газов в атмосферу.

По классификации автомобильных дорог, существовавшей до 1991 г., деление дорог осуществлялось следующим образом:

1. общегосударственные дороги, которые являлись непосредственной собственностью СССР;
2. республиканские автомобильные дороги, принадлежавшие республикам, в том числе и РФ;
3. автомобильные дороги областного значения, находившиеся на балансе облисполкомов;
4. автомобильные дороги местного значения, находящиеся на балансе райисполкомов;
5. внутрихозяйственные дороги, находящиеся на балансе колхозов и совхозов;
6. ведомственные автомобильные дороги, принадлежавшие предприятиям [9].

В связи с тем, что дорожное покрытие подвергалось неизбежному естественному износу, а также испытывало давление передвигающегося транспорта, то возникла потребность в регулярном поддержании рабочего состояния дорог. Для этого создавались специализированные предприятия, которым передавалось под обслуживание определенная доля дорожного фонда. Ремонт автомобильных дорог занимаются специализированные предприятия. В период с 1945 по 1965 гг. в Кузбассе это были следующие предприятия: Ижморское ДРСУ, Кемеровское ДРСУ, Мариинское ДРСУ, Новокузнецкое ДРСУ, Топкинское ДРСУ, Тяжинское ДРСУ, Чебулинское ДРСУ, Юргинское ДРСУ, КПФ «Кемеровоавтодор», ОАО «ДСУ-1», Тисульское АТП, АООТ «Стройавтодор» и многие другие.

Общее руководство развитием сети автомобильных дорог на местах осуществлялось местными органами власти. Так, в 1929 г. для снабжения приисков Семеновский, Первомайский, Центральный, Бериккульский, добывающих золото в Мартайге, была создана Тисульская транспортная экспедиционная контора треста «Запсибзолото». Перевозка осуществлялась гужевым способом. Летом 1934 г. поступили первые три автомобиля «ЗИС-5». С 1937 г. появились газогенераторные машины «ЗИС-13». Транспортная контора развивалась стремительно. В самом начале 1941 г. здесь уже было 42 автомобиля и 16 тракторов.

Для содержания и ремонта дорог, протяженность которых 197 км, организовали дорожные участки. На дорогах работало 200 человек. Все работы выполнялись вручную. Только в 1958 г. АТП получило первый шнекороторный снегоочиститель на базе «ЗиС-151».

В 1933 г. был создан дорожный отдел при Мариинском райисполкоме. Через 30 лет его преобразовали в производственно-дорожный участок № 1995, который обслуживал грунтовые дороги и дороги с гравийно-песчаным покрытием. В 1970 г. ПДУ вошёл в Мариинское линейное управление автомобильных дорог, которое занималось содержанием и ремонтом дорог общего пользования с гравийным покрытием. В 1979 г. образовано Мариинское ДРСУ.

Государственное унитарное предприятие «Новокузнецкое дорожное ремонтно-строительное управление» вело свою историю с 1935 г., когда был организован ремонтный дорожный отдел (райдоротдел) Сталинского горсовета.

История Чебулинского дорожного ремонтно-строительного управления уходила в 1930-е гг., когда в России в основном пользовались гужевыми дорогами и только начинали своё становление дорожные организации. Как правило, они представляли собой отделы райисполкомов. Затем пошли реорганизации. Сеть автодорог, которые обслуживал ДРСУ, равна 170 км.

В декабре 1936 г. при Юргинском райисполкоме был образован райдоротдел. С того дня началась трудовая биография ДРСУ. Райдоротдел тех времён, обслуживая сеть автодорог района протяжённостью 175 км, имел в штате четыре кустовых десятника и одного старшего десятника, заведующего отделом, бухгалтера, кассира, семь конюхов. Работы велись на основе гужовинности. В 1965 г. отдел преобразован в Юргинский производственный дорожный участок №2002, затем переименован в линейное управление автодорог.

Предприятие «Кемеровоавтодор» внесло весомый вклад в становление и развитие дорожной отрасли Кемеровской области. Областной Дорснаб, созданный 26 декабря 1945 г., в июне 1973 г. был преобразован в Управление производственно-технологической комплектации «Кемеровоавтодор», Задача предприятия: материально-техническое обеспечение дорожных организаций области.

В феврале 1947 г. при Ижморском райисполкоме был образован дорожный отдел. В своём штате он имел несколько десятников, которые следили за содержанием автомобильных дорог. Через десять лет дорожный отдел был преобразован в дорожно-эксплуатационный участок (ДЭУ). В последующие годы ещё несколько раз менялось наименование предприятия, но неизменным оставалась главная забота работающих здесь людей, которые называли себя дорожниками.

В 1948 г. в Кемерово была образована машинно-дорожная станция № 8. С тех дней вел отсчет своей деятельности коллектив открытого акционерного общества «ДСУ-1». Управление могло гордиться многими старейшими инженерно-техническими работниками, которые трудятся по сегодняшний день. Например, начальник ОТС Ф. М. Мелькин, работающий в управлении с 1961 г.; механик участка №1 А.С. Ващенко (с 1964 г.).

