

М. М. Азимов, М. М. Вагабов, М. Я. Мирзабеков

**ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ
ДАГЕСТАНА
(20—80-е годы)**

Махачкала, 1992



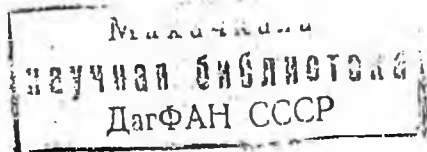
АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ:
М. М. Азимов, М. М. Вагабов, М. Я. Мирзабеков

РУКОВОДИТЕЛЬ АВТОРСКОГО КОЛЛЕКТИВА
И ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР
доктор исторических наук Г. А. Искендеров

РЕЦЕНЗЕНТЫ:
кандидат исторических наук М. М. Гасанов, Ш. Г. Гасанов

Коллективная монография освещает историю создания и развития различных видов транспорта и связи за период 20—80-е гг., рассматривает особенности их работы в условиях горного края.

Для историков, работников всех видов транспорта и связи, а также широкого круга читателей.



Электронная библиотека
Института истории,
археологии и этнографии
Дагестанского ИЦ РАН



instituteofhistory.ru

ВВЕДЕНИЕ

Важную роль в социально-экономическом и культурном развитии страны сыграли транспорт и связь. Они составляют одну из важнейших составных частей экономических и социальных сторон жизнедеятельности любого общества. Место транспорта и связи в экономике, значение этих отраслей в развитии народнохозяйственного комплекса, социальной сферы обоснованы экономической наукой. Их роль и значение в экономике Дагестана неуклонно повышается по мере возрастания масштабов общественного производства, углубления его специализации и расширения кооперирования, усложнения внутри- и межрегиональных хозяйственных связей. Через Дагестан проходят трассы железно-дорожных, воздушных и автомобильных путей, связывающих Закавказье с Северным Кавказом, Поволжье — с центром европейской части России. Столица Дагестана Махачкала связана воздушным сообщением с 30 городами бывшего Советского Союза, а также с районными центрами республики.

Морским транспортом через Махачкалинский порт Дагестанская республика связана с Казахстаном, Азербайджаном, Туркменией. В состав транспортной системы Дагестана входит 463 км железных дорог, 85 тыс. км автомобильных дорог, 32 тыс. км воздушных линий, 535 км нефте- и газопроводов и около 270 км морских путей.¹

Основную роль в обслуживании народного хозяйства республики играют железнодорожный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится до 96% перевозок и около 91% грузооборота. В условиях Дагестана опережающее развитие получил прежде всего автомобильный транспорт. Им выполняется перевозка более 55 млн. т. народнохозяйственных грузов, что составляет 82% всего объема перевозок, производимых всеми видами транспорта. Автотранспорт занимает ведущее место и в осуществлении пассажирских перевозок — более 80% пассажиров пере-

¹ Экономика Дагестана. Махачкала, 1983. С. 16.

возят автобусы. В 1985 г., например, было перевезено 132 млн. пассажиров¹.

Ведущее место в городском общественном транспорте принадлежит автобусам и троллейбусам, при этом развитие троллейбусной сети происходит значительно более высокими темпами. В Махачкале функционирует 11 троллейбусных маршрутов общей протяженностью около 70 км. Городским транспортом в год перевозится свыше 80 млн. пассажиров, в том числе 20 млн. — троллейбусами. Следует подчеркнуть, что автомобиль в условиях Дагестана не только эффективное, но и во многих случаях единственное средство транспортировки.

Эффективность промышленности, строительства, сельского хозяйства находится в прямой зависимости от дальнейшего развития транспорта, средств связи, обеспечивающих их непосредственную интенсивную межрегиональную и внутрирайонную транспортно-экономическую связь. Однако следует отметить, что в условиях усиления процессов межрегионального обмена положительным изменениям в транспортном обслуживании серьезно мешают беспорядочные межрегиональные перевозки транспортом различных предприятий и организаций, когда машины загружаются в одном направлении. Из 88,4 млн. руб. всех расходов, связанных с эксплуатацией грузового транспорта РАПК, около 44% приходится на непроизводительные затраты².

Транспорт и средства связи оказывают влияние и на сближение культуры и быта различных национальностей, населяющих данный регион, страну, а также обеспечивают ускорение процесса сближения города и села.

Приступая к разработке темы монографии, авторский коллектив учитывал исключительную важность деятельности государства в области хозяйственного строительства, приняв во внимание тот факт, что ускоренное развитие производительных сил, освоение новых районов, потребности в развитии агропромышленного комплекса в условиях перехода экономики на рыночные отношения требуют значительного увеличения перевозок всеми видами транспорта, наращивания перевозочной способности и маневренности транспортной системы и развития средств связи. Авторы преследовали цель обобщить опыт руководства этими отраслями в одной из республик Северного Кавказа.

Наряду с особой актуальностью и важностью данной проблемы следует учесть и то, что до сих пор еще нет работ обобщающего характера по истории создания и развития этих отраслей экономики. В некоторых вышедших трудах экономистов, специалистов, руководителей отраслей, представляющих ценность и интерес в своих специальных сферах, история развития транспорта

¹ Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. Махачкала, 1987. С. 24.

² Даг. правда. 1991. 15 февраля.

и связи показывается весьма схематично и охватывает незначительные хронологические рамки. В проблемном отношении преобладают исследования, посвященные железнодорожному транспорту.

К крупным исследованиям, посвященным анализу процессов, происходивших на транспорте за годы Советской власти, относятся в частности, работы В. К. Филиппова, Б. И. Орлова, А. С. Кудрявцева, Н. Кучеренко, Г. А. Куманева, И. В. Ковалева, И. Я. Аксенова, Д. К. Зотова и С. С. Ушакова.¹

В рамках изучения истории создания и развития транспорта предприняты попытки воссоздания общей картины в этой отрасли в трех коллективных монографиях². Эти и выше названные монографии охватывают широкий круг вопросов — от начала истории создания транспорта различных систем до формирования единой транспортной системы СССР, комплексного развития всех видов транспорта, технической реконструкции железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта.

Не преуменьшая значения упомянутых работ, нельзя вместе с тем не отметить, что они не могут заменить необходимость создания обобщающих трудов по истории транспорта в отдельных регионах страны, в частности по отдельным республикам, необходимость которых достаточно ощутима.

Развитию средств связи посвящено несколько работ, написанных на материалах Таджикистана, Челябинской области, Дальнего Востока³. Несмотря на то, что эти работы освещают историю создания и развития связи в отдельных регионах, они могут послужить базой для создания обобщающих исследований по интересующей нас проблеме.

Анализ историографии по истории хозяйственного строительства в республиках Северного Кавказа показывает слабость изучения этой проблемы.

Первой и единственной работой, специально посвященной

¹ Филиппов В. К. Автомобильный транспорт СССР. М., 1957; Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917—1962 гг.: Историко-экономический очерк. М., 1963; Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. М., 1957; Кучеренко Н. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1975; Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне. 1941—1945 гг. М.: Наука, 1986; Куманев Г. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941—1945). М., 1963; Его же. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938—1945. М., 1976; Аксенов И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М.: 1985; Зотов Д. К., Ушаков С. С. Проблемы развития транспорта СССР. М.: Транспорт, 1990.

² См.: Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития М.: Транспорт, 1967; Транспорт страны Советов. М.: Транспорт, 1987; История гражданской авиации СССР. Воздушный транспорт. М., 1983 и др.

³ Кабиров Х. К. Средства связи Таджикистана за 50 лет. Душанбе: Ирфон, 1974; Земеров Н. И. Связь Челябинской области за 50 лет. Челябинск, 1968; Высоков М. С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке. Южно-Сахалинск, 1985.

истории развития транспорта и связи Северного Кавказа, является монография Г. Х. Мамбетова.¹ В этой работе затронуты отдельные вопросы, связанные с историей развития путей сообщения, средств передвижения и связи в Кабардино-Балкарии со второй половины до конца 60-х гг. XX века.

На материалах областей и республик Северного Кавказа в 60-е — начале 80-х гг. экономистами и работниками транспортных отраслей издан ряд работ, содержащих ценные сведения о развитии различных видов транспорта, результатах их производственной деятельности, трудовых достижениях передовиков отрасли.²

Специальных исследований, посвященных истории развития транспорта и связи, в Дагестане нет. Интересующая нас проблема затрагивалась в трудах обобщающего характера, посвященных истории социально-экономических преобразований. Большой фактический материал по отдельным аспектам проблемы нашел отражение во II томе «Очерков истории Дагестана», а также «Истории Дагестана».³

Интересующая нас тема затрагивалась в трудах обобщающего характера, посвященных изучению отдельных проблем тех или иных периодов истории Дагестана⁴. Эти работы содержат ценные сведения по истории некоторых отраслей транспорта, дорожного строительства в Дагестане, хотя в них не выделены для этого специальные главы или разделы.

Важное место в дагестанской историографии по исследуемой проблеме занимает коллективная монография «Экономика Дагестана»⁵. В ней специально выделена глава, посвященная транспорту республики и его роли в системе укрепления внутрихозяйственных связей.

¹ Мамбетов Г. Х. Из истории развития транспорта и средств связи Кабардино-Балкарии. Нальчик, 1971.

² Перегон в столетие. Очерки о революционной и трудовой героике коллектива Северо-Кавказской магистрали. Ростов н/Д, 1964; Русаков Н. Г. Впереди — зеленый. Грозный, 1981; В небе остаются следы: Очерки о зарождении и развитии гражданской авиации на Северном Кавказе. Ростов н/Д, 1982; Гасанов М. А. Транспорт в региональном народнохозяйственном комплексе. М.: Наука, 1989 и др.

³ Очерки истории Дагестана. Т. II. Махачкала, 1957; История Дагестана. Т. III. М., 1969; Т. IV. М., 1969.

⁴ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1940 гг.). Махачкала, 1960; Его же. Развитие экономики и культуры Дагестана (1945—1965 гг.). М., 1966; Даниялова Н. В. Социалистическая реконструкция народного хозяйства Дагестана (1926—1932 гг.). Махачкала, 1962; Даниялов А. Д. Строительство социализма в Дагестане (узловые проблемы). М., 1975; Алиев А. И. Исторический опыт строительства социализма в Дагестане. Махачкала, 1969; Гасанов С. М. Осуществление ленинских идей некапиталистического развития ранее отсталых стран и народов. Махачкала, 1970; Османов А. И. Осуществление новой экономической политики в Дагестане (1921—1925). М., 1978; Вагабов М. В. Ленинская национальная политика КПСС в многонациональном Дагестане. М., 1982 и др.

⁵ См.: Экономика Дагестана. Махачкала: Дагкиноиздат, 1983.

К проблеме транспортного строительства обращались экономисты, специалисты и руководители отраслей этого сектора экономики республики, партийные и советские работники¹.

Хотя указанные работы носят в основном общий характер, в них немало ценного информативного материала для воссоздания истории транспорта республики.

В 60—80-х годах появилось несколько работ, освещающих конкретные проблемы развития транспорта, в частности железнодорожного, морского, автомобильного, а также дорожного строительства.

Исследованию роли железнодорожного и морского транспорта в годы Великой Отечественной войны посвящена статья Э. С. Ахмедова². Э. С. Ахмедов впервые ввел в научный оборот многие архивные материалы, характеризующие работу транспортников в тяжелые годы войны.

В книге О. Ю. Омарова³ дана краткая история создания и развития Махачкалинского морского порта, приводится богатый материал о жизни и деятельности работников морского транспорта республики.

В 1981 г. экономист М. А. Гасанов опубликовал книгу о развитии автомобильного транспорта и состоянии дорожного строительства в республике в 70-е годы⁴. В ней исследован обширный фактический материал о состоянии и развитии транспорта, даны рекомендации по эффективному его использованию и мерам по повышению безопасности движения и снижению количества дорожно-транспортных происшествий в республике.

В 1988 г. вышла в свет книга О. М. Аскандарова⁵, в которой дается краткий публицистический очерк о вчерашнем и сегодняшнем дне одной из важнейших отраслей экономики республики — дорожном строительстве, о проблемах и перспективах его развития. Автор убедительно связывает дорожное строительство с широкой картиной социально-экономической жизни многих районов республики, отводит большое место рассказу о людях — строителях дорог и мостов.

¹ Мариненко Л. Б., Зайцев Н. А. Отчет идет на секунды. Махачкала, 1960; Шашкова В. Г. Наши цели ясны. Махачкала, 1962; Верность традициям. Сов. Дагестан. № 2. 1977; Даниялов А. Н., Ильясов Ш. З. Итоги и перспективы. Махачкала, 1971; Их же, Во имя великой цели. Махачкала, 1974; Даниялов А. Н., Кабиев М. М. Верной дорогой. Махачкала, 1976; Белябина Н. Ф., Гасанов М. А. Особенности развития автотранспорта в горных условиях и пути повышения его эффективности // Проблемы развития экономики Дагестана. Вып. XI. Махачкала, 1971; Османов А. М. Мой край Дагестан. М.: Мысль, 1979; В братской семье народов-братьев. Махачкала, 1981 и др.

² Ахмедов Э. С. Железнодорожный и морской транспорт в годы Великой Отечественной войны // Патриотический и трудовой подвиг трудящихся Дагестана в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). Махачкала, 1983.

³ Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала, 1973.

⁴ Гасанов М. А. Автомобиль, дорога, пешеход. Махачкала, 1981.

⁵ Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. Махачкала, 1988.

Следует отметить, что в названной технико-экономической и публицистической литературе авторы использовали богатый фактический материал, который дает возможность шире, глубже, а нередко по-новому взглянуть на исторические проблемы.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что слабый рост эффективности функционирования транспортной системы в народно-хозяйственном комплексе Дагестана обуславливает необходимость осуществления более серьезных исследований проблем согласованного развития единой транспортной системы, как и других отраслей народного хозяйства республики.

О развитии радио и телевидения в республике написал книгу М. Гамидов.¹ В работе сделана первая попытка в публицистическом плане дать анализ становления и развития радиовещания и телевидения. Значение этой книги и в том, что автор, излагая эволюцию радио и телевидения, показывает, как в зависимости от выдвигаемых жизнью требований видоизменяются применяемые здесь формы и методы работы.

Характеризуя состояние исследований по развитию транспорта и связи, надо отметить, что эти исследования велись у нас в основном руководителями и специалистами данных отраслей. Некоторые работы и статьи публиковались главным образом к различным юбилеям отрасли, к годовщинам Октябрьской революции, к памятным дням определенных событий и т. д. Поэтому литература распределена во времени чрезвычайно неравномерно и очень мало серьезных научных исследований, выполненных на документальных и архивных материалах.

Попытки преодолеть отставание в изучении данной темы предпринимались авторами настоящей монографии². В частности, М. М. Азимов посвятил две работы некоторым вопросам развития связи и радио в республике³.

Таким образом, можно сказать, что в историографии проблемы транспорта и связи сделаны первые попытки связать вопросы истории этих отраслей экономики с актуальными проблемами

современности, проанализировать основные закономерности и пути их развития.

Читатели, знакомясь с монографией, заметят немало новых освещаемых в ней тенденций, особенно в 70—80-е гг. Они увидят, как постепенно, особенно со второй половины 70-х гг., начался процесс торможения в развитии транспортной системы и связи, что потребует необходимости выработки комплекса важнейших мероприятий по ускорению научно-технического прогресса в этих отраслях.

Перед историками стоит задача дальнейшего углубления исследований по проблемам развития транспорта и связи, глубокой научной разработки истории отраслевых отрядов рабочего класса, не затушевывая при этом трудности и недостатки.

Следует изучить источники и формы комплектования работников транспорта и связи республики, особенности проявления трудовой и общественно-политической активности, состояние материального положения тружеников отраслей. Значение изучения процесса формирования и развития отраслевых отрядов работников транспорта и связи возрастает по мере роста его численности и повышения роли в дальнейшем развитии и совершенствовании единой транспортной системы и средств связи. Особую актуальность эти вопросы приобретают для многонациональной республики, социальная структура которой не изучена не только в разрезе народностей, но и в целом.

В силу недостаточной изученности этих и других проблем истории транспорта и связи авторский коллектив широко исследовал документы центральных и местных партийных и советских архивных учреждений: Центрального Государственного архива народного хозяйства (ЦГАНХ СССР), Центрального Государственного архива Октябрьской революции и социалистического строительства (ЦГАОР СССР), Партийного архива Дагестанского обкома КПСС (ПАДО), Центрального Государственного архива Дагестанской АССР (ЦГА ДАССР), текущих архивов Министерства гражданской авиации СССР, Махачкалинского объединенного авиаотряда, Производственно-технического управления связи, Северо-Кавказского отделения железной дороги, Дагавтодора.

Положение и состояние источниковой базы по рассматриваемой теме заставило широко привлечь материалы периодической печати, в которых публиковались постановления государственных органов по проблемам развития транспорта и связи.

Многие статьи и информационные сообщения, опубликованные в различных изданиях, содержат разнообразные сведения о различных фактах жизни трудовых коллективов отраслей транспорта и связи, их проблемах и перспективах.

Значительную помощь авторам в написании монографии оказали воспоминания партийных, советских и хозяйственных работников, опубликованные в печати, а также хранящиеся в ар-

¹ Гамидов М. Без бумаги и расстояний. Махачкала, 1977.

² Азимов М. М., Вагабов М. М., Мирзабеков М. Я. Роль транспорта в социально-экономическом развитии Дагестана в годы предвоенных пятилеток // Тез. докл. юбилейн. научн. сессии «Великий Октябрь в исторических судьбах народов Дагестана», 29—30 октября, 1987. Махачкала, 1987; Вагабов М. М., Мирзабеков М. Я. Подготовка квалифицированных кадров для транспорта 1920—1940 гг. на материалах Дагестанской АССР // Тез. докл. XII респ. научно-практич. конфер. молодых ученых и специалистов Дагестана «Молодежь и научно-технический прогресс», 27—29 июля 1988, Махачкала, 1988; Мирзабеков М. Я., Вагабов М. М. Дорожное строительство в Дагестане в годы предвоенных пятилеток (1920—1941 гг.) // Социально-культурное строительство в дагестанском селе (1920—1980 гг.). Махачкала, 1989.

³ Азимов М. М. Помощь Красной Армии в развитии связи Дагестана в первые годы Советской власти // Великий Октябрь в исторических судьбах народов Дагестана. Махачкала, 1987; Его же. Радиофикация дагестанского аула (1925—1940 гг.) // Социально-культурное строительство в дагестанском селе (1920—1980 гг.). Махачкала, 1989.

живах, музеях и в рукописном фонде Института истории, языка и литературы им. Г. Цадасы.

Ценные сведения получены и в результате личных бесед авторов с руководящими работниками, специалистами, рядовыми тружениками и ветеранами всех видов транспорта и средств связи республики.

Использование в совокупности всех указанных источников позволяет раскрыть основной комплекс проблем истории исследуемой темы.

Работа подготовлена в отделе истории советского периода Института истории, языка и литературы им. Г. Цадасы Дагестанского Научного Центра авторским коллективом: Искендеров Г. А. (руководитель группы) — «Введение», «Заключение»; Мирзабеков М. Я. — разделы «Дорожное строительство», «Автомобильный транспорт»; Вагабов М. М. — разделы «Железнодорожный транспорт», «Морской транспорт»; Азимов М. М. — разделы «Воздушный транспорт», «Связь».

Настоящая монография, являясь одной из первых попыток создания истории транспорта и средств связи Дагестана, не может претендовать на достаточно полное и всестороннее освещение этой большой и сложной темы. Если авторам удалось проследить путь, пройденный дагестанскими транспортниками, строителями дорог и мостов, тружениками радио- и телевидения за более чем полувековой период, можно считать, что цель исследования в какой-то мере достигнута.

При сборе материалов и во всей своей работе авторский коллектив настоящей книги ощущал постоянную помощь руководства и специалистов всех отраслей транспорта и связи республики: они не только оказывали действенную материальную помощь в подготовке и издании книги, но и с глубокой заинтересованностью и внимательно помогали вскрывать неточности и недостатки рукописи.

Особую признательность авторский коллектив выражает начальнику ТО «Дагавтотранс» М. М. Саидову, начальнику ГПСИ «Россвязьинформ» ДССР А. К. Захарову, командиру Махачкалинского объединенного авиаотряда В. Г. Козыренко, начальнику Махачкалинского отделения Северо-Кавказского отделения железной дороги Р. З. Сугаеву, начальнику «Дагестанавтодор» М. М. Магомедову, а также всем тем, кто принимал участие в обсуждениях рукописи монографии.

Раздел I

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ ДАГЕСТАНА (1920 — июнь 1941 гг.)





Глава I

ТРАНСПОРТ И СРЕДСТВА СВЯЗИ В 1920—1927 гг.

Советское государство к началу 1921 г. встало перед решением острейших политических, экономических проблем мирного развития страны. Экономика страны на протяжении семи лет империалистической и гражданской войн была полностью расстроена. В тяжелом состоянии находился транспорт. К концу войны от 30 до 60% шоссейных дорог нуждалось в перестройке и капитальном ремонте. До 60% сооружений на шоссейных дорогах находилось в неудовлетворительном состоянии¹.

Еще более безотрадную картину представляла экономика Дагестана к началу мирного строительства, которая к тому же была в числе отсталых национальных окраин Российской империи, где докапиталистические отношения обладали наибольшим влиянием. Вдобавок борьба с контрреволюцией здесь затянулась до весны 1921 г., ввиду чего республика к решению социально-политических, хозяйственных задач в полном объеме смогла приступить позже.