Протяжённость сети автомобильных дорог, которые обслуживало Кемеровское дорожно-строительное управление (ДРСУ), составляло 314 км. В основном это дороги федерального и территориального значения. Автодорог муниципального значения 31,4 км. За точку отсчёта в истории

предприятия был взят 1955 г., когда был образован дорожно-эксплуатационный участок (ДЭУ-467). Затем было ещё несколько преобразований. С февраля 1979 г. у предприятия сегодняшнее наименование – Кемеровское ДРСУ.

Сеть автодорог, которые обслуживает Топкинское дорожно-ремонтное строительное управление (ДРСУ), протянулась на 266,5 км, в том числе 64,2 км – это автодороги федерального значения, на участке Новосибирск – Иркутск (182-500-244 км), а остальные 202,2 км – дороги территориального значения. Трудовая биография управления берёт начало в 1957 г., когда в Топках был образован дорожно-эксплуатационный участок № 463. ДРСУ занимается строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог Топкинского района.

Первая дорожная организация в Тяжинском районе организована в 1959 г. Это был дорожный отдел райисполкома. Тяжинское дорожное ремонтно-строительное управление образовано в 1979 г.

В апреле 1960 г. в Кемеровском строительномонтажном тресте создали ДСУ № 2, с которого и началась биография АООТ «Стройавтодор». Через 2 года управление, руководил которым Оскар Густавович Линке, подключили к строительству автодороги Кемерово – Промышленная. С той поры главные заботы трудового коллектива – это ремонт и строительство автомобильных дорог Кемеровской области. Предприятие успешно справлялось с поставленными задачами. Поэтому ДСУ № 2 поручили и доверили еще более важную работу – строительство автодороги первой технической категории Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – Междуреченск [10].

Заключение. Таким образом, к середине 1960-х гг. в Кемеровской области функционировала довольно развитая сеть автомобильных дорог Кузбасса. Она являлась следствием развития всей эконо-

мики региона и отражала потребность в перевозке как пассажиров, так и грузов. В это время увеличивается автомобильный парк и станции технического обслуживания, а также открываются маршрутные рейсы автобусов в разных направлениях: городском, пригородном и загородном. Дороги Кузбасса и сейчас, и в середине XX в. были одними из лучшим в стране. За ними осуществлялся постоянный уход, ремонт, строительство новых магистралей. Дорожная сеть Кузбасса была примером для соседних регионов: Алтая, Хакасии и других. В современный период данная тенденция остаётся: дороги Кузбасса одни из лучших в Сибири, а, возможно, и всей Российской Федерации. Эта прослеживается на протяжении всего советского, а теперь и российского периода. Строительство автодорожной сети в изучаемый период осуществлялось индустриальным способом.

В это время развивается ремонтная сеть на автомобильных подразделениях и предприятиях. «Венцом» работы в этом направлении стало открытие Кемеровского АРЗ. Он показал, что этот вид обслуживания автомобилей эффективнее проводить в заводских условиях, которые позволяют повышать уровень механизации этого вида труда.

Этапы становления выходят из логического содержания:

I этап 1946 – 1950 гг.: строительство дорог практически не проводилось, так как шел переход на мирные рельсы и восстановление экономики.

II этап 1951 – 1960 гг.: активное строительство дорог, в ходе которого были построены основные трассы, действующие до сегодняшнего дня

III этап 1961 – 1965 гг.: данный период времени стал стабилизирующим, так как не происходило каких-либо изменений в строительстве автодорог, а шло только их совершенствование.

Литература

1. Герке С. Потоку хлеба - хорошие дороги // Кузбасс. 1946. № 150. С. 2.
2. Кемеровский обком КПСС // ГАК. Ф. П-75. Оп. 9. Д. 142. Л. 97-99.
3. Кузбасс. История в цифрах: стат. сборник / Федер. служба гос. статистики. Территориальный орган по Кемеровской обл.; ред. С.М. Григорьев. Кемерово, 2008. С. 228.
4. Сергеев В. Кто регулирует движения автотранспорта // Кузбасс. 1947. № 145. С. 3.

5. Текущий архив ГУ «КузбассПассажирАвтотранс» // Междугороднее сообщение в Кузбассе, 1975. С. 12.
6. Текущий архив ГУ «КузбассПассажирАвтотранс» // Междугороднее сообщение в Кузбассе, 1976. С. 15.
7. Текущий архив ГУ «КузбассПассажирАвтотранс» // Междугороднее сообщение в Кузбассе, 1977. С. 20.
8. Текущий архив ГУ «КузбассПассажирАвтотранс» // Междугороднее сообщение в Кузбассе, 1978. С. 39.
9. Дорожное хозяйство Кузбасса. Кемерово: [б. и.], 2000. С. 51.
10. Дорожное хозяйство Кузбасса. Кемерово: [б. и.], 2000. С. 77.