В 1921 г. дагестанская промышленность давала продукции в 10 раз меньше, чем в 1913 г. В основной отрасли промышленности — рыбной — из 48 промыслов сохранилось менее половины, продукция отрасли составила только 40% по отношению к 1913 г. В других отраслях дело обстояло еще хуже. Из-за отсутствия сахара, плохой работы транспорта и невозможности вывоза продукции за пределы Дагестана бездействовали все консервные и винодельческие предприятия.

Еще более плачевным было состояние сельского хозяйства. поголовье рабочего скота с 1913 г. уменьшилось на 60—75%, посевная площадь сократилась до 46%. Хлеба производилось в 12 раз меньше, чем требовалось населению².

¹ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (Послеоктябрьский период). М., 1957. С. 43—44.

² История Дагестана. М.: Наука, 1968. Т. 3. С. 145, 146.

Убытки от иностранной интервенции и гражданской войны составляли более 26 млн. руб. золотом. Ущерб экономике области только от разрушения железной дороги в районе г. Порт-Петровска составил около 2 млн. руб. Сильно пострадал морской порт, вышли из строя причалы, склады, погрузочные механизмы. Были затоплены торговые суда.

Сложившаяся к началу 20-х годов экономическая и социально-культурная отсталость Дагестана определяла сложную политическую обстановку, специфические особенности дагестанской действительности. Это крайне усугубляло восстановление народного хозяйства, закладывание основ оптимального размещения производительных сил на территории Дагестана. Без восстановления и нормального функционирования всех видов транспорта и средств связи не могло быть и речи о социально-экономическом возрождении республики.

Становление и развитие транспортной системы должно было ликвидировать экономическую обособленность отдельных районов республики, интегрировать социально-экономическую жизнь народов Дагестана с экономической и политической жизнью центральной России.

§ 1. ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ДАГЕСТАНЕ

Тяжелое наследство получила Советская власть в области дорожного хозяйства. Из общей протяженности 10 158 км дорог 243 км составляло шоссе (стратегического характера) и 586 км грунтовых дорог, остальные — почти исключительно вьючные и пешеходные тропы¹. Оставленные на протяжении продолжительного времени без присмотра, все они нуждались в ремонтно-восстановительных работах.

Слабая транспортная сеть Дагестана являлась одним из главных факторов, консервирующих социально-экономическую отсталость края. Она же отрицательно сказывалась на интересах торгово-промышленных кругов Российского государства, стремившихся использовать окраины как источник дешевого сырья и рынок сбыта товаров.

До середины XIX в. колесные дороги в Дагестане имелись только на плоскости. В горах же были только вьючные и пешеходные тропы, по которым к тому же сообщение зимой практически прекращалось.

Положение начало меняться в период Кавказской войны, когда русские войска в стратегических целях начали прокладывать дороги в глубь Дагестана. В дальнейшем эти дороги способствовали ускорению хозяйственного развития прилегающих к ним

районов и облегчению контактов населения. В памяти местного населения сохранились теплые чувства к строителям дорог.

В 60-е гг. XIX в. дорожный отдел при губернаторе Дагестана при активном участии населения начал строить дороги экономического значения.

В горный Дагестан, в частности в Аварию, были проведены следующие дороги: Порт-Петровск — Темир-Хан-Шура — Леваши — Хаджал-Махи — Салтинский мост — Гуниб протяженностью 144 версты; из Гуниба через Георгиевский мост в Карадах, затем вдоль Аварского Койсу до сел. Сабуэ в Грузии — более 200 верст; Карадах через Хунзах и Ботлих и до г. Грозного, от Темир-Хан-Шуры до Хунзаха через Аркаские горы, Аракань, Красный мост, Чалда, Гоцатль¹.

Несмотря на большое положительное воздействие проложенных дорог на развитие экономики, усиление контактов внутри- и межэтнических групп Дагестана, темпы дорожного строительства в крае до конца XIX в. оставались в целом не высокими и не могли удовлетворить хозяйственные запросы.

Трудности, нерешиваемые страной после окончания гражданской войны, выдвигали задачу налаживания деятельности транспорта в ряд самых острых, требующих первоочередного решения.

В марте 1920 г. завершилось освобождение территории Дагестана от белогвардейцев и окончательно установилась Советская власть.

Областной комитет партии и Дагревком, несмотря на сложную политическую обстановку в республике, уделяли пристальное внимание решению острых хозяйственных проблем. В Дагестане, где преобладал изреженный горный рельеф, без налаженной транспортной связи не приходилось и мечтать о хозяйственном и культурном возрождении края.

В составе Дагестанского ревкома наряду с другими отделами был образован отдел путей сообщения. Однако острая нехватка средств и строительных материалов не позволяла развернуть систематические дорожные работы в республике. Только на некоторых важнейших участках были начаты работы по частичному ремонту полотна дорог, мостов и других дорожных сооружений. Производились они только силами населения, безвозмездно.

Исключительное значение в развертывании дорожных работ и в решении других вопросов хозяйственного строительства имели широко распространившиеся в Дагестане субботники.

На первых дорожных субботниках горцы под руководством революционных комитетов производили неотложные ремонтные работы. В октябре 1920 г. состоялся субботник в Терекемейском участке Кайтаго-Табасаранского округа, в котором участвовало 450 горцев из 9 аулов. Было исправлено 7 мостов и дорога на

¹ 10 лет автономии ДАССР. Махачкала, 1931. С. 90.

¹ Хашаев Х.-М. Общественный строй Дагестана в XIX в. М., 1961. С. 112.

протяжении 7,5 верст, вырыто 150 ям для телеграфных столбов и оросительная канава для рисовых полей длиной в 50 саженей¹. 22 ноября 1920 г. партийная ячейка сел. Карабудахкент организовала субботник для исправления мостов².

Революционные комитеты, ввиду тяжелого состояния путей сообщения и бедственного положения, отсутствия тягла у основной массы трудящихся, практиковали мобилизацию к дорожным работам зажиточных слоев населения. В Хасавюртовском округе дороги, мосты ремонтировались за счет спекулянтов, кулаков и пр.³ На заседании Ахтынского сельского ревкома 18 ноября 1920 г. было принято решение, обязывающее выставлять с каждого квартала по несколько человек для производства дорожных ремонтных работ. При этом предусматривался дифференцированный классовый подход⁴.

Дорожные работы на первых порах в республике из-за продолжавшегося контрреволюционного мятежа в горах производились только в плоскостных районах.

Постепенно по мере налаживания мирной жизни дорожные работы добровольно и при высокой активности населения начинались и в горных районах республики. В 1921 г. в Кюринском округе в ходе организованных обществами сел. Мехкерге и Качалкент субботников был построен мост через реку, протекающую между этими селами. Начата работа по строительству моста близ сел. Ашага-Захит. Отремонтирована дорога между селениями Саидкент и Цмур⁵.

Учитывая неотложные задачи хозяйственного строительства Совет Народных Комиссаров ДАССР выдвинул лозунг «Дороги в горах — каналы на плоскости», активно поддержанный горцами.

Под руководством партийных, советских органов широко вернулись работы по восстановлению дорог, мостов. В республике большое распространение получили субботники, дорожные недельники и двухнедельники, на которых население безвозмездно ремонтировало дороги, мосты и другие дорожные сооружения.

Впервые был организован Вседагестанский дорожный двухнедельник 30 октября 1922 г. В ходе двухнедельника отличились Казикумухский, Гунибский, Аварский и Андийский округа, выполнившие задания по ремонту полотна дороги и мостов на 90%⁶.

На II Вседагестанском съезде дорожников 29—30 декабря 1922 г. были подведены итоги дорожных работ за 1922 г. и опре-

делены задачи по дальнейшему развертыванию дорожно-восстановительных работ в республике. Дагестанский экономический совет определил объем и список дорожно-восстановительных работ, намеченных на 1923 г. Первоочередными в Южном Дагестане были определены строительство Касумкентского, Аркитского и Хивского мостов на дорогах, соединяющих Нагорный Дагестан с Дербентом — экономическим и культурным центром Южного Дагестана.

Из-за слабой экономической базы СНК не мог выделить средства на проведение дорожных работ. Почти все работы, связанные с ремонтом дорог, строительством мостов и других дорожных объектов, продолжались выполняться населением бесплатно. Несмотря на сохраняющиеся хозяйственные затруднения, горцы сознавали жизненную важность дорог. Сельские сходы, окружные партийные конференции и съезды Советов выносили решения об активном участии в дорожных работах, принятым на себя всех расходов, связанных с ремонтом дорог, строительством мостов. В Гунибском округе по инициативе председателя окружного исполкома Кара Караева была организована специальная дорожная комиссия, в обязанность которой вменено осуществлять контроль за ходом восстановления путей сообщения.

По инициативе жителей Каратинского участка Аварского округа проселочная тропа Ботлих — Карата на протяжении 18 верст была реконструирована в колесную дорогу. В Ахвахском и Дидоевском участках расширено полотно дороги между сел. Магитль и Кудиябросо протяженностью 5 верст и от Ботлиха до Кидера 118 верст. Была отремонтирована колесная дорога от Ботлиха через сел. Тайдо на Керкентский перевал до границы Чеченской области на протяжении 20 верст¹.

На Цудахарском участке Даргинского округа 1 сентября 1923 г. по призыву делегатов участкового съезда Советов был проведен субботник по ремонту дороги от Ташкапура до границы Лакского округа, в котором приняло участие все трудоспособное население. Участники субботника приняли обязательство и дальше поддерживать дорогу в исправном состоянии².

В Кюринском округе большие работы велись по восстановлению мостов в Мугударинском ущелье. Ежедневно в них было занято 850—900 человек. Начато строительство нового моста через реку Чирагчай, в котором жизненно заинтересованы 38 селений Кюринского округа и весь Лакский округ³.

Аналогичные работы проводились и в других округах республики. В Кюринском округе было исправлено 325 верст дорог, Андийском — 195, Гунибском — 284 и в Лакском — 58, отремонтировано 14 канав на протяжении 181 версты; сооружено плотин

¹ Красный Дагестан. 1923. 8 октября.

² Там же.

³ Там же.



¹ Революционные комитеты Дагестана: Сб. документов. Махачкала, 1960. С. 212.

² Сов. Дагестан. 1920. 7 декабря.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 19. Д. 2. Л. 150.

⁴ Сов. Дагестан. 1920. 17 декабря.

⁵ Революционные комитеты Дагестана. С. 227.

⁶ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941 гг.). Махачкала, 1960. С. 215.

и насыпей — 927 куб. саженей. Самурский округ отремонтировал дороги Ахты-Закаталы, Ахты-Салават и Ахты-Дербент, всего отремонтировано и восстановлено 92 моста, 500 с лишним верст шоссейных и свыше 2600 верст проселочных дорог¹.

Всевозрастающую роль в ремонте и строительстве путей сообщения в Дагестане в 20-е гг. играли организованные ЦК Последгола (Центральный Комитет Ликвидации последствий голода) общественные дорожные и мелиоративные работы, на которые привлекались безработные и представители малообеспеченных слоев сельского населения. Это способствовало и решению остройшей социальной задачи первого десятилетия Советской власти — сокращению безработицы и облегчению материального положения наименее обеспеченных категорий населения. Только во второй половине 1923 г. из выделенных ЦК Последгола средств на дорожные и мелиоративные работы в Дагестане было израсходовано 7132 пуда хлеба и 14 626 аршин бязи, что дало возможность отремонтировать 826 версты дорог². В следующем году ЦК Последгола на проведение дорожных работ республике выделил 37 500 руб.³ Всего же за время существования Дагестанского ЦК Последгола на дорожные работы было отпущено 122 285 руб.⁴

С 1924 г. содержание и ремонтно-восстановительные работы на дорогах общегосударственного значения республики регулярно финансировались из центра. К дорогам этого класса относились: Махачкала — Буйнакск — 44 версты; Буйнакск — Гунибское шоссе — 112 верст; Аваро-Андийская дорога от Георгиевского моста до Керкетского перевала — 157 верст; Аваро-Кяхтинская дорога от Карадаха по направлению к Грузинской дороге — 48 верст. В 1924/25 бюджетном году на их нужды было выделено 35,5 тыс. руб., в 1925/26 г. — 87,2, в 1926/27 г. — 109,7, в 1927/28 г. — 125,0 тыс. руб. Рост за эти годы составил 3,5 раза⁵.

Несмотря на такое существенное увеличение средств, выделяемых на дорожное строительство из центра, они не могли существенно повлиять на улучшение транспортных артерий Дагестана. Практически весь объем дорожных работ на протяжении 20-х гг. производился за счет республиканского бюджета и силами местного населения.

Планирование и систематическое выделение средств для проведения дорожно-восстановительных дорог и строительства дорог местного дагестанского значения из республиканского бюджета

¹ История Дагестана: Т. 3. С. 183.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 19. Д. 18. Л. 25.

³ Там же. Ф. р. 168. Оп. 4. Д. 11а. Л. 28.

⁴ Османов А. И. Осуществление новой экономической политики в Дагестане 1921—1925 гг. М., 1978. С. 105.

⁵ Красный Дагестан. 1927, 16 ноября; Мамедбеков К. Вопросы хозяйственного и культурного строительства // Плановое хозяйство Дагестана. 1929. №№ 2—3. С. 11.

началось в 1923/24 бюджетном году. По годам эти суммы возрастали следующим образом: 1923/24 бюджетный год — 33,2 тыс. руб., в 1924/25 г. — 187,7, в 1925/26 г. — 288,7, в 1926/27 г. — 580,7, в 1927/28 г. — 716,7, а всего за эти годы 1807 тыс. руб.¹

Хотя роль государственного финансирования в дорожном строительстве с каждым годом возрастала, основную роль в организации дорожных работ в первое десятилетие Советской власти продолжало играть население. Ежегодно на их проведение безвозмездно затрачивалось 500—600 тыс. человеко-дней.²

Организация планомерного финансирования дорожных работ дала возможность Дагестанскому правительству начать работы по комплектованию аппарата дорожных органов квалифицированными специалистами, обеспечению дорожно-строительных работ инженерами, техниками. По существу 1924 г. — начало этих работ, когда для руководства дорожными работами в Центральном, Нагорном и Южном Дагестане, были приглашены специалисты-дорожники — инженеры и техники.

Однако проблема осуществления технического руководства оставалась одной из наиболее острых, при всем старании не удавалось укомплектовать специалистами даже руководящий аппарат дорожных органов.

В этих условиях партийные, советские органы республики пошли, начиная с 1927 г., на создание временных курсов для подготовки десятников — дорожных руководителей низового звена.

Большой личный вклад в развитие дорожного строительства внес инженер А. Г. Дандбеков, который на протяжении длительного времени возглавлял дорожные органы Дагестана. Будучи в числе первых дипломированных специалистов-дорожников, лично участвовал в проектировании и строительстве целого ряда дорог, мостов в республике. Так, он составил техническую документацию дороги Махачкала — Буйнакск.

Подлинным бичом неокрепшего дорожного хозяйства Дагестана являлись частые проливные дожди и другие стихийные бедствия, в результате которых многократно значительные участки дорог и мостов оказывались разрушенными. Особенно много вреда дожди, обвалы наносили транспортной сети Нагорного Дагестана. Ежегодно на устранение этих разрушений затрачивались значительные материальные и людские силы, что не могло не сказываться отрицательно на общем ходе дорожных работ в республике.

В первой половине 20-х годов слабость экономики Дагестана не позволяла развернуть строительство новых дорог, мостов, дорожные работы в основном ограничивались ремонтом, расшире-

¹ 10 лет автономии ДАССР. С. 90.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 38. Л. 74.

нием полотна путей и другими неотложными ремонтно-восстановительными мероприятиями.

Общие успехи в восстановлении народного хозяйства страны и республики к середине 20-х гг. непосредственным образом сказались на ходе дорожных работ в Дагестане. Учитывая, что решение практически всех назревших вопросов социально-экономического развития горного края упиралось в отсутствие благоустроенных транспортных магистралей, властные структуры республики активизировали внимание к дорожному строительству.

IV пленум Дагестанского обкома ВКП(б) (1—2 октября 1926 г.), определяя меры по ускорению развития производительных сил, на первый план выдвинул дорожное строительство. В резолюции пленума указывалось, что «без развития дорожного строительства в горах невозможно вовлечение горцев в общий круговорот жизни»¹.

В этот период, наряду с продолжением восстановительных работ на наличных дорогах, в республике все шире развертывалось строительство новых магистралей, расширение и улучшение полотна имеющихся дорог, устройства подъездных путей.

Первой наиболее значительной по своей протяженности и экономическому значению явилась шоссейная дорога Ботлих — Керкетский перевал — Хорочай, построенная в 1925—1926 гг. Она призвана была обеспечить беспрепятственный круглогодичный проезд из Нагорного Дагестана в Чеченскую область и тем самым создать благоприятные условия для снабжения продовольствием и промышленными товарами горных районов республики, обеспечить вывоз излишков продукции этой зоны на рынки.

Дорога была задумана в обход так называемой «царской дороги» — сел. Ботлих — Большой Керкетский перевал — сел. Хорочай, которая была доступна для проезда только с мая по октябрь, остальное время года она была завалена снегом. Трасса этой дороги проходила по глубоким балкам и склонам высоких горных цепей, при строительстве были допущены большие технические отступления от проекта, делающие продвижение по ней на колесах вообще затруднительным. Ввиду этого население Андийского, Аварского, Гунибского и отчасти Лакского и Даргинского округов, минуя эту дорогу, издавна пользовалось для вывоза продукции своих хозяйств в Чеченскую область и для привоза из нее хлеба вьючной тропой, идущей через сел. Муни и Анди на сел. Хорочай. Постройка здесь колесной дороги была давнишним заветным желанием горцев.

В 1924 г. окружная беспартийная конференция Андийского округа приняла решение приступить к строительству силами населения новой колесной дороги в районе сел. Анди и Хорочайского ущелья. Правительство ДАССР, хорошо зная нужду населе-

ния региона в благоустроенной дороге, поручило Дагестанскому отделу местного транспорта (ДАГМЕСу) произвести технические изыскания и подготовить проектную документацию¹.

В марте 1925 г. группа из 3 техников приступила к изысканиям, которые были проведены на протяжении 79,2 верст. Однако нехватка материальных средств вынудила ДАГМЕС ограничить работы 37,5 верстами и повести трассу на Большой Керкетский перевал на соединение с государственной дорогой.

Новая дорога начиналась на 115 версте Аваро-Андийской дороги, на перевале, в 2 верстах от сел. Ботлих, и кончалась на Большом Керкетском перевале, примыкая там к дороге, идущей через Ведено в г. Грозный.

10 мая 1925 г. население Андийского округа с большим воодушевлением приступило к строительству дороги. Правительство Дагестана выделило 18 500 руб., необходимое количество взрывчатки и инструменты, обеспечило технический надзор за строительством дороги².

Население выходило на работы в три очереди. Каждый административный участок выставлял от 500 до 1000 рабочих на 5—7 дней. Однако фактически с учетом времени на переход к месту работы и обратно получалось в общей сложности 10—11 дней. Всего на постройке дороги трудоспособным населением было безвозмездно отработано 100 тыс. рабочих дней³.

Работы по постройке дороги по своему объему и трудностям являлись исключительными. Рабочим приходилось трудиться вручную, при полном отсутствии дорожно-строительной техники, нехватке инструмента. На всем протяжении строительства, кроме сел. Анди, не было других населенных пунктов. Строителям приходилось ютиться в наскоро сооруженных землянках. Строительного леса не хватало и его приходилось подвозить издалека.

Всего в ходе работ было вынуто более 20 тыс. куб. саженьей земляной и скальной породы, заготовлено более 2 тыс. куб. саженьей камня для искусственных сооружений, сделано 3767 куб. саженьей сухой кладки для укрепления сыпучих участков, израсходовано около 50 пудов взрывчатки и т. д.⁴

В 1925—1926 гг. начато строительство дорог Гуниб — Чарода, Ташкапур — Араканский мост (Гергебильская дорога), Аракань — Ирганай — Гимры — Унцукуль и проложены многие тропы, соединяющие окружные центры с аулами⁵. Общая протяженность новых дорог, построенных в 1925/26 бюджетном году, в республике составила 120,5 км. Начато возведение мостов протя-

¹ Даидбеков А. Г. Дороги и дорожное дело в Дагестане // Плановое хозяйство Дагестана. 1927. № 2. С. 20.

² Красный Дагестан. 1926. 7 апреля.

³ Там же. 1927. 17 марта.

⁴ Там же. 1926. 7 апреля.

⁵ История Дагестана. Т. 3. С. 183—184.

¹ Архив Дагобкома КПСС (в дальнейшем ПАДО). Ф. 1. Оп. 7. Д. 11. Л. 6.



Группа строителей Аваро-какегинской дороги. 20-е гг.

жением 81,4 м. Проведены изыскательские работы по строительству новых дорог на расстоянии 178 км¹.

Из крупных ремонтно-восстановительных работ 1925 г. следует отметить работы по улучшению Араканской дороги, которая являлась кратчайшим путем из Буйнакса в Нагорный Дагестан, ремонт Белиджи-Касумкентского шоссе². За 1925/26 бюджетный год всего в республике капитально было отремонтировано 376 км дорог, сделано 272,2 м² новых настилов для мостов и восстановлено 30 мостов³.

Успехи дорожного строительства в республике в эти годы хорошо видны на примере Даргинского округа. Правительством республики на проведение дорожных работ округу в 1925 г. было выделено 3189 рублей. В счет этого построено 2 моста общедагестанского значения и 1 мост местного. В Цудахарском участке начаты работы по восстановлению 2 мостов, исправлению дороги, проходящей через Цудахарский, Акушинский и Мекегинский участки по направлению к станции Каякент, которая имела большое значение для снабжения Даргинского округа хлебом из плоскости.

Большой объем работы был выполнен на систематически организуемых населением дорожных субботниках и недельниках. Таким путем было восстановлено 22 моста, отремонтированы все местные дороги⁴.

Отмечая успехи в дорожном строительстве II Вседагестанский съезд строительных рабочих, состоявшийся в январе 1926 г., от имени всех строителей республики вынес благодарность «всем работникам Дагестанского отдела местного транспорта от начальника и техника до последнего рабочего за их геройский и единый порыв и желание прийти на помощь бездорожному, отсталому населению Дагестана»⁵.

Партийные, советские органы в эти годы придавали большое внимание строительству дорог в тех районах, где их не было совсем и где нужда в них была исключительно острой. Тем самым обеспечивалось создание благоприятных условий для хозяйственного и культурного возрождения прилегающих к новым магистралям зон. Это в первую очередь относилось к Нагорному Дагестану. Так, строящаяся дорога Ташкапур — Гергебиль призвана была создать естественный выход фруктам Гергебильского района в Даргинский и Лакский округа. Впоследствии она сыграла большую роль при строительстве Гергебильской гидроэлектростанции.

¹ Красный Дагестан. 1928. 20 июля.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 7. Д. 76. Л. 30.

³ Красный Дагестан. 1928. 20 июля.

⁴ Там же. 1926. 4 марта.

⁵ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941 гг.). С. 217.

Дорога Буйнакск — Тлох — одна из важнейших и в то же время и труднейших в отношении постройки дорог в Дагестане. Она намечена была в совершенно бездорожном районе. Кроме того, с завершением строительства этой дороги расстояние между г. Буйнакском и сел. Ботлих — одним из важнейших экономических и административных центров Нагорного Дагестана делалась вдвое короче.

В 1926/27 бюджетном году в Дагестане было построено уже 204,8 км новых дорог, что почти в 2 раза больше, чем в предыдущем году. В их числе: Буйнакск — Тлох, 12 км; Махачкала — Талги, 19 км; Ташкапур — Гергебиль, 17 км; Ботлих — Эчеда — Кадорский перевал, 36; Мугударинская дорога, 17 км; Гимринская дорога, 4,8 км; от Аваро-Кохтинской дороги через Талги на Камелюк, 12 км; Араканы — Ирганай — Унцукуль, 27 км; Лучек — Дендикский перевал, 50 км. Однако строительство некоторых из этих дорог не было завершено и было продолжено в последующие годы.

Был выполнен значительный объем работ по ремонту и строительству новых мостов: Карахский — протяженностью 25,5 м; Шаринский — 10,67 м; Сардаркентский — 8,5 м; Акушинский — 10,67 м; Лучекский — 16,0 м; Наукринский — 10,67 м.¹

Темпы дорожных работ в республике не снижались и в 1927/28 бюджетном году. Все средства, выделенные на дорожные работы в Дагестане, были освоены полностью.

Параллельно с дорогами местного значения в республике большое внимание в эти годы обращалось на содержание, ремонт и развертывание нового строительства на дорогах общегосударственного значения. Полностью была завершена работа по восстановлению шоссейной коры магистралей и всех искусственных сооружений на них. Построены новые дороги протяженностью 137 км². В 1928 г. в Дагестане имелось 462 км дорог общегосударственного значения, в том числе 134 км шоссейных дорог³.

К началу первой пятилетки (на 1 января 1929 г.) в Дагестане общая протяженность дорог составила 10 147 км, из них 9440 км естественно-грунтовые дороги и тропы, 518 км грунтово-улучшенные и профилированные, 44 км гравийные дороги и 145 км щебеночное шоссе и булыжные мостовые⁴. К этому времени восстановление дорожной сети было завершено. Одновременно с ремонтно-восстановительными работами с середины 20-х годов все больше разворачивалось строительство новых магистралей.

Однако этими успехами не следовало обольщаться. Дорог в республике остро не хватало. Да и наличная сеть в основном

была представлена примитивными дорогами простейших типов.

Хотя в Дагестане к началу XX в. определенное развитие получили железнодорожный и морской транспорт, преобладающим по значению продолжал оставаться гужевой транспорт.

Основным видом гужевого транспорта в республике являлась двухколесная повозка в парной упряжи — арба. Пассажирское сообщение в республике осуществлялось линейками и фаэтонами.

Ранее было отмечено тяжелое состояние дорог Дагестана к началу мирного строительства. Здесь же укажем, что остро не хватало живого тягла и транспортных перевозочных средств. В 1923 г. количество лошадей в республике составляло 53,7% от уровня 1913 г.¹ Гужевой транспорт не справлялся с перевозкой даже резко снизившихся к моменту установления Советской власти грузов.

Это отрицательно сказывалось на усилиях по возрождению экономики и ускорению социального развития горного края. Об этом свидетельствует, например, то, что в 1923 г. за проезд в линейке по дороге Ходжал-Махи — Гуниб, Ходжал-Махи — Кумух за каждое место приходилось платить 900 рублей, а за перевозку 1 пуда хлеба — 2 пуда хлеба². Аналогичная картина наблюдалась и на других дорогах республики.

В специальных исследованиях обстоятельно рассмотрены вопросы социальной дифференциации в Дагестане к моменту установления Советской власти и началу восстановления народного хозяйства³. В них убедительно показано, что одним из важнейших факторов классового расслоения являлась концентрация скота и транспортных средств. Отмечено, что этот процесс зашел довольно далеко, основная часть поголовья скота находилась в руках зажиточных слоев населения.

Это обстоятельство и острая потребность в транспорте потребовали от Дагестанского ревкома принятия чрезвычайных мер. 3 июля 1920 г. им было принято решение о введении гужевой повинности для зажиточных слоев населения. Отметив имеющиеся трудности в доставке грузов для населения и перевозке пассажиров и то обстоятельство, что этим стараются воспользоваться зажиточные хозяйства, Дагревком постановил: «Установить на всей территории Дагестана натуральную подводную повинность для перевозки продовольственных и других грузов существенного значения, для перевозки сотрудников советских учреждений, аги-

¹ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941 гг.). С. 30.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 3. Д. 114. Л. 377.

³ Османов Г. Г. Социально-экономическое развитие дагестанского доколхозного аула. М., 1965; Его же. Аграрные отношения в Дагестане в период строительства социализма. Махачкала, 1970; Османов А. И. Осуществление новой экономической политики в Дагестане 1921—1925 гг. М., 1978; Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941); История советского крестьянства Дагестана 1917—1980 гг.: В 2 т. Махачкала, 1986. Т. 1. и др.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 38. Л. 51.

² Красный Дагестан. 1928. 11 июля.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 38. Л. 58.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 13. Д. 390. Л. 42.

таторов, организаторов и инструкторов, командируемых на работы в горы»¹.

Однако осуществление данного мероприятия на территории республики затруднялось объективными условиями. Часть зажиточных хозяйств горных районов, имея значительное количество рабочего скота, не располагала подводами. В плоскостной же части Дагестана были люди, занимающиеся постоянным извозом. Вот что, например, сообщал председатель Самурского окружного ревкома Дагревкому 10 августа 1920 г.: «Приказ Дагестанского ревкома об очередном дежурстве подвод и лошадей зажиточных здесь не применим. Лошади имеются у зажиточных скотоводов горной части, а подвод у них не имеется. В низменной части есть подводчики, которые специально занимаются извозом»².

С учетом этого Дагревком разрешил в части округов конфисковать определенную часть живого тягла и транспортных перевозочных средств, соблюдая при этом дифференцированный классовый подход. В Кюринском и Самурском округах, к примеру, было принято решение, обязывающее дать Трудармейскому транспорту безвозмездно имеющим от 10 до 20 лошадей — 1 лошадь, а имеющим от 5 до 10 лошадей, объединившимся в 5 семейств (занимающихся коневодством), выделить 1 лошадь. Арубчики были разбиты на категории. При этом зажиточные, имеющие 2 и более подвоя, отнесены к первой категории; кулаки, имеющие хотя бы одну подводу, — ко второй категории; середняки — к третьей категории и бедняки — к четвертой категории. Указанные категории привлекались к повинности в порядке выполнения таковой в очередном порядке от первой к последней категории³.

Борьба с контрреволюционным мятежом в горах Дагестана помешала осуществлению решения Дагревкома от 3 июля 1920 г. на территории всей республики. Тем не менее оно способствовало снижению остроты потребности в транспорте.

В период военных действий в горах красноармейским частям для перевозки военного снаряжения нередко приходилось превышать установленные лимиты гужевого повинности, зачастую к ней привлекались и бедняки. Это тяжелым бременем ложилось на ослабевшее хозяйство горца.

С переходом к осуществлению новой экономической политики гужевого повинности повсеместно была заменена трудгужналогом*.

Декрет Совета Народных Комиссаров ДАССР от 22 ноября 1921 г. определил, что трудгужналогом облагается все трудоспособное население мужского пола от 18 до 50 лет. Налог был

определен в размере 6 трудодней в году (пеших и конных вместе)¹.

Замена гужевого повинности трудгужналогом была встречена крестьянством Дагестана с пониманием и одобрением.

Органы власти транспортный налог использовали для выполнения различных общественных работ, удовлетворения потребностей населения в промышленных и продовольственных товарах, нужд промышленности в поставке разнообразных грузов. Газета «Красный Дагестан» 13 октября 1922 г. сообщила, что в ходе осуществления трудгужналога по Махачкалинскому району в Чирюртовском участке вывезено 10 500 пудов сена, заготовленного Наркомпродом, и около 100 м³ сажен дров для Дагтопа.

В Карабудахкентском участке с 16 по 28 сентября вывезено с промысла Дагрыбы Турали № 2 на станцию Манас 13 165 пудов селды и обратно со станции на промысел 6 вагонов порожней бондарной посуды. С 28 по 30 сентября перевезено со сыпного пункта сел. Карабудахкент на станцию Манас 1779 пудов собранного ячменя и 737 пудов пшеницы.

Таким образом, трудгужналог способствовал улучшению хозяйственного положения республики. Однако слабость хозяйства основной массы крестьянства Дагестана не позволила выполнить его в полном объеме. Даже с учетом работ по прорытию канала Октябрьской революции план по трудгужналогу в 1922 г. по республике был выполнен только на 10%².

С 1 января 1923 г. вместо натурального на территории Дагестанской АССР была введена денежная форма трудгужналога.

Успехи в восстановлении экономики Дагестана, мероприятия по улучшению материального положения горцев благотворно сказывались на общем состоянии гужевого транспорта. В республике возрастало количество рабочего скота, транспортных перевозочных средств, увеличивались объемы перевозок народнохозяйственных грузов и улучшалось пассажирское сообщение. К сожалению, из-за отсутствия налаженного учета мы не располагаем соответствующим цифровым материалом и не можем проследить его рост по годам.

В целом по стране работа гужевого транспорта в 1926/27 г. определялась в размере 3993 млн. тонн-км, из которых 3727 млн. тонн-км относилось к обслуживанию грузооборота железных дорог и водных путей сообщения и 266 млн. тонн-км — к самостоятельным, так называемым межселенным, перевозкам гужевого транспорта³.

На протяжении 20-х годов в Дагестане не было организованного центра по гужевым перевозкам. Этим пользовались частни-

¹ Революционные комитеты Дагестана. С. 197, 198.

² Там же. С. 106.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 2. Д. 89. Л. 68.

* До конца ноября 1921 г. трудовой и гужевого налоги существовали раздельно.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 3. Д. 113. Л. 48.

² Красный Дагестан. 1923. 14 февраля.

³ Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917—1962. Историко-экономический очерк. М., 1963. С. 92.

ки. Перевозка грузов в значительной степени была сосредоточена в руках зажиточных хозяйств, которые за транспортные услуги получали значительные доходы. Извозом грузов в свободное от сельскохозяйственных работ время занимались и другие категории крестьянства, располагавшие рабочим скотом и арбой. Так, одной из форм получения дополнительного дохода для крестьян низменных и некоторых предгорных районов являлась перевозка рыбы с промыслов в период путины.

Темпы восстановления гужевого транспорта в республике не поспевали за потребностями в перевозке грузов. Сказывалась слабость дорожной сети. Тормозяще на развитие гужевого транспорта влиял и недостаточный рост поголовья рабочего скота. В 1928 г. количество лошадей в Дагестане составило 76,8% от уровня 1913 г.¹

Первые автомобили в Дагестане появились в 20-х годах. Они имелись в немногих правительственных и кооперативных учреждениях. На некоторых участках дорог республики автомобили начинали осуществлять почтово-пассажирское сообщение.

В августе 1926 г. было открыто первое в Дагестане пассажирское сообщение по маршруту г. Махачкала — курорт Талги, по которому ходил 28-местный автобус. С ноября 1926 г. открыто почтово-пассажирское сообщение по маршруту г. Буйнакск — сел. Ходжал-Махи. На этой линии использовались два приспособленных под почту и пассажиров полугрузовика «АМО». В 1928 г. протяженность почтово-пассажирского автомобильного сообщения в республике составила 150 км². Говорить о какой-либо практической роли автомобиля в развитии экономики и перевозке пассажиров в Дагестане в этот период не приходится.

Популяризации автомобиля в республике способствовало создание 20 января 1928 г. Дагестанского отделения общества содействия развитию автомобилизма и строительству дорог «Автодор». Вначале его ячейки были организованы в городах, но постепенно возникли и в округах.

Автомашин в Дагестане на 1 октября 1928 г. имелось 28 (8 грузовиков)³. По стране также их количество оставалось незначительным. На 1 января 1928 г. автомобильный парк страны насчитывал 16 426 автомобилей⁴.

Развитие автомобильного транспорта в стране в 20-е годы ограничивалось отсутствием автомобильных заводов и слабостью дорожной сети.

Таким образом, труднейшая полоса в развитии транспорта

¹ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941 гг.). С. 382.

² Дандбеков А. Г. О дорожном строительстве в ДАССР в связи с экономическим обследованием дорог и внутренним районированием // Плановое хозяйство Дагестана. 1928. № 10—12. С. 73.

³ 10 лет автономии ДАССР. С. 93.

⁴ Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. С. 187.

в республике преодолевалась. Несмотря на трудности, восстановление дорожной сети и гужевого транспорта в Дагестане было завершено. В эти годы был построен ряд новых дорог, сыгравших исключительно большую роль в ускорении экономического и духовного возрождения республики.

§ 2. ВОССТАНОВЛЕНИЕ МАХАЧКАЛИНСКОГО ПОРТА

Важную роль в развитии экономики Дагестана играл морской транспорт. С начала XIX века через морские пути Дагестан вступает в интенсивную торгово-экономическую жизнь с внешним миром.

Начало было положено в 1722 году, когда Петр I наметил строительство Петровского порта и первым положил камень на месте строительства будущей гавани.

В 1859 году началось строительство торгового порта в Петровске. Строительство началось с возведения северного мола по проекту военного инженера Фолькенгагена. Для строительства порта были выписаны необходимые оборудование и машины из Англии. Для механизации погрузочно-разгрузочных и транспортировки каменных глыб весом в 12—15 тонн, а также для постройки гавани в 1861 году была проложена железная дорога протяженностью 4 километра.

В 1861 году в газете «Кавказ» сообщалось о строительстве дороги. «Итак, вот у нас в Дагестане железная дорога — первая железная дорога на Кавказе». В связи со строительством Петровской гавани появилась механическая мастерская, которая была первым в Дагестане крупным промышленным заведением фабричного типа¹.

19 ноября 1870 года пушечные выстрелы с горы Анджи-Арка возвестили об открытии морского торгового порта в Порт-Петровске.

Первые сведения о грузообороте Петровского порта давались в «Кавказском календаре» в 1883 г. Об объемах грузооборота Петровского порта и Дербентского рейда за 1881 г. свидетельствуют следующие данные в тыс. руб.²

	Привоз	Вывоз
Петровский порт	3807,5	461,3
Дербентский рейд	3230,0	553,7
Всего:	7037,5	1015,0

¹ Рамазанов Х. Х. Из истории строительства порта в Махачкале // Советский Дагестан. 1972. № 1. С. 72.

² См.: Нахшунов И. Р. Экономические последствия присоединения Дагестана к России. Махачкала, 1956. С. 130.

Как показывают данные, привоз товаров почти в семь раз превышал вывоз.

С годами возрастало значение Петровского порта как крупного торгового порта на Каспии, однако следует отметить, что основным в работе Петровского порта все еще являлась перевалка грузов (нефтепродукты, хлопок, хлеб). Особенно возрастало количество этих грузов в период прекращения навигации по Волге.

Значительную часть грузооборота Петровского порта составлял хлопок, доставлявшийся через Красноводск из Средней Азии. Уже в 1914 году грузооборот Петровского порта достиг 11,0 млн. пнт. против 7,3 млн. цит. в 1898 г. В 1914 году в порт вошло 1757 судов вместо 442 в 1884¹.

В годы гражданской войны сильно пострадал и Петровский морской порт. Территория северного мола, все амбары и навесы пристани были разрушены. На главном фарватере было затоплено 2 парохода, преградивших доступ в гавань. В самой бухте плавала масса мин и снарядов².

На территории северной части порта из семи грузовых складов четыре были совершенно уничтожены пожарами, а три сильно повреждены взрывами. Разрушенная крытая складская площадь равнялась более 6000 кв. метрам, а остальная территория была непроходимой, изрыта взрывами снарядов и загромождена крупными машинными частями, артиллерийскими орудиями, всевозможным железным и чугунным ломом³.

Предстояло фактически заново отстраивать порт, восстанавливать его работоспособность. Трудящиеся Петровска, рабочие порта проявили подлинный трудовой героизм. За короткий период 1921—1922 гг. со дна бухты были подняты затонувшие суда, пароходы «Красноводск», «Ундина», «Надежда» и др. мелкие суда. Дно бухты очищалось также от различных механизмов, рельсов, цепей, якорей.

Извлеченный морской баркас «Ундина» был отремонтирован наличными силами мастерских порта и возвращен в строй Каспийского флота⁴. Были проведены дноуглубительные работы на морском канале порта, у гаваней и причалов. Судами-землесосами «Стенька Разин», «Каспий» и другими землечерпательными машинами был прокопан новый канал для прохода судов.

Каналы бухты оборудовались более совершенными средствами навигационного ограждения, в порту была налажена телефонная связь. В сентябре 1923 года в порту были проведены работы по ремонту главной магистрали электрической осветительной сети от линии железной дороги в портовые здания⁵.

Управлением порта в 1923 году был предпринят ремонт северного мола, по которому был проложен нефтепровод, копчающийся тремя нефтеналивными баками. На эти работы Нефтеиндикатом было отпущено 5500 пудов цемента и 6500 золотых рублей в счет задолженности порту¹. Кроме того, для устройства массивов для защиты наружного откоса мола и исправления каменной стены на набережной в 1923 году было израсходовано 12 700 рублей².

Для обеспечения свободного входа и выхода в морской канал порта наливных судов с полным тоннажем необходимо было выработать около 4800 куб. саженьей грунта. А уже к сентябрю судном-землесосом «Стенька Разин» было выработано более 1500 куб. саженьей грунта на глубину 19 футов, землесос «Каспий» произвел выемку 2100 куб. саженьей грунта в морском канале на площади 2700 кв. саженьей на глубину 20 футов³.

Всего же было произведено дноуглубительных работ в 1923 году на 18 000 рублей и вынуто 6100 куб. саженьей грунта⁴. Мастерскими порта уже в 1923 году самостоятельно осуществлялся ремонт судов, баркасов, двигателей. Только за период с 1 октября 1922 года по 1 октября 1923 года в порту своими силами был произведен срочный ремонт проходящих судов в количестве 26 пароходов и 3-х барж⁵.

Мастерскими порта были проведены работы по капитальному ремонту насоса нефтекачки, ремонту моторов электростанции и радиостанции, установке котельного горна с проводкой воздушной линии в мастерской порта, текущий ремонт водопроводных и пожарных линий с установкой 3-х новых пожарных кранов. Таким образом, пожарные линии покрывали уже всю территорию порта по всем направлениям.

Весной 1924 года были продолжены работы по восстановлению и ремонту портовых сооружений⁶. Было приступлено к строительству массивов и подпорных стен с наружной стороны северного мола, причем сложено массивов и подпорных стен из бутовой кладки на цементном растворе около 60 куб. саженьей.

На южном моле была произведена перестановка причальной тумбы с заделкой ее в каменную кладку и окрашена пирамида для входных огней.

Был также произведен ремонт пристани № 1 с заменой настила, балок, насадок, забивкой части новых свай, устройством привальных брусев.

Портовики Дагестана в тяжелых условиях реконструировали портовые сооружения, пристани.

¹ Нахшунов И. Р. Указ. соч. С. 131.

² Красный Дагестан. 1923. № 47, февр.

³ Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала, 1973. С. 25.

⁴ Красный Дагестан. 1927. 27 сент.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 1. Д. 2. Л. 10.

¹ Красный Дагестан. 1923. 18 июня.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 1. Д. 2. Л. 10.

³ Красный Дагестан. 1927. 27 сент.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 1. Д. 2. Л. 11.

⁵ Красный Дагестан. 1924. 21 апр.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 1. Д. 2. Л. 14.

К концу 1924 года Петровский порт уже являлся портом 3-го разряда с приписанными к нему пунктами — Дербентом и фортом Урицким.

Усилиями рабочих махачкалинского порта была налажена перевалка нефтепродуктов из Грозного и Баку. Столь необходимая стране нефть уже бесперебойно направлялась через махачкалинский порт.

В самом порту было отстроено 8 резервуаров для нефтепродуктов на 350 000 пудов на северном молу и 4 резервуара на 260 000 пудов на южном молу. В главные резервуары нефть закачивалась по нефтепроводу из Грозного¹. Портовые складские помещения занимали площадь 48,167 кв. м. В то же время погрузка и выгрузка вагонов осуществлялась в порту еще ручным способом — артелями грузчиков. И если в 1916 году максимальная производительность перегрузки вручную составляла 80 000 пудов в день, то в 1924 при 8-часовом рабочем дне и при изношенности некоторых приспособлений перегрузка достигала всего 40—50 000 пудов².

Одновременно с реконструкцией порта шла работа по реорганизации различных служб, управления порта, велась работа по сокращению аппарата управления. Если в 1924 году он достигал 327 человек, то к февралю 1925 года составлял всего 173 человека. По установлению твердого штата выявилась нагрузка каждого работника и точность выполнения обязанностей, что благоприятно отразилось на обработке грузов: в январе 1924 г. было обработано 195 420 пудов, а к февралю 1925 г. — 1 597 471 пуд. Портовая мастерская была переведена на хозрасчет. Производительность труда в ней, раньше не превышавшая 35—40%, поднялась до 100%³.

Был осуществлен переход на работу в две смены. Часовая производительность труда артелей достигла 49,5 тонн в 1926 году и вывела порт на первое место на Каспии⁴. В августе 1925 года был произведен капитальный ремонт порта. Головная часть южного мола была заново отремонтирована и зацементирована. Вдоль мола установлено 85 каменных оцементированных кубов для защиты от волн, а также наблюдательная спасательная станция. Была построена пристань № 4 «Туркменская». У южной набережной восстановлены массивные привальные брусья по всей линии причала. По всей линии причалов северного мола было поставлено 90 деревянных массивных кранцев, служащих защитой как мола, так и судов⁵. Было начато строительство нефтехранилища для грозненской нефти емкостью 115 000 пудов⁶.

¹ Красный Дагестан, 1924. 22 дек.

² Красный Дагестан, 1924. 22 дек.

³ Там же. 1925. 8 февр.

⁴ Там же. 1926. 9 июля.

⁵ Там же. 1925. 18 авг.

⁶ Там же. 1927. 21 марта.

Самоотверженный труд портовиков Дагестана позволил уже сразу после окончания гражданской войны поднять объем перевалки грузов через махачкалинский порт. Портовики Дагестана сумели уже в первую послевоенную навигацию (май—декабрь) 1920 года переработать 313 тыс. тонн грузов, в том числе нефти и нефтепродуктов по ввозу — 43 тыс. тонн и вывозу — 164 тыс. тонн. Эта была большая трудовая победа портовиков Дагестана¹.

За 1922 год общий грузооборот порта составил 32 242 369 пудов. В течение года в порт прибыло: сухих грузов — 2 583 161 пуд; и наливных (нефтепрод.) — 2 035 593 пуда; отправлено сухих грузов 4 523 204 пуда и нефтепродуктов 23 100 411 пуд.

За этот же год в порт прибыло 788 и отправлено 787 судов. Было перевезено 61 421 человек и 64 741 голов скота².

Была проделана также огромная работа по переброске частей войск и скопившихся в Махачкале беженцев Поволжья.

Работники махачкалинского порта, понимая всю важность бесперебойного снабжения страны нефтепродуктами, значение переброски хлеба, зерна, хлопка, шерсти для экономики республики ударными методами совершали перевалку грузов через порт. Так, в зимний период 1922—1923 гг. в Туркестан было перебросено до 3 млн. пудов хлеба, главным образом при помощи организованного Петровского моргагентства, а в зимний период 1923/1924 гг. — до 400 000 пудов через Петровск.

Перевозка хлопка, включая выгрузку из вагона и погрузку на пароход в Красноводск, на провоз до Петровска и на перегрузку в вагон в Петровске занимала 8 дней. Петровское моргагентство осуществило эту операцию за 5 дней и заключило договор на перевозку 1400 вагонов хлопка в навигацию 1924 года.

Для того чтобы пароходы, привезшие хлопок в Петровск не шли обратно порожняком, Петровское моргагентство заключило договор с Азнефтью, по которому грузы, предназначенные для Азнефти, шли от Петровска до Баку по воде. Ранее все эти грузы Азнефти шли в Баку на колесах.

С целью уменьшения порожних рейсов, повышения экономичности морских перевозок «Каспаром» был заключен договор с «Хлебопродуктом» и все хлебные грузы для Туркестана перевозились из Баку до Красноводска водным путем, таким образом пароход, привезший груз Азнефти из Петровска в Баку, грузился там хлебом; вез его в Красноводск, а оттуда с грузом хлопка приходил обратно в Петровск.

Таким образом исключались порожние рейсы и провоз грузов стал более экономичным и дешевым.

Поэтому «Каспар» заключил соглашение с Главхлопком, с одной стороны, и СКЖД, с другой, по которому около 3 млн. пудов хлопка из Туркестана в Москву и другие центральные

¹ Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала, 1973. С. 26—27.

² Красный Дагестан. 1923. 26 февр.

Таблица 1

Динамика грузооборота махачкалинского порта
за 1920 по 1924 гг.*

Годы	Число судов	Общий грузооборот, в пуд.	Ввоз, в пуд.	Вывоз, в пуд.
1920	754	19016000	6873000	12143000
1921	1028	22698000	10538000	12160000
1922	1539	31981000	4276000	27705000
1923	1700	28891000	2212000	26679000
1924	1427	27557000	2218000	25338000

фабричные города должны были переправляться через Петровск. Одновременно и тем же путем перевозился в Туркестан хлеб в зерне в количестве до 1 млн. пудов¹.

Таблица 2

Перевозка грузов и пассажиров Каспийским флотом
за 1920—1924 гг.*

	Всего	По Петровскому порту
Нефть, в пуд.	877058000	94642000
Тарные грузы, в пуд.	78864000	1122450
Пассажиры, чел.	1861000	166180

* Красный Дагестан. 1926. 8 февр.

Как видно из таблицы, порт выполнял 1/9 всей перевозки нефти, 1/7 перевозки тарных грузов и 1/9 перевозки пассажиров всех портов Каспия. Только за 1-ю половину 1924—1925 годов через Петровск на Владикавказскую железную дорогу из Красноводска было переброшено 1 700 000 пуд., а к половине июня предполагалось перебросить еще 300 000 пудов².

* ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 1. Д. 2. Л. 19; Красный Дагестан. 1924. 12 дек.

Данные таблицы показывают некоторое снижение грузооборота махачкалинского порта к 1924 г.

¹ Красный Дагестан. 1924. 3 окт.

² Там же. 1925. 10 мая.

В 1926 году портовиками Дагестана был перекрыт довоенный уровень грузооборота порта. Он составил 112% к уровню 1913 года.

По развитию своего грузооборота махачкалинский порт выделялся среди других портов, грузооборот которых еще не достиг размеров довоенного уровня. Махачкалинский же порт уже в 1927—1928 гг. имел 147% довоенного уровня грузооборота. Нормальная пропускная способность порта составляла 1067 тыс. тонн, грузооборот же достиг 1207 тыс. тонн, вследствие чего грузовые операции в порту в этот период производились с большим напряжением.

Таблица 3

Рост грузооборота Махачкалинского порта за 1923—1928 гг.
(1913 год берется как показательный)*

1913	806989 т	100%
1923—1924	440902 т	54,63%
1924—1925	575414 т	71,3%
1925—1926	907851 т	112,5%
1926—1927	937428 т	116,6%
1927—1928	1206597 т	147%

* Красный Дагестан. 1929. 10 окт.

Как показывают данные этой таблицы, грузооборот Махачкалинского порта увеличивался высокими темпами.

Учитывая недостаточную механизацию и все увеличивающиеся потоки грузов в контрольные цифры 1929—1930 гг., решено было включить 100 000 руб. на механизацию порта.

§ 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Строительство железной дороги в Дагестане, как и во всех областях России, вызвало рост экономической, торговой и культурной жизни.

С постепенным вводом отдельных участков железной дороги и соединением с Закавказьем и центральными районами ускоряются темпы развития таких отраслей промышленности, как нефтяная, винодельческая, рыбная, консервная и текстильная.

В 1893 году Владикавказская железная дорога доводится до Петровска, а в 1897 году — до Дербента. В Петровск первый поезд прибыл из Ростова 30 мая 1894 года.

В 1900 году вводится в эксплуатацию железнодорожная линия Дербент — Баку, связавшая Дагестан со всем Закавказьем. Позже была проложена железнодорожная ветка, соединившая

Темир-Хан-Шуру и Петровск. Уже первые сведения о грузообороте дагестанского участка железной дороги по данным «Обзоров Дагестанской области» показывают большой объем перевозок, осуществлявшихся на участке.

Так, если в 1902 г. общий грузооборот составлял 5607 тыс. цнт., в 1914 он достиг 11931 тыс. цнт., или возрос на 212,8%¹.

После окончания гражданской войны все усилия трудящихся страны были направлены на восстановление разрушенного народного хозяйства. В тяжелом состоянии находилась железная дорога. Многие участки пути были фактически выведены из строя, нуждались в ремонте и обновлении подвижной состав, резко сократилась пропускная способность дороги.

Прямой ущерб дороге только в районе Петровска выразился в сумме свыше 1,8 млн. рублей.

Восстановление бесперебойного железнодорожного сообщения диктовались как потребностями Дагестана, так и нуждами всей страны.

Через Дагестан по железной дороге в центральные районы шли необходимые стране продукты питания: хлеб, зерно, рыба. Важное значение имела переброска икры с рыбных промыслов, дававшая стране валюту, золото. В постройке подъездных железнодорожных веток к рыбным промыслам, восстановлении железной дороги на территории Дагестана огромную помощь оказали части Красной Армии. Декретом Совета народных комиссаров РСФСР от 29 января 1920 года «в целях скорейшего обеспечения промышленности, земледелия, транспорта и др. отраслей народного хозяйства необходимой рабочей силой постановялось:

1. В порядке трудовой повинности осуществить...

б) Использование рабочей силы частей Красной Армии и Флота.

в) Привлечение необходимых квалифицированных рабочих из Армии...»

К 15 октября 1921 года соединения и части Кавказской трудовой армии численностью 23 020 чел. работали на Северном Кавказе от Ростова до Дербента. А находившийся в Петровске 1 трудовой полк (2727 чел.) вел работы на железной дороге, нефтяных промыслах².

Учитывая важность петровского железнодорожного узла для снабжения нефтяных районов страны хлебом и продовольствием, В. И. Ленин предложил возложить всю ответственность за снабжение продовольствием нефтяных районов Кавказа на Совкавтрударм.

В этот же период В. И. Ленин предлагает внести на обсужде-

ние Совнаркома вопрос о постройке железнодорожной ветки Кизляр — Старотеречная.

В июне 1921 года В. И. Ленин дает телеграммой указание: «Ввиду катастрофического положения Республики с продовольствием, в частности испытываемого Республикой в снабжении мясом и рыбой, вследствие чего развивается цинготное заболевание на почве недостаточного питания, необходимо принять самые неотложные и срочные меры в снабжении армии и населения продуктами питания. Ввиду изложенного объявляю к неуклонному исполнению следующий боевой приказ:

5. Начвосо Особой армии совместно с ОКП немедленно обследовать возможность срочного проведения в районе Петровска узкоколейки военного типа, рельсоподвижной канатной ветки и при возможности всеми реальными средствами особой армии и ОКП приступить немедленно к постройке необходимых подъездных путей, исчисляемых на месте протяжением до ста сорока верст.

6. Немедленно выяснить наличность и потребность в вагонах-ледниках, равно все транспортные затруднения железнодорожного, водного и гужевого»¹.

За выполнение этих сложнейших задач народного хозяйства наряду с местным населением активно взялись части Кавказской трудовой армии. Так, только с апреля по октябрь 1920 года для железной дороги Прохладный — Грозный — Петровск, совершенно расшатанной, было выделено 50% новых шпал и до 65% нового балласта, кроме того, частями трудовой армии неоднократно справлялись испорченные мосты, поднимались целые составы, пущенные под откос бандами².

В мае 1920 года на восстановлении участка от Гудермеса до Изберга работало 486 красноармейцев³.

В августе 1920 года на участке дороги от Минвод до Петровска с ветками на Кисловодск, Беслан, Нальчик, Гудермес, Грозный, Темир-Хан-Шуру работало 42 446 красноармейцев. Ими выполнялись следующие работы: смена и развозка шпал, нагрузка балласта к перевозке, исправление толчков и перекосов, ремонт подвижного состава и др. На аналогичных работах на участке от Грозного до Петровска и в депо станции Петровск было занято с 1 по 15 сентября 8188 трудоармейцев, и с 15 по 30 сентября 10 934 трудоармейца⁴.

В декабре 1920 года частями Кавказтрудармии велись работы на мостах рек Малка и Сулак и на железнодорожной линии Чир-

¹ Ленин и Дагестан: Сборник документов и материалов. Махачкала, 1979. С. 125—126.

² Амирханова-Кулиш А. С. Роль Красной Армии в хозяйственном и культурном строительстве на Северном Кавказе и в Дагестане в 1920—1922 гг. С. 122.

³ Там же. С. 137—138.

⁴ Там же. С. 151.

¹ См.: Обзор Дагестанской области за 1903, 1907, 1914 гг.

² Амирханова-Кулиш А. С. Красная Армия в социалистическом строительстве на Северном Кавказе в 1920—1923 гг. Махачкала, 1976. С. 62.

Юрт — Петровск¹. На части трудовой армии возлагались также обязанности по охране промыслов, мостов, поездов от бандитов. Так, части армии несли гарнизонную службу по охране Сулакского моста².

Из квалифицированных трудоармейцев была организована ремонтная бригада, в которую входило 28 слесарей и кузнецов. За 10 дней в Дербенте бригадой были отремонтированы 4 паровоза, 60 товарных вагонов и 4 вагонетки³.

Большая работа была проделана частями трудовой армии по прокладке железнодорожных веток к промыслам. Так, на прокладке железнодорожной ветки в районе Дербента работало четыре роты первого трудполка⁴. 1, 2, 3 и 5 роты 1 отдельного рыболовного полка находились на постройке Белиджинской железнодорожной ветки, а 4-я рота выполняла работы по перевалке грузов, охране складов и сопровождению грузов⁵. Всего на постройке веток от станции Огни и Белиджи к промыслам приняли участие 1000 трудармейцев⁶. В феврале 1922 года частями трудовой армии была закончена Огинская железнодорожная ветка протяженностью в 24 версты и Белиджинская ветка. Этими же частями было запланировано строительство Каякентской ветки длиной 14 верст, Петровск-Туралинской ветки длиной 23 версты и Петровск-Сулакской узкоколейки длиной 40 верст.

Помощь частей Кавтрудармии в восстановлении железнодорожного движения заключалась также в восстановлении мостов, разгрузке железнодорожных узлов, рытье водоотводных канав, а также в восстановлении и расчистке железнодорожных путей во время стихийных бедствий — разливов рек, снежных заносов, ливневых дождей.

Части Кавтрудармии участвовали также в заготовке топлива для железнодорожного транспорта, так как силами местного населения этот объем работ не был бы освоен, а также в связи с наличием в районе заготовок сильного малярийного очага.

С возложенной на них задачей части трудовой армии справились успешно. Это была большая помощь трудящимся Дагестана.

Помощь Кавтрудармии выражалась также в создании курсов для обучения и повышения квалификации рабочих для железной дороги. Руководящими органами Кавказской трудовой армии были сформированы для работы на железной дороге техническая, строительная, дорожно-мостовая и саперная бригады.

В мае 1920 года для работы на железнодорожном транспорте

было подготовлено 150 квалифицированных рабочих — слесарей, молотобойцев, кочегаров, кондукторов и др.

Несмотря на огромную помощь, оказанную частями Кавказской трудовой армии в восстановлении железнодорожного движения, положение оставалось все еще серьезным. Низка была дисциплина на железнодорожном транспорте, часты случаи пьянства, невыхода на работу, срыва выхода составов на маршрут, простои составов.

Рабочие станции жили в землянках, непригодных вагонов, здания станций были разрушены, часты были нападения бандитов на поезда. Не хватало квалифицированных стрелочников, кондукторов, машинистов, составителей бригад¹.

В июне 1920 года в Дагестане был созван делегатский съезд по организации Учкпрофсоюза петровского района². Профсоюз в этот период объединял рабочих железной дороги от Гудермеса до Инче³. Учкпрофсоюз начал свою работу с координации деятельности всех дистанций и обязал все станции на участке от Гудермеса до Инче каждые 7-е, 15-е, 21-е числа каждого месяца представлять сведения по вопросам: 1) состояние пути; 2) меры по улучшению работы транспорта; 3) положение с прогулами рабочих⁴.

Для планомерной, целенаправленной работы по восстановлению железнодорожного транспорта не хватало квалифицированных специалистов, знающих руководителей, рабочих. Тяжелы были условия работы, не хватало жилья, нерегулярно выплачивалась зарплата.

В октябре 1922 года был организован линейный комитет профсоюза железнодорожников Махачкалы с задачей улучшения положения рабочих и служащих дороги. Участок был причислен к 150% поясу, что значительно улучшило материальное положение рабочих⁵. Была проведена кампания по перерегистрации, избраны профуполномоченные, начали работать месткомы. Вот как описывает рабкор газеты «Красный Дагестан» положение на станции Петровск-Кавказский: «В железнодорожных казармах живет 70 ремонтных рабочих-мусульман — тавлинцев — бывших партизан, участников гражданской войны. Половина спит на полу, нет нар. Больные лежат тут же. Жалованье не выплачивается...»⁶.

Несмотря на производственные и социальные трудности, железнодорожники самоотверженно трудились, чтобы оживить деятельность транспорта, увеличить грузопоток через дагестанский участок дороги.

¹ Амирханова-Кулиш А. С. Роль Красной Армии в хозяйственном и культурном строительстве на Северном Кавказе и в Дагестане в 1920—1922 гг. С. 158.

² Там же. С. 167.

³ Там же. С. 168.

⁴ Там же. С. 178.

⁵ Там же. С. 204.

⁶ Там же. С. 69.

¹ Красный Дагестан. 1923. 9 янв.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 18. Оп. 2. Д. 4. Л. 22.

³ Там же. Л. 10.

⁴ Там же. Л. 30.

⁵ Красный Дагестан. 1923. 12 февр.

⁶ Там же. 1923. 21 янв.

Так, по итогам 1922 г. были названы герои трудового фронта на железнодорожном транспорте республики. Этого звания за героический ударный труд были удостоены И. В. Рихтер — машинист петровского участка, работающий на транспорте с 13 лет, Шкамерда, проработавший 20 лет на станции Петровск-Кавказский, И. П. Чугунов, председатель линейного комитета союза железнодорожников, революционер, участник боев в Грозном и Владикавказе, В. П. Борисов, с 14 лет работавший слесарем в мастерской, участник гражданской войны в прошлом, начальник петровского линейного участка союза железнодорожников¹.

26 июня 1924 года открылся 1-й участковый съезд союза железнодорожников Петровска. На съезде присутствовало 36 делегатов с правом решающего голоса, представлявших 2800 членов союза. Делегаты поднимали вопросы о снабжении спецодеждой рабочих, об оплате труда железнодорожников, увеличении нормы для маневровых паровозов, о занятости и др.

Был выбран участковый комитет из 13 членов и 4 кандидатов — рабочих от станка, представителей от молодежи и женщин. В целях вовлечения горцев в профработу в состав комитета были введены два представителя от коренного населения Дагестана: Имрам Исмаил (молотобоец) и Абдул Гусейн (старший рабочий службы пути Дербентского участка)².

Серьезной для работы транспорта оставалась проблема подготовки квалифицированных рабочих кадров, особенно из числа коренного населения Дагестана.

1 августа 1922 года в Дагестане начала функционировать школа артельных старост, в которую принимались ремонтные рабочие из коренного населения³. При школе имелся интернат и общежитие. Позднее она была реорганизована в образцовую железнодорожную школу 1-й и 2-й ступени с 9-годовичным курсом обучения⁴.

Существовали также профессионально-технические курсы во Владикавказе, готовившие работников из числа горцев, местных националов⁵.

Подготовка квалифицированных рабочих кадров осуществлялась также в школах ученичества при депо ст. Дербент и Петровск-Кавказский, 50% мест в этих школах предоставлялась местному населению⁶. В 1923 году в Дербенте была организована школа бригадиров пути. Основное ядро учащихся составляли представители местных национальностей. За время своего существования школа выпустила более 200 бригадиров-путейцев⁷.

¹ Красный Дагестан. 1923. 12 февр.

² Там же. 1924. 28 июля.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 18. Оп. 4. Д. 1. Л. 173.

⁴ Красный Дагестан. 1923. 12 февр.

⁵ Там же. 1925. 10 мая.

⁶ Там же. 1926. 15 июля.

⁷ Там же. 1926. 17 авг.

Однако это было крайне недостаточно, положение с подготовкой кадров оставалось напряженным. Общее собрание членов союза железнодорожников станции Петровск-Порт в апреле 1928 года отметило, что условия ДАССР диктуют необходимость создания национального транспортного пролетариата, что затрудняется ввиду отсутствия квалифицированных работников среди националов. Был поставлен вопрос перед НКПС об организации спецкурсов для подготовки националов в Дагестане¹.

В целях вовлечения представителей коренного населения в работу транспорта было решено при всех сокращениях штатов при равной квалификации не увольнять со службы дагестанцев, а также принимать на службу дагестанцев и не членов профсоюза.

Курсы для обучения должны комплектоваться исключительно за счет дагестанцев.

Положение с привлечением на работу на железной дороге коренного населения обсуждалось на заседании Совнаркома ДАССР.

Отметив недостаточное вовлечение на службу на транспорте коренного населения Дагестана, а также отсутствие работы по повышению квалификации находящихся на службе дагестанцев, Совнарком ДАССР рекомендовал:

а) привлечению на службу на транспорте местного населения уделять наибольшее внимание;

б) организовать профтехническую железнодорожную школу и школы ученичества для коренных жителей Дагестана на территории ДАССР;

в) обеспечивать службу дагестанцам, окончившим железнодорожные курсы и школы;

г) освобождающиеся в брони места заполнять молодежью из коренного населения².

Важное значение для улучшения работы транспорта, повышения его экономичности имела ликвидация на железных дорогах в 1927 году передаточных пунктов. Вплоть до августа 1927 года каждая из дорог при передаче старалась побольше выбраковать вагонов, записать отсутствующие части и получить за них деньги. Это значительно осложняло работу, создавало конфликтные ситуации. Вместо передаточных пунктов были созданы ремонтно-контрольные пункты с задачей полного ремонта подвижного состава.

За апрель—июнь 1927 года было подано для ремонта 619 вагонов. В 1928 году за 8 месяцев количество ремонтируемых вагонов снизилось до 276. За 15 суток (в 1927) было 328 вагонов общего брака, а за этот же период 1928 года только 158. Упразднение передаточных пунктов способствовало сокращению брака в

¹ Красный Дагестан. 1928. 19 апр.

² Там же. 1928. 16 мая.

работе, улучшению качества ремонта вагонов, подвижного состава. Если ранее простой груженых вагонов по коммерческим бракам доходил до 56 часов, то в 1928 году не превышал 8 часов.

Только на Дербентском участке упразднение передаточных пунктов дало экономию около 300 000 руб.¹

В 1924 году была начата реконструкция пути на участке Дербент — Петровск. С 1917 по 1923 гг. рельсы на этом участке почти не менялись и скорость движения достигала 15 верст в час. В 1924 году скорость была доведена до 30 верст в час. К концу 1925 года после смены всех шпал и рельсов скорость на этом участке достигла 75 км в час.

С 1923 года были начаты работы по полному восстановлению Махачкалинского участка пути, и к 1927 году закончена коренная реконструкция верхнего строения пути. В 1925 году начато строительство вторых путей на участке Гудермес — Махачкала — Порт.

С целью повышения безопасности движения в связи с увеличивающимся ростом грузооборота и задачами увеличения пропускной способности на всех участках были введены в действие устройства жезловой системы советского изобретателя Трегера. Были проведены дополнительные телефонные линии, расширена сеть телефонных станций. Эти мероприятия обеспечили безопасность движения и улучшили оперативное руководство полевыми станциями².

В 1926 году на участке Темир-Хан-Шура — Махачкала была произведена смена 53 000 негодных шпал³.

К 1926 году движение поездов осуществлялось по следующим маршрутам: П-Петровск — Баку — Тифлис и П-Петровск — Минводы, Ростов, Москва — Ленинград⁴.

Самоотверженный труд железнодорожников Дагестана, помощь воинов Кавказской трудовой армии позволили наладить бесперебойное, регулярное движение поездов, что имело огромное значение для развития экономики, индустриального освоения Дагестана. Кроме того, выполнялись важные государственные задачи. Уже к 1929 году по железной дороге отправлялось из Дагестана 498 тыс. тонн грузов и прибывало 1083 тыс. тонн грузов⁵.

§ 4. СВЯЗЬ

Связь в дореволюционном Дагестане находилась в плачевном состоянии. Население только в 34 (1,4%) населенных пунктах непосредственно обслуживалось почтовой связью. Электрической

¹ Красный Дагестан. 1928. III сент.

² История Дагестана. Т. III. М., 1968. С. 184.

³ Красный Дагестан. 1926. 31 авг.

⁴ Там же. 1926. 15 июля.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 3. Д. 17. Л. 54.

связью охватывалось еще меньше населенных пунктов — 28 (1,1%). Существовала одна приемно-передаточная радиотелеграфная станция. Почтовая связь на всей территории области, кроме 34 пунктов, поддерживалась лишь случайно, с оказией¹.

За время гражданской войны и радиостанция, и значительная часть телеграфной и телефонной сети были разрушены и приведены в негодное состояние. Убытки от интервенции и гражданской войны в целом по всем округам исчислялись десятками миллионов рублей золотом (только от английской интервенции — 20 млн.)².

Для горной республики, где издревле народы были почти оторваны не только от внешнего мира, но зачастую и друг от друга, становление прочной телеграфной и телефонной связи имело жизненно важное значение.

После окончательного установления Советской власти в Дагестане 25 марта 1920 г. был организован Отдел Народной связи в г. Темир-Хан-Шуре в составе Совета Революционной Обороны Дагестана и Северного Кавказа. Отдел возглавляла комиссия из 3-х членов и разделялся он на 5 основных подразделов: административно-распорядительный, организационно-инструкторский, почтовый, счетно-хозяйственный и технический³. Задачи перед вновь организованным отделом стояли очень сложные. До марта 1920 года в Дагестане функционировало всего 8 почтово-телеграфных учреждений — в Темир-Хан-Шуре, Порт-Петровске, Дербенте, Ахта, Касумкенте, Дженгутае, Чир-Юрте и Хасав-Юрте. Все телеграфные линии по остальной территории Дагестана были разрушены, а именно: «1. от станции Дженгутая до Кумуха на расстоянии 100 км; 2. от Хаджал-Махи до Гуниба, Хунзаха, Ботлиха на расстоянии 162 км; 3. от Манаса до Карабудахкента 13 км; 4. от Каякента до Дешлагара на расстоянии 34 км; 5. от Мамедкалы до Маджалиса на расстоянии 26 км; 6. от Белиджи до Касумкента и Ахтов на расстоянии 119 км⁴.

Красная Армия не осталась в стороне от этой трудовой эпопеи. В приветствии IX съезда партии воинам Красной Армии высоко оценивается их роль в прошедшей войне и ставятся задачи на хозяйственном фронте.

Выполняя постановления Совета труда и обороны от 8 мая и 3 ноября 1920 г.⁵ об установлении надежной телеграфно-телефонной связи и приведении их в порядок, большую помощь Дагестану по восстановлению и развитию учреждений связи стали оказывать части Красной Армии. Только в июне управлением народной связи республики совместно с частями Красной Армии

¹ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. Махачкала, 1931. С. 96.

² История Дагестана. М., 1968. Т. III. С. 146.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 20. Л. 23.

⁴ Там же. Д. 71. Л. 9.

⁵ Там же. Д. 49. Л. 4.

была закончена перестройка шестовой линии вдоль нефтепровода Грозный — Петровск, на участке Грозный — Беслан — Грозный — Гудермес были подвешены провода на протяжении 135,5 км, ввинчено 1440 крючков и 3140 изоляторов. В мастерской управления было отремонтировано и вычищено 24 телеграфных аппарата и 14 телефонных¹. Из воинских складов телеграфно-телефонных материалов, кроме ежедневных постоянных выдач своим частям, производилась также выдача разных телефонных и телеграфных материалов Владикавказской железной дороги, Грозненской телефонной сети и для восстановления разрушенного народного хозяйства Дагестана. Повышению интенсивности труда способствовала введенная премиальная система и дополнительный паек за успешную работу. Эти меры позволили обслуживать центральными телефонными станциями полевой и городской сети все советские учреждения и воинские части в республике².

Благодаря этой помощи до 26 августа 1920 г. все телеграфные линии были восстановлены и отремонтированы за исключением Манас — Карабудахкент, Каякент — Дешлагар, Карадах — Хунзах — Ботлих. Селения Каякент и Дешлагар были разрушены и покинуты жителями, а на последнем участке работы приостановились из-за вспыхнувшего в горах антисоветского мятежа Н. Гоцинского. В 5 округах — Даргинском, Кумухском, Гунибском, Аварском, Андийском телеграфная линия вновь была разрушена до основания.

Вскоре после разгрома Красной Армией и красными партизанами банд мятежников связь с Гунибом и Хунзахом силами военных связистов была восстановлена.

Собственными силами работников почтово-телеграфных учреждений была восстановлена связь на линии Темир-Хан-Шура — Кумух, Дербент — Ахты — Касумкент³.

С октября по декабрь 1920 г. восстановительные работы в связи значительно расширились. Несмотря на холод, сложный рельеф местности и затруднения с продовольствием, был произведен ремонт телеграфных линий на участке Темир-Хан-Шура — Петровск, Грозный — Хасавюрт. Телеграфный провод был проведен на протяжении 28,3 км. Одновременно строилась новая телефонная линия Грозный — Петровск, проведено 48 км провода. Радиостанция армии № 15 начала работать по приему и передаче на Петровск и Владикавказ⁴.

Мероприятия частей Красной Армии по оказанию помощи горцам были комплексными и проводились с большим размахом.

Одновременно с помощью горцам в восстановлении их хозяйств проводилась разъяснительная работа, укреплялись военными связистами аппараты местных почтово-телеграфных учреждений. Многие сделали бойцы, командиры и политработники в развитии «великого почина» — проведении коммунистических субботников. Под влиянием участия в этом движении десятков тысяч воинов субботники превратились в действенную форму организации восстановительных работ. Только за октябрь 1920 г. в помощь управлению народной связи в восстановлении и налаживании национальной связи было проведено 29 субботников¹.

В 1922 г. была закончена постройка телефонной линии для обслуживания нефтепровода Грозный — Петровск протяжением 128 км. А всего же за этот год было отработано 39 549 человеко-дней².

Таким образом, помощь Красной Армии в развитии связи в годы восстановления народного хозяйства после окончания гражданской войны можно разделить на три вида работ:

- 1) постройку телеграфных и телефонных линий с военной целью;
- 2) постройку таких же линий в целях обслуживания нужд местных хозяйственных органов;
- 3) ремонт и обслуживание линий вообще.

Наибольшие работы относятся к первому и второму периодам деятельности армии: с 1 ноября, в связи с общим сокращением армии, команда связи была доведена до 32 человек, работа ее сводилась главным образом к обслуживанию линий и поддержанию связи нарочными — посыльными.

Работа связистов неоднократно отмечалась командованием трудовой армии. Так, в августе 1920 г. 35 бойцам телефонной команды управления за энергию, проявленную при замене кабеля на линии, каждый боец получил денежное вознаграждение по 200 рублей³.

По постановлению Ревкома Дагестана от 26 апреля 1920 г. при нем был образован Отдел путей сообщения, почт и телеграфов⁴. 19 мая 1920 г. Отдел почт и телеграфов был выведен из подчинения Отдела путей сообщения и передан Отделу внутренних дел Дагестана⁵. 3 июля 1920 г. при Отделе народной связи Дагестана было образовано Управление народной связи, первым руководителем которого назначен Лайхтер, приложивший большие усилия по организации и налаживанию работы учреждений связи⁶.

¹ Роль Красной Армии в хозяйственном и культурном строительстве на Северном Кавказе и в Дагестане в 1920—1922 гг. // Сб. Документов и материалов. Махачкала, 1968. С. 147.

² Там же. С. 152.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 73. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

⁴ Роль Красной Армии в хозяйственном и культурном строительстве на Северном Кавказе и в Дагестане в 1920—1922 гг. С. 167.

¹ Роль Красной Армии в хозяйственном и культурном строительстве на Северном Кавказе и в Дагестане в 1920—1922 гг. С. 213.

² Там же. С. 201.

³ Там же. С. 154.

⁴ Там же. Ф. р. 4. Оп. 2. Д. 14. Л. 6. Л. 14—15. Л. 11.

⁵ Там же. Л. 14. Л. 31. об.

⁶ Там же. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 20. Л. 7.

Постановлением Дагревкома от 17 июня 1920 г. Отдел связи был выделен в самостоятельный отдел с подчинением Наркомату почт и телеграфа РСФСР¹. Через два месяца Отдел народной связи Дагестана перешел в ведение Уполномоченного Наркомата почт и телеграфов в Реввоенсовете трудовой Армии Юго-Востока². В августе заведующим отделом народной связи Дагестана был назначен М. Каргашилов³.

20 января 1921 г. произошла очередная реорганизация — был образован Отдел почты и телеграфа в составе Совнархоза Дагестана, он остался в ведении Наркомата почт и телеграфов РСФСР⁴.

Постановлением ВЦИК, СНК СССР от 20 апреля 1922 г. Отдел почт и телеграфа в очередной раз претерпел изменения. Он был изъят из ведения Совнархоза Дагестана и стал подчиняться в форме Управления Уполномоченного Наркомата почт и телеграфов РСФСР Совету Народных комиссаров ДАССР и Наркомпочтелю РСФСР⁵.

Все эти нововведения с организацией, занимающейся развитием связи в Дагестане, имели своей целью найти оптимальную форму руководящего органа. Однако эти частые организационные меры серьезно тормозили и дезорганизовывали работу. На I съезде работников профсоюза Народной связи 11 августа 1920 г. было отмечено «Главные причины, которые отражались на успешном ведении дела, это многовластие, с одной стороны Владикавказский округ, с другой стороны местные власти и военные части, в управлении не было определенного лица, которое было бы фактически хозяином — до 20-ти властей, которые отдавали распоряжения и приказы, но исполнять было некому»⁶.

Восстановление почтово-телеграфных учреждений происходило в очень трудных условиях. Было всего 3 квалифицированных работника, материальная часть была разрушена в годы гражданской войны. Не было инструментов, не хватало финансовых средств, засуха и последовавший за ней голод начала 20-х годов усугубляли положение. Но усилиями малочисленного аппарата Управления работников связи, при помощи и поддержке партийных комитетов и органов Советской власти, а также неоценимой помощи частей Красной Армии работа продвигалась. Так, в письме от 10 ноября 1920 г. заведующим конторам связи в республике отмечалось: «...дело не останавливалось, а идет и идет... несмотря на то..., что из других старых Отделов в отдел связи Дагестана не было выделено ни одного из так называемых «спецов». Была поставлена задача не только поддерживать, но и

расширять сеть почтово-телеграфных учреждений, телеграфных и телефонных линий. Учитывая недостаток квалифицированных рабочих сил, было решено открыть 3 школы при Темир-Хан-Шуринской, Дербентской и Петровской конторе — «чтобы в них пополняли свои знания по технике телеграфии, почте и по общеобразовательным предметам»¹. Была также поставлена задача обучения персонала французскому, немецкому языкам, а также эсперанто. Работа велась под руководством партийных органов, в тесной связи с органами народного образования.

И такие школы были созданы. Порт-Петровскую школу, например, в первом полугодии 1920 года окончило 10 квалифицированных сотрудников, 4 из них — лица местного населения².

Одним из первых мероприятий по восстановлению почтово-телеграфной связи явилась организация летучей почты с верховыми милиционерами для доставки письменной корреспонденции. Этой работой было занято 52 человека. Для восстановления возки тяжелой почты были испрошены кредиты на закупку лошадей, заготовку обоза, сбруи и фуража.

Письменная корреспонденция перевозилась по трактам общей протяженностью 550 км. Перевозка же государственной почты производилась в 5 железнодорожных вокзалах городов Буйнакск, Махачкала, Дербент, Чир-Юрт, Хасавюрт, где для перевозки почт содержалось 11 лошадей³.

Однако учреждения связи Дагестана испытывали острый недостаток почтовых работников. В этой связи на имя Уполнаркомпочтеля Косырева от 12 июля 1920 г. была послана телеграмма с просьбой вернуть почтовых работников, эвакуированных из Дагестана в течение 1918—1920 гг. Просьба была выполнена и в республику вернулось 12 квалифицированных работников⁴. Ввиду недостатка почтовых работников было запрещено военным властям проводить их мобилизацию. В подотделах работало вместо 5 сотрудников 2. В приказе по Отделу народной связи было сказано: «...как с материальной стороны, так и со стороны обслуживания живой силой... мы бедны и должны напрячь силу воли... для поддержания на должной высоте, порученного нам дела Нарсвязи, теперь в период гражданской войны и в ближайший период мирной обстановки»⁵.

Народы нашей страны, сами залечивающие раны, нанесенные гражданской войной, находили возможность и братски помогали Дагестану. В. И. Ленин, неустанно следивший за экономическим возрождением бывших национальных окраин царской России, в тяжелое для страны время, 12 февраля 1921 г. во время приема

¹ См. стр. 44. Там же. Ф. р. 4. Оп. 2. Д. 14. Л. 54. об.

² Там же. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 16. Л. 37.

³ Там же. Ф. р. 19. Оп. 1. Д. 1. Л. 80.

⁴ СУ СССР. 1921. № 5. С. 39.

⁵ Там же. 1922. № 39. С. 352.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 73. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 73. Оп. 1. Д. 1. Л. 221.

² Там же. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 35. Л. 30.

³ Там же. Д. 73. Л. 5.

⁴ Там же. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 7. Л. 1. Д. 2. Л. 34.

⁵ Там же. Л. 9.

дагестанской делегации сделал у себя пометку в календаре: «Нарсвязь. Телефоны. Телеграф и радио»¹.

С 1921 года началось централизованное финансирование учреждений связи, было получено 500 пудов бумаги, старые аппараты Морзе заменены новыми — Юза. Учреждения, находившиеся в зоне военных действий, усилились сотрудниками военных частей. Было прислано из Терского Управления губернии 20 квалифицированных работников². Таким образом, за первые годы своего существования Отделом народной связи благодаря оказываемой помощи и поддержке многое делалось для развития почтово-телеграфных учреждений и налаживания их бесперебойной работы. На конец 1920 г. в почтово-телеграфных конторах Дагестана работало сотрудников 1 категории — 43, а II категории — 80. Однако по самым минимальным потребностям не хватало 79 квалифицированных сотрудников, вследствие этого связь с горными аулами осуществлялась недостаточно. Существующая летучая почта не достигала своей цели, а для проведения новых телефонных линий и ремонта поврежденных не хватало провода. Ввиду этого 9 августа 1921 г. распоряжением Дагревкома при Дагнарсвязи была образована Особая комиссия по учету всех видов проволоки³. Организованная при Наркомпочтеле живая связь путем посылки спецкурьеров впоследствии была отменена из-за ее неэффективности⁴.

Постановлением Дагревкома от 22 ноября 1921 г. в связи с сокращением штатов из-за «неоправдания своего назначения» почтовые отделения в Чохе, Н. Казанище, Лучеке, Аксае, почтово-телеграфные учреждения в Чир-Юрте и Цудахаре были временно закрыты⁵.

На состоявшейся 30 декабря 1921 г. районной конференции работников Народной связи было отмечено, что советская власть в настоящее время — время нэпа имеет все тот же фронт — хозяйственный. Он более сложен и члены Союза должны идти к достижению победы на фронте хозяйственном теми же испытанными методами, а именно сплоченностью и самопожертвованьем⁶.

II конференция Союза работников Народной связи Дагестана от 17 декабря 1922 г. отметила, что в настоящее время «... налажена нормальная почтовая связь с горами, кроме отдельных округов, как Андийским, Аварским, хотя телеграфная связь имеется». Численность почтово-телеграфных работников составляла уже 1168 человек, из них квалифицированных — 139⁷.

С 15 февраля 1923 г. была установлена почтово-телеграфная связь со многими учреждениями и организациями в горных районах. Обмен почт производился 1 раз в неделю, в Ботлихе за отсутствием транспорта обмен почт производился с оказией¹. 21 февраля 1923 г. в истории развития связи Дагестана было отмечено большим достижением — доставка простой и казенной корреспонденции стала осуществляться по адресам и учреждениям письмомосцами, что значительно облегчило работу учреждений и организаций, сократило число рассыльных.

Дальнейшее возрастание задач хозяйственного и культурного строительства в Дагестане в период восстановления народного хозяйства требовало постоянной связи районных и окружных центров с селами. Для осуществления этих задач принимались меры по разработке проектов и изысканию средств по налаживанию телеграфной связи. Так, для связи с г. Байнакском в селения Каранай, Н. Казанище, Кулецма и Н. Дженгутай были проведены подготовительные работы. Жители селения Н. Чиркей на общем собрании, обсуждая вопрос о проведении в Буйнакске телефонной сети с исполкомом, обещали свою рабочую и транспортную силу. Собрание в своем решении отметило: «Важность и громадная польза от телефона ясна крестьянину и собрание ходатайствует перед исполкомом изыскать средства для установки телефонной сети».

Для улучшения работы учреждений связи Совнаркомом Дагестана было представлено ряд льгот и отпущены средства: Перевозка почты по трактам стала сдаваться контрагентам за их ответственность. Дагестанским Экономсоветом для ремонта Махачкалинской конторы было отпущено 1000 руб. Из дополнительного фонда на содержание лошадей, обоза выдано 180 пудов зерна на фураж и 306 пудов сена. Принимались энергичные меры по охране телеграфных проводов, часто подвергавшихся порче². Оказывалась помощь также и со стороны Наркомпочтеля РСФСР. Так, для улучшения деятельности Управления конторы Народной связи Дагестана в республику в мае 1923 г. приехали опытные работники почтово-телеграфной службы и руководство почт и телеграфов Юго-Востока России. Они встречались с каждым сотрудником, была произведена тщательная проверка деятельности аппарата Управления. Среди сотрудников был проведен инструктаж и определялась их пригодность занимаемой должности. Очевидец тех лет пишет: «После их отъезда работа вошла в колею, повеяло новым духом, каждый знал свое место, обязанности. К работе тянет и есть охота»³. С сентября 1923 г. отмечаются положительные сдвиги в работе связистов. Только Петровским линейным отделом в течение августа — сентября было

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 42. С. 420.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 73. Оп. 1. Д. 1. Л. 31.

³ Там же. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 58. Л. 4.

⁴ Сов. Дагестан. 1921. 27 июля.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 2. Д. 123. Л. 81.

⁶ Сов. Дагестан. 1922. 11 янв.

⁷ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 5. Д. 56. Л. 34; Ф. р. 739. Оп. 1. Д. 8. Л. 3.

¹ Красный Дагестан. 1923. 25 февр.

² Там же. 1923. 11 апр.

³ Там же. 4 мая.

установлено 81 новых столбов, 551 штук рельсовых приставок, 2 докря «Искра» через реку Сулак¹. Была налажена еженедельная почтовая связь с Ахтами, Хунзахом, Ботлихом.

Если раньше в доставке почтовой корреспонденции по районам наблюдались перебои; иногда почта и вовсе пропадала, то с сентября 1923 г. почта стала выдаваться в запечатанных мешках доверенному лицу сельского совета и лишь затем поступала на места².

Телефонные станции расширяли диапазон оказываемых населению услуг. Налаживалась связь для непосредственных переговоров с городами и райцентрами. В октябре при Махачкалинской почтово-телеграфной конторе была открыта телефонная станция для переговоров с г. Буйнакском³. 26 ноября при Буйнакской почтово-телеграфной конторе открылась телефонная переговорная станция Буйнакск — Хунзах — Ботлих.

9 марта 1924 г. на заседании президиума Дагестанского областного комитета РКП(б) был заслушан отчет о работе Дагконторы Нарсвязи. Было констатировано значительное улучшение работы. Отмечалось, что связь из убыточной впервые стала доходной. Вместе с тем ставились задачи: сохранить в условиях нэпа монополии связи за Дагконторой Нарсвязи; принять меры к дальнейшему развитию связи с округами и районами и совместно с НКВД разрешить вопрос об организации постоянной связи с округами; для подготовки квалифицированных работников ходатайствовать перед соответствующими органами о выделении 10 мест для работников в специальных школах Москвы и Ростова⁴.

Однако хотя только за май 1924 г. доходность почтово-телеграфных учреждений составила 12 000 рублей, в их деятельности было еще много недостатков. Так, трактовая связь работала с перебоями. В Ахты почта доходила всего 3 раза в месяц, в Ботлих — 1 раз в неделю. Вследствие недостатка транспортных средств случалось скопление корреспонденции в отделениях связи. Например, только в г. Буйнакске за май—июнь 1924 г. из-за нехватки лошадей по трактам и в конторе скопилось до 1000 посылок⁵. Ввиду этого предпринимались меры по учащению движения почты, перевод ее на хозяйственный способ. Стала широко практиковаться сдача и прием почты в сельских советах.

Для удовлетворения растущих потребностей экономики Дагестана сеть существующих почтово-телеграфных учреждений была явно недостаточной. Совет Народных комиссаров Дагестана, рассмотрев на своем заседании вопрос об улучшении деятель-

ности работы Нарсвязи, принял меры, обеспечивающие их налаженную деятельность. В целях увеличения лиц из коренного населения было принято решение ходатайствовать перед Наркомпочтелем РСФСР об отпуске средств на организацию в г. Махачкале почтово-телеграфных курсов на 30 человек, в Дербенте и Буйнакске — по 5 человек. Ввиду того что решение многих узловых вопросов зависело от Наркомата почты и телеграфов РСФСР, было принято ходатайство по такому вопросу, как восстановление закрытых в 1921 г. почтово-телеграфных контор. Совет Народных Комиссаров Дагестана признал необходимым концентрировать междугородное телефонное сообщение при центральной телефонной станции в г. Махачкале, Буйнакске, Дербенте, а в остальных пунктах — при почтово-телеграфных учреждениях¹.

Выполняя эти решения, вскоре были вновь открыты почтовые отделения в селениях Карабудахкенте, Аракань. Открыты вспомогательные пункты в сел. Каякент, Костеке, Аксае, Унцукуле, Лучеке, Курахе, Губдене, Мамед-Кале, Белиджи. Трактовая связь была доведена до обмена почты 2 раза в неделю². Все доходы, получаемые Дагестанской почтово-телеграфной сетью, было решено оставить в республике для их дальнейшего развития. Раньше все доходы шли в Северо-Кавказский округ связи.

В целях дальнейшего улучшения деятельности учреждений связи областным комитетом партии принимались меры по их укреплению партийными и комсомольскими кадрами, в особенности из местного населения³. На телеграфе ст. Порт-Петровск из 80 человек работающих был только 1 член РКП(б) и 2 члена ВЛКСМ, хотя молодежь составляла 90%⁴. Аппарат Управления был укреплен членами партии. Регулярно стали заслушивать отчеты о работе комсомольской организации. К концу 1924 г. в республике было 27 почтовых учреждений, т. е. одно почтовое отделение на 64 населенных пункта, что конечно же не могло полностью удовлетворить нужду в почтовой связи⁵. Поэтому для охвата всей территории Дагестана почтовой связью при Даг.НКВД была создана комиссия из представителей НКВД, кооперации и Наркомпроса. Их задачей являлось выяснение вопроса о возможности использования школ и кооперативов для простейших видов связи, а также для изучения вопроса о преобразовании в некоторых пунктах трактовой связи в кольцевую⁶. И такая работа была проведена. Корреспонденция начала приниматься на местных языках, с Азербайджаном была установлена связь на тюркском языке. Установилась телефонная связь

¹ Красный Дагестан. 1923. 3 сент.

² Там же. 11 окт.

³ Там же. 4 едк.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 25. Л. 52—53.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 73. Оп. 5. Д. 1. Л. 354.

¹ Красный Дагестан. 1924. 17 сент.

² Там же. 1924. 13 нояб.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 6. Д. 22. Л. 53.

⁴ Красный Дагестан. 1924. 16 нояб.

⁵ Там же. 1925. 2 февр.

⁶ Там же. 1924. 19 нояб.

между Махачкалой и Чир-Юртом, а также по скоропишущему аппарату Юза Махачкала — Владикавказ. В целях скорейшей подготовки кадров почтовых работников в г. Махачкале 4 раза в неделю проводились занятия с комсомольцами по изучению производства. При избах-читальнях, школах и кооперативах стали осуществляться почтовые операции по продаже марок, приему и выдаче простой и заказной корреспонденции и газет¹. Только в Буйнакском округе производство простых почтовых операций в 26 сельских советах позволило обеспечить налаженную почтовую связь с самыми отдаленными аулами два раза в неделю².

В Даргинском округе было открыто 5, в Андийском — 3, Гунибском — 4 вспомогательных пункта связи.

За период с 1 октября 1924 г. по 1 октября 1925 г. кроме упомянутых вспомогательных пунктов было открыто 2 почтово-телеграфных отделения, 1 почтовое отделение, 7 кольцевых почт, обслуживающих 93 населенных пункта и 3 передвижных почтовых пункта, вспомогательных пунктов стало 35. По сравнению с 1924 годом почтово-телеграфные предприятия увеличились на 230%. Количество трактов увеличилось до 13 общей протяженностью до 530 км, что позволило участить ход почты в республике до 3-х раз в неделю³.

В тяжелое для страны время неуклонно повышалась материально-техническая база учреждений связи. Помимо замены аппаратов «Морзе» на более совершенный «Клопфер», на междугородном телефонном пункте был установлен новый усилитель, позволяющий усиливать разговор на дальние расстояния в 10—20 раз громче чем раньше⁴. К тому же телеграфные аппараты новой системы «Клопфер» (слуховой без ленты) давали большую экономию средств. Если аппарат «Морзе» стоил ведомству 288 руб., то «Клопфер» — 64 руб.⁵

Для укомплектования предприятий Нарсвязи, обслуживающих местное население за 1926—1928 гг., было подготовлено 165 штатных работников и 62 низовых. Путем ученичества на предприятиях подготовлено 12 человек⁶.

Эти меры позволили открыть в области новые почтовые отделения и провести туда телеграфную связь. В Даргинском округе были открыты почтовые агентства кольцевой связи в селениях Дешлагар, Урари, Акуша, Урахи, Мекеги⁷. Было открыто почтовое агентство с производством всех видов операции в селении

Черный рынок¹. Если до II сессии ДагЦИКа г. Буйнакск имел телефонную связь только с Н. Казанищем, Махачкалой и Н. Дженгутаем по телефонным проводам, то к концу 1926 года выполнение плановых заданий по телефонизации округа позволило связать с центром такие аулы, как Эрпели, Каранай, Чиркей, Ахатлы и В. Казанище, а также с Капчугаем — 16 км, Кафыр-Кумухом — 2,5 км, и Халимбек-аулом — 2,5 км².

257 телефонов насчитывалось на 1 июня 1926 г. на предприятиях и учреждениях г. Махачкалы³. В Цудахаре был установлен телефонный аппарат новейшей конструкции, дающий возможность связываться с Махачкалой, Буйнакском, Левашами, Кумухом, Хунзахом, Гунибом и Ботлихом.

Для дальнейшего развития телефонной сети в республике Наркоматом почты телеграфов РСФСР в 1927 г. было выделено 60 новых телефонных аппаратов, 369 кг хромо-бронзового провода, 110 элементов, 600 м воздушного кабеля в 100 двухпроводных линиях, кабельный ящик и большое количество телеграфных столбов для замены испорченных⁴. Было установлено 4 новых коммутатора на Махачкалинской телефонной станции⁵.

Эта существенная помощь позволила охватить в 1928 г. телефонной сетью все районы и округа, за исключением двух новых — Тляртинского и Эчединского. Связь с Москвой стала прямой, ранее осуществляемая через Ростов. 5 ноября 1927 г. открытие телефонной связи в селении Унчукатль позволило связать его не только с Кумухом, но и с городами Буйнакском, Махачкалой и с Цудахаром⁶.

Все же состояние телефонной связи к 1928 году было неудовлетворительно. Переданная НКВД республики в ведение Окрконторы связи только в середине 1927 года, она испытывала острую нехватку материалов, техники и специалистов. Намечаемое районирование в республике требовало в дальнейшем установления надежной телефонной связи со всеми райцентрами, на решение этих задач и были направлены усилия Окрконторы Нарсвязи.

Ввиду увеличения и возрастания нагрузки на телефонные станции в г. Махачкале, Буйнакске и Дербенте, построенные до резолюции и неспособные в дальнейшем удовлетворять растущие потребности, с 1928 г. было приступлено к строительству новой станции в г. Махачкале и ремонту в гг. Буйнакске и Дербенте⁷.

Почтово-телеграфные учреждения увеличивали объемы и формы оказываемых населению и организации услуг. Начали выдаваться денежные авансы на посылки с наложенным платежом.

¹ Красный Дагестан. 1924. 12 дек.

² Там же. 1925. 5 марта.

³ Там же. 1925. 26 марта, 17 апр., 22 сент.

⁴ Там же. 1926. 4 авг.

⁵ Там же. 1925. 2 марта.

⁶ Там же. 1925. 14 дек.; 1928. 5 дек.

⁷ Там же. 15 дек.

¹ Красный Дагестан. 1926. 10 марта.

² Там же. 13 июля.

³ Там же. 21 июля.

⁴ Там же. 27 июня.

⁵ Там же. 1 нояб.

⁶ Там же. 11 нояб.

⁷ Там же. 1927. 5 дек.; 1928. 11 июля.

телеграммы принимались по заранее намеченным денежным авансам. За пересылку отправления устанавливалась пониженная такса. Для удобства клиентуры в телеграфной кассе Махачкалы окружной конторой связи был установлен прием в течение целых суток абонентной платы за телефоны, авансов на подачу телеграммы и телефонограммы¹. В целях поднятия продуктивности работы на этой станции и для удобства абонентов с 1 августа 1927 г. были изданы впервые в Дагестане полные списки абонентов. Вызовы стали производиться исключительно по номерам². Доставка денежных переводов по округам и районам была увеличена³. Почтовые линии были установлены во всех без исключения населенных пунктах, охваченных связью⁴. Согласно заключенному договору Наркомата почт и телеграфов с издательствами «Правда и Беднота», «Известия», почтово-телеграфные агентства стали заниматься вопросами подписки и доставки периодических изданий населению. Только за один февраль 1927 г. Махачкалинской конторой связи и окружными отделениями было получено 155 796 экземпляров газет дагестанских, центральных и иногородних изданий⁵.

Для увеличения эффективности доставки корреспонденции Наркоматом почт и телеграфов в 1927 г. было выделено для Дагестана 2 новых автобуса.

Ввиду отсутствия в Махачкале специалиста по автотранспорту из Москвы прибыл инструктор для организации перевозки почты на автомобилях. Прибывшие автомобили значительно уюили доставку почты по тракту Буйнакск — Хаджал-Махи и Касумкент — Белиджи, что позволило довести частоту хода до 7 раз в неделю. Количество автомобилей достигло 4⁶.

Помимо гужевого и автотранспорта с 1927 г. почту стали привозить, отвозить на пароходах Каспийской флотилии национальными почтовыми рейсами в города Баку и Астрахань.

В условиях рельефных особенностей республики, разбросанности и оторванности не только от центра, но и друг от друга аулов и сел, во многих из которых не попадал ни один номер газет и журналов, незнания абсолютным большинством населения русского языка, радио приобретало исключительное значение в жизни республики. Наладить радиодело, организовать вещание на родных языках — значило получить в свои руки действенное, мобильное, неопенимое средство оказания постоянного культурного, политического и революционизирующего воздействия на горцев, обеспечить оперативное общение и устойчивую связь

¹ Красный Дагестан. 1927. 6 июня.

² Там же. 27 июля.

³ Там же. 22 июля.

⁴ Там же. 5 дек.

⁵ Там же. 1927. 18 янв.

⁶ Там же. 12 мая.

между партийными, советскими органами и широкими слоями жителей Дагестана.

В начале 20-х годов в республике существовала одна приемная информационная радиостанция Наркомата почт-телеграфов. Разрушенная в годы гражданской войны, радиостанция в целях быстрого перехода на эффективную работу в феврале 1926 г. была переведена на хозяйственный расчет. Прием частных радиотелеграмм резко увеличил количество оказанных услуг, что позволило улучшить ее деятельность и дало только за две недели февраля 6 млрд. руб. прибыли¹. Однако эта радиостанция не могла осуществлять передачи, являясь чисто информационной.

Темпы развития экономики Дагестана требовали осуществления непосредственной и непрерывной связи с центром страны и в республике в целом. Как писала в те дни газета «Красный Дагестан», «... радио, презирая всякие дорожные удобства, презирая расстояния и даже помимо подавляющей неграмотности дагестанского крестьянства бросит ослепительный луч света в темный дагестанский аул и научит оценить культуру крестьянина»². Назрела необходимость постройки в республике широкоэвещательной радиостанции, которая могла бы вести передачи на национальных языках народов Дагестана и способствовать дальнейшему эффективному развитию радиосвязи.

В связи с тяжелым финансовым и экономическим положением в стране до 1925 года решить вопрос о строительстве новой широкоэвещательной радиостанции в республике не удалось. Придавая важное значение налаживанию радиодела, областной комитет партии и правительство республики принимают конкретные меры, направленные на усиление и ускорение радиостроительства в Дагестане. В январе 1926 г., выступая на заседании ЦИКа Дагестана, Н. Самурский — Председатель ДагЦИКа, отметил, что «в губерниях радио проникает уже в села, в то время как у нас нет станции с громкоговорителями не только в окружных центрах, но и в г. Махачкале». В принятом постановлении «О радио» ДагЦИК, считая вопрос о развитии радио для установления связи с населением и поднятия его культурного уровня имеющим колоссальное значение, решил создать специальную радиокомиссию и предложить ей представить предложение об установке радиостанции с громкоговорителями в Махачкале и некоторых окрестностях и об изыскании средств для этой цели³.

Еще 27 апреля 1925 г. по инициативе работников почтово-телеграфных учреждений было создано общее собрание, явившееся инициативной группой по созданию в республике «Общества друзей радио» (ОДР). Было образовано бюро по руководству оргработой в составе Н. Хайрулина, Рождественского, Н. Довлет-

¹ Красный Дагестан. 1926. 24 марта.

² Там же. 1926. 28 янв.

³ Там же. 1925. 24 апреля.

ханова, Семенова, Кравченко, Якимова и Куренева, За основу деятельности был взят «Устав ОДР РСФСР». Задачей созданного общества являлись пропаганда и развитие радиостроительства в Дагестане.

В районах и округах стали создаваться отделения. «ОДР», число членов в которых к 1926 г. составляло 1500 человек. Были установлены громкоговорители в Ачикулаке, Кизляре, Буйнакске, Маджалисе, Ахтах и. Казикумухе. Самой мощной в то время являлась актынская радиостанция, работающая на 10 лампах и обслуживающая аудиторию до 21 000 человек¹. Правление «Общества друзей радио» организовывало и культурно-массовые мероприятия. С целью пропаганды достижений общества и идеи радиостроительства в отделениях были проведены радиовечера и организованы выставки, силами активистов общества в республике был торжественно отмечен День радио².

Установка громкоговорителей в отдаленных горных аулах в то время была целым событием. Очевидец установки первого радио в Гунибе так описал событие: «Все восторжались, всех охватила жажда знать все события мира, с любовью смотрят на маленький аппарат, сделавший так много, разбудивший гунибцев от спячки»³.

Вопросы подготовки кадров, установки громкоговорителей в сельской местности, завоза и продажи радиоаппаратуры и радиодеталей постоянно находились в центре внимания не только специальной комиссии по радиофикации при ДагЦИКе, но и областной партийной организации. Об остроте проблемы кадров радиоспециалистов свидетельствует такой факт. На просьбу Всесоюзного акционерного общества «Радиопередача» о выделении кадров для будущей радиопередающей станции ЦИК Дагестана ответил, что он может рекомендовать только одного техника⁴. Ввиду этого малейшая неисправность приводила к тому, что 30—40% установок не работало. Для устранения этого в Махачкале стали организовываться специальные радиокурсы, выпускники которых были распределены по районам для проведения радиопропаганды и восстановления неработающих радиоустановок⁵. Состоявшаяся в марте 1927 г. VIII областная партконференция констатировала, что радиокурсы выпустили 14 специалистов (техников) из представителей национальностей Дагестана⁶.

Вопросам подготовки кадров радиолюбителей было посвящено совещание, созванное в начале августа 1927 г. комиссией по радиофикации при ЦИКе Дагестана, Обществом друзей радио

и электрификации (ОДР), культотделом Дагсовпрофа. Совещание признало необходимым открыть специальные курсы для подготовки и переподготовки радиолюбителей, для помощи сельским отделениям «ОДРЭ», было намечено организовать специальную радиобиблиотеку с переводом популярной литературы о радио на языки народов Дагестана. Большую помощь радиолюбителям оказала изданная на национальных языках и разосланная во все крестьянские комитеты и сельские Советы брошюра «Как самому устроить радио в деревне», ставшая самой популярной книжкой в те годы.

Однако несмотря на предпринимаемые партийными и советскими органами энергичные меры, темпы работ по радиофикации горных районов оставались невысокими и не удовлетворяли растущие потребности населения. Главная причина этого заключалась в отсутствии кадров, имеющих элементарные знания по обслуживанию радиоустановок. Комиссия по радиофикации при ЦИКе Дагестана в сентябре 1927 г. организовала специальные радиокурсы для крестьян из самых отсталых и отдаленных аулов Андийского, Аварского, Гунибского, Даргинского, Лакского, Буйнакского, Кюринского округов, Махачкалинского и других районов. Работа этих курсов широко освещалась в газете «Красный Дагестан». Так, в номере за 26 сентября 1927 г. в статье «Батрацкие радиоспециалисты для глухих углов Дагестана» отмечалось значение радио в условиях республики и о перспективах его развития. Партийно-советские руководители призывали посылать на курсы передовых активистов-батраков.

Учитывая разобщенность в вопросах руководства радиостроительством в республике, Секретариат областного комитета ВКП(б) 13 октября 1927 г. постановил всю работу по радиофикации и радиовещанию сосредоточить при секретариате ДагЦИКа¹.

ЦИКом Дагестана совместно с акционерным обществом «Радиопередача» еще в 1926 г. был заключен договор на постройку широкоэвещательной радиостанции. Станция мощностью 8 квт была сдана в эксплуатацию к 10-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции и названа именем 10-летия Октября. Станция была рассчитана на передачу на волне 1000 метров и оборудована новой по тем временам радиоаппаратурой, присланной из Москвы, и частью из Ростовской радиостанции. Пробная передача 1 сентября 1927 г. показала, что радиостанция работает хорошо. Как отмечалось в газете «Красный Дагестан» от 3 сентября 1927 г., «злой тайфун слабее рвет пропаганду, чем радиоволна». Это явилось огромным событием не только в политической и культурной жизни республики, но и являлось собой очередную победу ленинской национальной политики Коммунистической партии. Партийные и советские органы Дагестана получили в свои руки действенное и эффек-

¹ Красный Дагестан. 1926. 15 авг.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 7. Д. 92. Л. 12.

³ Красный Дагестан. 1926. 30 авг.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 21. Д. 310. Л. 132.

⁵ Красный Дагестан. 1927. 18 сент.

⁶ ПАДО. Ф. 1. Оп. 8. Д. 44. Л. 3.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 7. Д. 151. Л. 137.

тивное средство общения с населением, привлечения его к активной общественной, политической, культурной жизни, управлению государством.

Секретариатом областного комитета партии было решено уделить главное внимание обслуживанию рабочих и крестьян на «попыхатных им родных языках». Был составлен план дальнейшей радиофикации Дагестана, предусматривавший установку громкоговорителей и маломощных радиоприемников во всех округах, районах и аулах. Наличие станции позволило удешевить стоимость радиоустановок на 25%. Сообщения, на доставку которых требовалось 2—3 дня, стали поступать в течение 20—30 минут¹.

Росло количество радиоустановок в райцентрах и округах. В Гунибском округе имелось 7 громкоговорителей². Отраслевые профсоюзы имели в населенных пунктах в общей сложности 31 радиоустановку³.

Из-за недостаточного производства радиоаппаратуры большое внимание уделялось развитию приемных установок коллективного пользования. Громкоговорители устанавливались в клубах, изба-читальнях, на площадях, в местах народных празднеств, организовывались коллективные радиослушания. Радиоустановки являлись могучим орудием культурной революции.

Однако из-за отсутствия специалистов во многих местах иногда не работало до 25% установок. Кроме того, радиоустановки были дороги и потому не все могли позволить себе иметь громкоговорители. Широковещательная станция работала нерегулярно, слабо освещала злободневные вопросы народнохозяйственного развития республики, мало было передач на национальных языках, порой они составлялись без учета нужд и интересов трудящихся. Все это, естественно, тормозило дальнейшее развитие радиовещания и не соответствовало указаниям ЦК ВКП(б), содержащимся в постановлении «О руководстве радиовещанием». Центральный Комитет обязал все партийные комитеты, на территории которых находились радиовещательные станции, предварительно обсуждать, рассматривать, изучать планы радиопрограмм⁴.

Областной комитет партии стал принимать более энергичные меры для ускорения темпов радиофикации сельских населенных пунктов, создания необходимой технической базы, воспитания инженерно-технических кадров. С целью улучшения руководства радиоделом, усиления и расширения работ по радиофикации при ЦИКе Дагестана был создан радиосовет во главе с председателем ДагЦИКа. В состав радиосовета входили представители окружных комиссий. Аналогичные комиссии создавались и в селениях. В раз-

витий радиосетей, своевременном оказании технической помощи на местах большую роль сыграло учреждение должности конструкторов для горных и плоскостных округов¹.

Подводя итоги развития связи в Дагестане за годы восстановления народного хозяйства 1920—1928 гг., нужно отметить, что уже всеми видами связи было охвачено 668 369 человек, или около 50% населения республики²; райисполкомы — на 85,7%; сельсоветы — на 48,9%; населенные пункты — на 15,5%; колхозы — на 100%³.

Перевозка почты осуществлялась по трактам, количество которых достигало 21⁴. Приведенные цифры показывают, какое значительное улучшение в народной связи было достигнуто за истекший период. Но это далеко недостаточно по сравнению с тем, что нужно было сделать.

Успешность введения учащенного почтового сообщения с достижением ежедневной связи не только с сельсоветами, но и крупнейшими населенными пунктами, с колхозами и совхозами вызывало необходимость механизации почтового транспорта. При существующем гужевом транспорте прогресс в этом достичь было невозможно. Почтовые автомобили и мотоциклы должны были занять место лошадей и волов везде, где позволяло состояние дорог. Дальнейшая радиофикация замедлялась сокращением на это отпуска средств, отсутствием достаточной материально-технической базы и кадров.



¹ Красный Дагестан. 1928. 13 апр., 28 июня.

² Там же. 1928. 17 мая.

³ Там же. 27 июня.

⁴ Известия ЦК ВКП(б). 1927. № 2—3. С. 5.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 22. Д. 77а. Л. 2—6.

² Красный Дагестан. 1927. 22 июня. 5 дек.; 1928. 11 июля.

³ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. С. 98.

⁴ Красный Дагестан, 1927, 5 дек.

Глава II

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ ДАГЕСТАНА В ГОДЫ ПРЕДВОЕННЫХ ПЯТИЛЕТОК

Конец 20-х годов — начало нового важного этапа в развитии транспортной системы. Он был обусловлен масштабностью задач по созданию социалистической индустрии, крупного обобщественного сельского хозяйства, решением социальных проблем, вставших перед Советским государством.

Напряженная программа работ была намечена пятилетним планом 1928/29 — 1932/33 гг. для Дагестана. Основные установки по развитию и реконструкции хозяйства ДАССР, данные XI Дагестанской партконференцией и VIII Вседагестанским съездом Советов 1930 г., предусматривали дальнейшее увеличение капиталовложений в промышленность, энергетику, транспорт. За пятилетие 46% общей суммы предполагалось направить в указанные отрасли и только 28% — в сельское хозяйство. Общий рост капитальных вложений по сравнению с 1928 г. увеличился почти в 7 раз¹.

§ 1. ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Основная часть средств, выделенных на развитие транспорта, отводилась на дорожное строительство. Такой подход был продиктован слабостью дорожной сети и исключительным ее значением для поднятия экономики и культуры республики. За пятилетие предполагалось затратить на дорожное строительство свыше 40 млн. руб.² В общей сумме вложений значительную долю со-

¹ История Дагестана: В, 4-х т. М., 1968. Т. 3. С. 203.

² 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. Махачкала, 1931. С. 92.

ставляло трудоучастие населения. К концу пятилетки общая протяженность дорожной сети Дагестана должна была составить 4835 км¹. Характерно, что почти 90% всего объема работ приходилось на последние три года пятилетки.

Целям усиления руководства дорожным строительством и нарождающимся автомобильным транспортом отвечало постановление ЦИК и СНК СССР от 28 ноября 1928 г., по которому Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ) было реорганизовано в Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Шудортранс). Это управление сначала находилось в ведении НКПС СССР, а в 1931 г. преобразовано в самостоятельное Всесоюзное управление при СНК СССР на правах союзного наркомата. Окружные управления местного транспорта были реорганизованы в Главдортрансы союзных республик и Облдортрансы².

Дагдортранс был организован в мае 1929 г. Все руководство строительством, ремонтом и эксплуатацией дорожной сети и автотранспортом на территории республики было в его ведении.

В начале 1931 г. строительство и ремонтно-профилактические работы на дорогах районного и сельского значения были возложены на районные исполнительные комитеты. Для осуществления контроля за ходом работ в штатах райисполкомов введены должности инспекторов по дорожному строительству и отделу местного хозяйства. За Дагдортрансом же было оставлено общее руководство и технический контроль.

Для развертывания дорожного строительства в республике большое значение имело введение организованных начал в систему привлечения населения к дорожным работам. Постановлением ЦИК и СНК СССР в ноябре 1929 г. была введена дорожная повинность для сельского населения³. Каждый трудоспособный взрослый мужчина в течение года обязан был бесплатно со своим инструментом и тяглом отработать на дорожных работах 5 дней.

Начало реализации пятилетнего плана совпало с крупным социальным мероприятием, осуществленным в республике, — районированием. Взамен округов Дагестан был разделен на 26 районов, представлявших собой экономически цельные единицы⁴.

Это потребовало организации хорошо налаженной связи с административными центрами районов. Часть районов не имела дорожной сообщения с центром республики — Махачкалой и железной дорогой, что естественно не могло не отразиться на эффективности деятельности местных партийных и советских организаций, мероприятиях по развитию их экономики и культуры.

¹ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. Махачкала, 1931. С. 92.

² Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. С. 191.

³ Там же. С. 197.

⁴ История Дагестана. Т. 3. С. 243.

Так, ввиду отсутствия дорог Цумадинский район в течение двух лет не мог получить сельскохозяйственные машины, приходилось перевозить их частями на ишаках¹. Из-за плохого состояния дорог советские, кооперативные и другие организации и население Ахтынского и Рутульского районов переплачивали за перевозку грузов ежегодно почти миллион рублей².

В большинстве районов республики широким фронтом развернулись дорожно-строительные работы с массовым участием местного населения. По примеру Гумбетовского района при райисполкомах создавались комиссии по руководству налаживанием связи с центрами новых районов. Они же возглавляли пропагандистскую работу среди населения по разъяснению значения дорожно-строительства.

Были развернуты работы по строительству следующих дорог: Анцух — Тлярата, Ботлих — Цумада, Маджалис — Уркарах, Гуниб — Чарода, Ахты — Рутул, Касумкент — Курах, Сагры — Мехельта и др. К 1930 г. Дагдортранс вел строительство 30 дорог, мостов и других искусственных сооружений³.

подавляющая часть работ производилась за счет добровольного безвозмездного труда населения. В течение 1930—1931 гг. на строительстве и ремонтно-профилактических мероприятиях дорожной сети было отработано 671 тыс. человеко-дней⁴. В этот период учет дорожной повинности в республике не был в должной мере налажен, что вело к нарушениям пропорций участия отдельных сел и категорий населения в дорожных работах.

В 1930 г. в республике было построено новых дорог 81 км и на 34 км произведены ремонтно-профилактические работы. Закончено строительство крупного каменно-арочного Касумкентского моста и ряда других мостов общей протяженностью 235 м⁵. В целом годовой план дорожных работ был выполнен по дорожным работам лишь на 78%, а по строительству мостов — на 56%⁶.

Основной причиной невыполнения программы годовых работ явилось волевое решение центральных органов власти, по которому на 25% была уменьшена сумма капитальных вложений и значительно сокращен объем поставок строительных материалов.

По этой причине в 1931 г. почти в половине районов Дагестана административные центры районов оставались не связанными надлежащими дорогами не только со столицей республики — г. Махачкалой, но и со многими населенными пунктами внутри района.

Неудовлетворительные итоги дорожного строительства, собственно, сказались и на общем ходе выполнения экономических

и социальных программ пятилетки. Промышленность Дагестана за 1929/30 г. план по выпуску валовой продукции выполнила на 77,6%¹.

Властные структуры республики предприняли ряд организационных мер по ускорению хода дорожных работ. Учитывая большое экономическое и политическое значение, Совет Народных Комиссаров ДАССР в 1931 г. перевел строящиеся дороги Маджалис — Уркарах, Касумкент — Курах, Ботлих — Цумада, Гуниб — Чарода, Сагры — Мехельта и ряд других общим протяжением в 418 км из районных в дороги республиканского значения².

На территории Дагестана общее число дорожных участков было доведено с 3 до 8. Колхозы, совхозы, кооперативные организации и промышленные предприятия были обязаны принимать участие в дорожных работах.

Решением СНК ДАССР от 8 ноября 1931 г. в 22 районных исполкомах были организованы дорожные отделы, а в остальных вводились штаты техника по дорожному строительству. При сельских советах создавались дорожные секции³.

Благотворное влияние на развертывание дорожного строительства, как и на весь процесс ускорения социально-экономического развития республики, оказало вхождение Дагестана в 1931 г. в состав Северо-Кавказского края.

VI объединенный пленум Дагобкома ВКП(б) и Дагестанской Контрольной Комиссии в ноябре 1931 г. рассмотрел вопрос «Об очередных задачах дорожного строительства в ДАССР»⁴. Пленум, всесторонне проанализировав состояние дорожного хозяйства республики, отметил недопустимо низкие темпы дорожно-строительных работ. Было подчеркнуто, что дорожная проблема угрожает стать узким местом, задерживающим дальнейшую социалистическую реконструкцию всего народного хозяйства и развертывания культурного строительства. Признана необходимость завершения строительства всех магистралей под автомобильное движение, связывающих районные центры между собой, с железнодорожными станциями и Махачкалой в 1932 г. Не менее 50% сельсоветов должны построить колесные подъездные пути к магистралам, а в 1933 г. — все 100%.

В целях успешного выполнения намеченной программы 1932 г. был объявлен годом штурма бездорожья. Образован Центральный штаб штурма бездорожья под руководством Председателя ЦИК ДАССР М. Далгат.

В целом по республике и отдельно по каждому району был составлен детальный план предстоящих работ. При активной по-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 10. Д. 91. Л. 91, 92.

² Красный Дагестан. 1930. 29 мая.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 8. Д. 17. Л. 83.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 12. Д. 91. Л. 64.

⁵ Красный Дагестан. 1932. 6 мая.

⁶ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. С. 92.

¹ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. С. 43.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 10. Д. 26. Л. 80, 81.

³ Там же. Ф. р. 168. Оп. 11. Д. 9. Л. 181.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 10. Д. 22. Л. 148, 149.

мощи местных органов власти удалось наладить учет трудового участия населения в дорожных работах, что сыграло большую роль в успешном выполнении намеченного фронта работ, реализации пятилетнего плана по дорожному строительству.

По собственному почину в районах республики начался добровольный сбор средств на строительство и ремонт дорог, мостов и других искусственных сооружений. Инициатором выступил Ахтынский район, собравший 68 тыс. рублей¹. Особо широкий размах сбор средств в дорожный фонд получил в Тляратинском, Лакском, Чародинском, Гумбетовском районах.

Широким фронтом дорожные работы развернулись в Дахадаевском, Ахвахском, Лакском, Хунзахском, Ботлихском, Цумадинском и других районах республики. Многие районы брали обязательства по досрочному выполнению годовых планов дорожного строительства к 15-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. На районных дорожных съездах, конференциях, сельских сходах колхозники и единоличники выносили единогласное решение отработать на дорожных работах взамен установленных 6 дней 10—12 и более дней.

В республике широкий размах приняло соревнование по строительству и ремонту дорог, мостов и других искусственных сооружений, удовлетворению быстрорастущих потребностей народного хозяйства в надлежащих транспортных магистралях. Наиболее эффективными формами трудовой активности масс выступали соревнования между бригадами, участками, сельсоветами, районами по досрочному выполнению дорожных работ.

По примеру Чародинского района впервые в практике дорожного строительства Дагестана были организованы комсомольские штурмовые бригады по борьбе с бездорожьем. Всего по республике было создано 143 комсомольско-молодежные бригады².

Хотя дорожно-строительные работы постепенно разворачивались и в плоскостных районах Дагестана, наибольшим размахом они по-прежнему отличались в предгорных и горных районах. Примером может служить Ахвахский район.

Ахвахцы начали готовиться к дорожным работам задолго до начала строительного сезона. Был составлен календарный план выхода каждого аула на работу и за каждым из них закреплен определенный участок строительства.

В апреле развернулись строительные работы. Каждый аул выходил на работу в установленные графиком сроки. Нормы работ систематически перевыполнялись. Широко развернулось трудовое соперничество между аулами и сельсоветами по скорейшему выполнению установленных объемов работ. К 5 мая все трудоспособное население района отработало установленные

объемы трудоучастия. Однако работы не прекращались ни на один день.

Колхозники и единоличники после отработки установленных 6 дней брали добровольное обязательство работать безвозмездно на строительстве еще несколько дней в порядке субботников. Один из таких субботников состоялся 28 сентября 1932 г., на котором приняло участие 750 человек из 11 сельсоветов¹. Особую активность на субботнике проявили бывшие красные партизаны сел. Тау-Магатль Магомаев М., Иторко Б., Гусев М., Саркисов А. и другие, перевыполнившие нормы выработки в несколько раз.

Досрочно, к 15-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, исключительно силами населения Ахвахского района было полностью завершено строительство дороги Ботлих — Ахвах, которая позволила связать райцентр с основной магистралью и соседними районами.

Аналогичные успехи были достигнуты и на строительстве многих других дорог, мостов и других искусственных сооружений.

В 1932 г. всего по республике было построено 640 км новых дорог и 1233 км капитально отремонтировано². Эти километры не могли дать полного представления о проделанной работе. В условиях Дагестана, где преобладал изреженный скальный рельеф, на километр проложенной дороги приходилось тратить гораздо больше сил и средств по сравнению с другими республиками и областями. Так, на километр дороги Ботлих — Цумада приходилось 20,5 тыс. км³ земляных и скальных работ. Дорога эта строилась на протяжении 1930—1932 гг. В первый год построено 22,6 км, во второй — 11,1 км и в третий — 3,5 км. Между тем по кубатуре и объему денежных и трудовых вложений работы каждого года равноценны.

Трудности усугублялись отсутствием техники, практически все дорожно-строительные работы велись вручную. В 1932 г. Дагдортранс располагал только 3 тракторами и 3 автомобилями, из них 2 грузовых³. И в последующие годы техническая обеспеченность оставалась самым узким местом дорожного строительства в республике. Это вынуждало в целях удешевления строительства и ускорения ввода в строй транспортных магистралей обходить трудные горные скальные участки. Хотя протяженность полотна дороги удлинялась, это был наиболее рациональный путь решения проблемы бездорожья в трудных условиях технической необеспеченности строительства дорог.

В 1932 г. вложения в дорожное хозяйство Дагестана возросли до 5,5 млн. руб., перекрывая на 81,5% вложения предыдущего года и почти на 400% вложения первого года пятилетки. Трудо-

¹ Даг. правда, 1933. 9 февр.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 8. Л. 41.

³ Там же. Ф. р. 168. Оп. 12. Д. 41. Л. 1.

⁴ Статистико-экономический справочник по Дагестану. Ростов н/Д. 1933.

¹ Даг. правда, 1933. 20 сент.

² Мехтиханов Дж. Комсомол Дагестана на передовых линиях социалистического строительства // Революция и горец. 1932. № 10—12. С. 167.

вое участие населения дало свыше 2 млн. руб. — в четыре раза больше, чем в первый год пятилетки, на 326 тыс. руб. больше, чем за все три предыдущих года вместе взятых¹.

Дагдортранс перевыполнил не только основной, но и встречный план по трудоучастию. Дагестан по этому показателю занял одно из первых мест в Российской Федерации. Причем следует отметить, что труд населения в преобладающей части использовался на строительстве дорог и других дорожно-строительных объектов районного и республиканского значения. На дорогах федеративного и союзного значения в годы первой пятилетки в Дагестане производились исключительно ремонтно-профилактические работы.

В целом установку VI пленума Дагестанского обкома партии и Дагестанской Контрольной Комиссии о ликвидации бездорожья в республике к концу первой пятилетки не удалось полностью реализовать. В специфических условиях Дагестана такая задача и не могла быть решена в короткий отрезок времени. Требовались огромные капитальные вложения и время для решения этой острой проблемы республики.

Всего в Дагестане за первую пятилетку было построено 893,2 км дорог, в том числе грунтово-улучшенных — 374,6 км, грунтовых — 312 км, гравийных — 10,4 км, щебеночных шоссе — 58,2 км, троп — 138 км, капитально отремонтировано 1591 км дорог². Наиболее крупными дорогами являлись Маджалис — Уркарах (29 км), Ботлих — Цумада (35 км), Ботлих — Ахвах (31 км), Сагры — Мехельта (20 км), Левани — Акуша (29 км), Хасавюрт — Дылым (29 км), Ахты — Рутул (30 км), Касумкент — Курах (45 км), Дербент — Бурчамкент (40 км), Буйнакск — Глох (85 км). Были построены мосты: Мамрашский — 316 м, Касумкентский — 256 м, Унцукульский железный мост — 31 м и др. Восемь районных центров были связаны колесными дорогами с центром республики — г. Махачкалой и железной дорогой³.

В дорожное строительство было вложено 12,2 млн. рублей (3,8 млн. рублей трудоучастия населения), или на 8,6 млн. рублей больше, чем за предшествующее пятилетие⁴. Всего же по стране капитальные вложения государственных и кооперативных предприятий и организаций (без колхозов) в транспорт и связь, произведенные в течение первой пятилетки, в три с лишним раза превысили соответствующие вложения 1918—1928 гг. (без IV кв. 1928 г.)⁵.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 8. Л. 40.

² Там же. Л. 39, 41.

³ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941 гг.). Махачкала. 1960. С. 219—220.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 8. Л. 39; 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. С. 90.

⁵ Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917—1962. Историко-экономический очерк. М., 1963. С. 102.

Однако этих капиталовложений было явно недостаточно для выполнения объемов дорожного строительства, намеченных в пятилетнем плане. Несмотря на известные успехи пятилетний план дорожного строительства в Дагестане, как и в целом по стране, оказался не выполненным. Главной причиной этого явилось сокращение первоначально предусмотренных ассигнований на развитие транспорта. В ходе выполнения пятилетнего плана потребовалось увеличить средства для тяжелой индустрии, их можно было получить путем перераспределения между другими отраслями хозяйства. Доля капиталовложений для транспорта была снижена с 21,3% до 17,7%¹.

Еще оставалось четыре района (Сунтинский, Тляратинский, Кахибский, Чародинский), не связанных колесными дорогами с административным центром республики — г. Махачкалой и соседними районами.

Нехватка средств, строительной техники, квалифицированной рабочей силы в эти годы не позволяла уделять должное внимание строительству шоссейных и гравийных дорог. Они составили 7,6% (по Союзу 10%) общей сети дорог, построенных за годы первой пятилетки в Дагестане².

Такое положение естественно не могло не отразиться на организации транспортного сообщения внутри республики, вело к преждевременному износу автотранспорта и удорожанию стоимости транспортных перевозок. Так, перевозка тонны груза на километр в Ахтынском районе обходилась в 91,4 коп., в Рутульском — 112,74 коп. В среднем же по стране стоимость перевозки на тонну км на плохих грунтовых дорогах составляла 67 коп., на хороших — 27 коп., по шоссе — 15 коп.³

Большие задачи по развитию производительных сил и социально-культурному строительству в годы второй пятилетки (1933—1937) предстояло решить Дагестану. Общий объем капитальных вложений по республике определялся в сумме 383 млн. рублей (на 136,3% больше фактических показателей первой пятилетки)⁴. Наряду с мерами по развитию промышленности, сельского хозяйства, культуры предусматривалось усилить внимание транспорту и в первую очередь дорожному строительству. Общая сеть дорог Дагестана за вторую пятилетку должна была увеличиться на 3500 км и мостов на 2000 м.⁵

Фронт дорожно-строительных работ, развернутых в республике в 1932 г., с началом реализации второго пятилетнего плана, приобрел новый еще более широкий размах. Партийные, советские органы, придавая большое значение активизации дорожного

¹ Там же. С. 159.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 8. Л. 39; Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967. С. 29.

³ Красный Дагестан. 1930. 29 мая.

⁴ История Дагестана. Т. 3. С. 253.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 11. Д. 20. Л. 47.

строительства и реализуя установку ЦК ВКП(б) на усиление налогового пресса на зажиточные хозяйства, начиная с 1933 г. установили для кулацких хозяйств дорожную повинность в двухкратном размере. Это сыграло определенную роль в увеличении трудовых ресурсов, вкладываемых в дорожные работы. Однако значение этой меры не следует переоценивать. На протяжении всего предвоенного периода преобладающий объем строительных работ продолжали выполнять бедняцко-средняцкие слои населения, а с развертыванием коллективизации возрастала доля труда колхозников.

Как и в предыдущий период, в годы второй пятилетки в Дагестане не было постоянных кадров рабочих-дорожников. Незначительная наиболее квалифицированная их часть каждый год к началу строительного сезона набиралась по оргнабору, частично за пределами республики. Это обуславливало необходимость усиления внимания местных органов власти к мобилизации масс на дорожное строительство, направлению в организованное русло трудовой активности горцев при прокладке транспортных магистралей. Только в течение 1935 г. ЦИК и СНК ДАССР, обком ВКП(б) 35 раз рассматривали те или иные проблемы дорожного строительства в республике¹. Обком ВЛКСМ рекомендовал в 1933 г. сельским ячейкам комсомола избрать тройки содействия дорожному строительству².

Хунзахский район объявлен в строительный сезон 1933 г. соединить 18 селений автомобильной дорогой, отремонтировать 20 км дорог и построить 3 новых моста³. Труженики района брали обязательство помимо обязательных 6 дней трудгужповинности на дорожных работах дополнительно отработать от 6 до 12 и более дней. В фонд дорожного строительства собрано было 130 тыс. рублей. Только на одном общерайонном субботнике 16 августа приняло участие 3113 человек из 37 сельсоветов, проложено 15 км благоустроенных дорог. Район успешно выполнил принятые обязательства⁴.

В Курахском районе был объявлен двухдескадник по борьбе с бездорожьем. В дорожный фонд собрано 99 пудов пшеницы, 38 пудов ячменя, 180 пудов картофеля, 7 голов крупного и 88 голов мелкого рогатого скота, 4301 руб. денег⁵. Ахтынский район заключил договор о соревновании по успешному выполнению дорожных работ с Касумкентским и Рутульским районами.

В целом по республике в дорожное строительство в первом году пятилетки было вложено 5,7 млн. рублей, построено 813 км новых дорог. 1530 м мостов⁶. По итогам года Дагестан по до-

рожному строительству занял третье место в Российской Федерации.

Широкий размах приняло соревнование между участками, бригадами, сельсоветами и районами. 20 районов Дагестана из 30 заключили договора о соревновании, сельсоветы Рутульского, Хунзахского, Лакского, Кахибского и других районов были вовлечены в нее на 100%¹. В целях активизации дорожно-строительных работ решением бюро Дагестанского обкома ВКП(б) по республике объявлен месячник дорожного строительства с 15 мая по 15 июня.

Во многих районах дорожные работы получили новый еще более широкий размах. Массовый характер приобрело ударничество. Многие горцы, несмотря на тяжелые условия труда, при полном отсутствии техники, многократно перевыполняли установленные нормы выработки. Они, не довольствуясь ударным трудом в обязательные дни трудгужповинности, добровольно отработывали новые сроки. Так, на строительстве Аваро-Кахетинской дороги Шахбанов А. из сел. Хунзах и Гусейнов М. из сел. Ахильчи Хунзахского района отработали сверх установленного срока по собственной инициативе по 30 дней, 63-летний Алиев Г. из Гунибского района — 20 дней. Таких примеров по каждому району было сотни. Каждый из 968 посланцев Тляртинского района на строительстве этой же магистрали отработал по 12 дней².

В результате широко развернувшегося соревнования Ахвахский, Гумбетовский, Рутульский, Кахибский, Лакский, Хунзахский и многие другие районы перевыполнили установленные планы трудового участия для населения на сотни процентов³.

Однако надо отметить, что дорожные работы в основном производились в летние месяцы и не могли не отразиться на объемах и темпах сельхозработ в хозяйствах горцев.

Широкий отклик у односельчан и многих горцев в республике нашел поступок красного партизана из сел. Тухчар Лакского района Темирханова А., завещавшего половину своего имущества на строительство моста на Кумух-Кулинской дороге. Исключительно только за счет средств населения в Рутульском районе был построен Калачаевский мост на каменных опорах длиной 152 м, стоимостью 348 тыс. рублей и Цукурский мост — 40 м, в Кайтагском районе — Хунгинский мост через реку Улу-чай — 35 м (на каменных опорах), в Ахтынском районе железобетонный Калугский мост (на каменных опорах) — 22 м и др.⁴ Надо отметить, что вообще в традициях горцев были жертвования на строительство дорог и мостов.

В Дагестане в 1934 г. всего было построено 348 км новых

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 7. Л. 22.

² ПАДО. Ф. 4. Оп. 47. Д. 9. Л. 54.

³ Даг. правда. 1933. 3 сент.

⁴ Там же.

⁵ Там же. 1933. 20 июля.

⁶ ПАДО. Ф. 1. Оп. 13. Д. 390. Л. 43.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 8. Л. 49.

² Даг. правда. 1935. 29 марта.

³ Там же. 28 марта.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 17. Д. 83. Л. 50.

благоустроенных дорог, 2969 м мостов, отремонтировано 1077 км дорог и 1071 м мостов и других искусственных сооружений. На этих работах выполнено 1900 тыс. м³ земляных и скальных работ. Общий план дорожных работ республика выполнила на 126,4%, план трудоустройства населения — на 138,8%¹.

Дагестанская АССР по итогам 1934 г. была объявлена победителем Всесоюзного соревнования по дорожному строительству и решением Центрального штаба соревнования по ликвидации бездорожья в стране при редакции газеты «Известия» ей присуждено переходящее Красное Знамя².

Анализу проделанной работы, задачам по развертыванию социалистического соревнования по закреплению и дальнейшему развитию успехов в дорожном строительстве большое внимание уделил первый Вседагестанский дорожный съезд, состоявшийся в марте 1935 г. С докладом «Об итогах дорожного строительства в Дагестанской АССР в 1934 г. и о перспективах на 1935 г.» выступил начальник Дагдортранса Сафаралиев Г.

В республике развернулось межрайонное соревнование по дорожному строительству по достойной встрече 15-летия провозглашения автономии Дагестана. ЦИК ДАССР для районов, достигших наилучших показателей, учредил переходящее Красное знамя. В районах при высокой активности населения проводились субботники, недельники, декадни по строительству и ремонту дорог, мостов и других искусственных сооружений. В Акушинском районе с 25 по 28 марта 1935 г. прошли массовые субботники по дорожному строительству. С большим подъемом прошли они в Акушах, Гуладимахи, Бутри, Танты, Тебек, Дубки и других селах. Только из Акушей на субботнике приняло участие более 2 тыс. человек, в том числе до 500 женщин³. В Ахтынском районе за короткий промежуток времени состоялось 5 субботников по дорожному строительству, на которых приняло участие 350 человек⁴.

Многие районы, не довольствуясь выполнением своих планов по дорожному строительству, оказывали помощь соседним районам. Так, Ахвахский район, выполнив внутрирайонный план трудоустройства, оказал помощь Тляртинскому и Кахибскому районам, работавшим на строительстве Аваро-Кахетинской дороги: 637 человек из Ахвахского района отработали на этой дороге 3821 трудодень. Ботлихский район выделил 2400 добровольцев на работы по реконструкции Глохской дороги⁵.

Переходящее Красное знамя по итогам соревнования по достойной встрече 15-летия Дагестанской АССР было вручено Агуль-



На строительстве высокогорной Глохской дороги. 1935 г.

¹ Даг. правда: 1935. 28 марта.

² Там же. 24 февр.

³ Даг. правда. 1935. 10 апр.

⁴ Комсомолец Дагестана. 1935. 18 мая.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 7. Л. 29.

скому району, выполнившему план дорожного строительства на 256% и построившему 44 км дороги к районному центру¹.

Хорошие результаты были достигнуты Акушинским, Ахтынским, Хунзахским, Ботлихским, Каякентским и другими районами. Кайтагский район годовой план дорожных работ выполнил на 250%, проложено 46 км новых благоустроенных колесных дорог. Автомобильные дороги за год были проложены к селениям Баршамай, Карацан, Джибахни, Джавгат, Шиляги, Джинаби, Джигиля, Кулиджа². Тляратинский район выполнил план трудучастия на 122%, было открыто автомобильное движение до Анцуха и построено 25 км дороги за Анцухом. В республике всего к 15-летию автономии Дагестана 26 районов из 39 выполнили годовые планы дорожных работ от 75 до 100%³.

На дорожных работах в республике широко развернулось индивидуальное соревнование. Тысячи горцев, занятых на дорожных работах, брали обязательство перекрыть установленные нормы выработки, отработать сверхустановленные сроки. Так, Магомед Ашурилаев из сел. Сана-Махи, работавший весь сезон 1935 г. бурильщиком в горном Левашинском районе, участвовал в 15 дорожных субботниках, где зарядил и взорвал 400 шурфов. Когда на строительстве не хватило аммонала, он изготовил около 4 пудов пороха из добытого им местного сырья — серы, селитры и прочих материалов⁴. Омар Алиев из сел. Миарсо Ботлихского района, получив травму на строительстве дороги, после выздоровления вернулся на работу и дополнительно отработал сверх нормы еще 2 дня.

В общей сложности население республики отработало на дорожных работах 1935 г. 1 млн. 670 тыс. трудодней, выполнив годовой план трудучастия на 148,7% против 138,8% в 1934 г.⁵

За год в Дагестане было построено 566 км новых благоустроенных автомобильных дорог, или на 218 км больше, чем в 1934 г., 3200 м мостов и других искусственных сооружений, отремонтировано 1401 км дорог. На этих работах было произведено свыше 3 млн. м³ земляных и скальных работ⁶. В целом показатели 1934 г. по дорожному строительству, за которые Дагестанская АССР была награждена Всесоюзным переходящим Красным знаменем, были перекрыты.

При подведении итогов Всесоюзного социалистического соревнования по ликвидации бездорожья в 1935 г. Дагестанской АССР было присуждено почетное Красное знамя «Известий ЦИК СССР и ВЦИКа».

¹ Даг. правда. 1936. 30 марта.

² Там же. 1935. 29 ноября.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 7. Л. 29.

⁴ История Дагестана. Т. 3. С. 285.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 11. Л. 10.

⁶ Там же.

Постановлением арбитра Всесоюзного соревнования по ликвидации бездорожья — «Известий ЦИК СССР и ВЦИКа» передовые районы в борьбе с бездорожьем — Агульский, Тляратинский, Цумадинский и Цуптинский были награждены Почетными Грамотами. Ряд руководителей дорожных органов Дагестана, техники стахановцы—мастера дорожного строительства, председатели сельских Советов, рядовые колхозники также были награждены Почетными Грамотами и ценными подарками. В их числе Сафаралиев Г. — начальник Дагдортранса, Абдуллаев С. — парторг Хореджского сельсовета Хивского района, Джафаров М. — председатель Салтинского сельсовета Гунибского района, Ашурилаев М. — колхозник из сел. Сана-Махи Левашинского района, Магомаев Ф. — заместитель председателя Верхне-Казанищенского сельсовета Буйнакского района, председатель дорожной секции сельсовета и др.

Во второй пятилетке в отличие от первой для дорожного строительства Дагестана было характерно усиление внимания к строительству автомобильных дорог, что было связано с заметным увеличением автопарка республики и повышением его значения во внутреспубликанских перевозках.

В эти годы, наряду со строительством новых благоустроенных автомобильных дорог, в республике большое внимание уделялось переоборудованию пешеходных и вьючных троп в колесные автомобильные дороги. Только за 1934—1935 гг. протяженность автомобильных дорог в Дагестане возросла на 417 км¹.

Однако темпы строительства автомобильных дорог не поспевали за ростом автомобильного парка, что отрицательно сказывалось на развитии экономики и культуры республики. Исходя из этого II Вседагестанский дорожный съезд, состоявшийся в мае 1936 г., в обращении «Ко всем рабочим и работницам, колхозникам и колхозницам и инженерно-техническим работникам дорожного строительства ДАССР» призвал всех дорожников «вопрос качества дорог поставить в центре внимания»².

Властные структуры, дорожники республики усилили внимание к обеспечению колесного автомобильного проезда к сельским населенным пунктам. Основными работами по местным дорогам являлось переустройство пешеходных и вьючных троп, аробных дорог в благоустроенные дороги, обеспечивающие беспрепятственный автомобильный проезд. За 1936—1937 гг. в республике 852,8 км пешеходных и вьючных троп, аробных дорог переоборудовано в автомобильные дороги³.

Всего к концу второй пятилетки в Дагестане имелось 2544 км дорог, пригодных для автомобильного проезда⁴. Качест-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 7. Л. 20.

² Там же. Д. 11. Л. 131.

³ Там же. Д. 50. Л. 61.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 19. Д. 670. Л. 194.

во многих из них было низким. Во второй пятилетке в стране началось строительство дорог улучшенной конструкции с каменным покрытием. В Дагестане же строились автомобильные дороги простейших типов — гравийные, щебеночное шоссе и грунтово-улучшенные. Они были недолговечны, требовали частого ремонта, в период дождей и зимой становились практически не пригодными для автотранспорта. На таких дорогах автотранспорт часто выходил из строя и нередко были автоаварии.

Итоги дорожных работ за вторую пятилетку в Дагестане значительно перекрыли показатели первой пятилетки. В дорожное строительство было вложено втрое больше средств, чем в первой пятилетке, — 37 533 тыс. рублей, в том числе трудовое участие населения составило 19 333 тыс. рублей, почти 50% всей суммы. Было построено и реконструировано 2253 км дорог и троп, искусственных сооружений (мостов и труб) — 8224 метра¹. Ко многим населенным пунктам не только на плоскости, но и в горах был обеспечен беспрепятственный автомобильный проезд. За исключением высокогорных районов — Тляратинского и Цунтинского все административные центры сельских районов Дагестана были связаны колесными дорогами со столицей республики — Махачкалой и железной дорогой.

Однако намеченное на пятилетие в полном объеме не было реализовано. В целом же по стране план второй пятилетки по дорожному строительству перевыполнен: вместо 210 тыс. км было построено и реконструировано 348 тыс. км автогужевых дорог. Дорог же с каменным и гравийным покрытием было построено только 46,9 тыс. км против 53,4 тыс. км по плану².

В третьей пятилетке темпы дорожного строительства в Дагестане оставались высокими. В республике продолжалась работа по переустройству пешеходных и вьючных троп, арбыных дорог в колесные автомобильные дороги. В Дагестане по-прежнему строились автомобильные дороги простейших типов — грунтово-улучшенные, гравийные, щебеночное шоссе. Дорог улучшенных конструкций в этот период не было проложено.

Особенностью третьей пятилетки являлась широкое развертывание дорожно-строительных работ наряду с горными и в плоскостных районах. Строились новые и реконструировалась наличная сеть дорог для обеспечения круглогодичного автомобильного проезда. Это в значительной степени было связано с укреплением экономики колхозов и совхозов равнинных районов и усилением роли автомобильного транспорта на развитие общественного хозяйства и решение социальных проблем.

В апреле 1936 г. в соответствии с решением СНК СССР была

¹ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1920—1941 гг.). М., 1960. С. 220.

² Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917—1962. Историко-экономический очерк. С. 201.

произведена реорганизация дорожных органов республики, взамен Дагдортранса организовано Дорожное управление при СНК ДАССР¹. В его ведение переданы все дороги местного и республиканского значения и Дагестанский автодорожный техникум.

В эти годы колхозы и совхозы Дагестана все активнее включались в дорожное строительство. С 1936 г. были созданы специальные колхозные дорожные бригады. Члены этих бригад, получая оплату в колхозах, были постоянно заняты на дорожных работах. Однако, как и в предшествующий период, основная часть дорожных работ выполнялась трудовым участием населения. В 1938 г. на дорожные работы в Дагестане было израсходовано 7,3 млн. руб., в том числе за счет трудоучастия населения 5,1 млн. рублей².

Широкий размах получило в республике строительство дорог методом народной стройки по примеру строителей Ферганского канала в Узбекской ССР. Инициатором движения за строительство дорог методом народной стройки выступили труженики колхозов сел. Шилаги и Варсит Кайтагского района. Они взяли обязательство методом народной стройки построить в 1940 г. дорогу Шилаги—Варсит протяжением 15 км и в специальном обращении призвали колхозников и колхозниц республики включиться в это движение, с тем чтобы каждый район, сельсовет, колхоз имели хорошие благоустроенные дороги.

Обращение кайтагцев, поддержанное Дагобкомом -ВКП(б), нашло широкую поддержку трудящихся. В 1940 г. строительство дорог Шилаги — Варсит, Хунзах — Зан, Гуниб — Чох — Кумух, Маджалис — Уркарах, Ахты — Шабан-Махи, ремонт многих магистралей производились методом народной стройки.

Высокой активностью отличались работы на строительстве дороги Шилаги — Варсит. В первый же день строительства — 20 марта на работу вышло 900 колхозников из многих селений района. В последующие дни на прокладке магистрали ежедневно было занято более 1200 человек³.

Развернулось трудовое соперничество между колхозами, сельсоветами, отдельными колхозниками за перевыполнение норм выработки и быстрее завершение строительства.

Посланцы колхоза им. Сталина сел. Маджалис Темиров Гамза и Джаватов Абдулманаб систематически перевыполняли нормы выработки на 300%, при норме 9,7 м³ выкидывали 30 м³ грунта. Не меньшими были и успехи бригад Магомедова Рабадана, Магомедова Джабраила и Магомедова Магомеда. Замечательных успехов добились колхозники сельхозартели им. Энгельса сел. Чумли, прибывшие на помощь строителям дороги. На скальных

¹ Основные этапы развития дорожного хозяйства РСФСР за 50 лет (1917—1967). С. 26.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 19. Д. 76. Л. 133.

³ Даг. правда. 1940. 16 апр.

работах звено Сулейманова Алхасана 7 апреля выполнило норму на 257%. Звено разобрало 60 м³ скал при норме 23,3 м³. Звено Магомедова Рабадана произвело 70 м³ скальных работ при норме 31 м³. Не отставали и другие звенья¹.

Несмотря на большие трудности, почти при полном отсутствии техники, кайтагцы исключительно собственными силами построили дорогу раньше намеченного срока. Труд строителей — был высоко оценен правительством республики. Указом Президиума Верховного Совета ДАССР 235 участников прокладки дороги награждены Почетными Грамотами².

Высокую трудовую активность проявляли колхозники Дагестана при прокладке и других магистралей методом народной стройки. В первой половине 1941 г. методом народной стройки силами колхозов Карабудахкентского, Сергокалинского, Каякентского, Кайтагского и Дахадаевского районов построена обходная 18 км автомобильная дорога Махачкала — Аялар-кутан, связывающая эти районы с республиканским центром. Силами колхозников Казбековского района проложено 24 км дороги, связывающей кратчайшим путем райцентр с государственной дорогой Махачкала — Хасавюрт. Силами Докузпаринского, Ахтынского, Рутульского и Касумкентского районов произведены берего-укрепительные работы, предохраняющие от размыва подход к мосту на реке Самур³.

Выполнение третьего пятилетнего плана было прервано вероломным нападением на нашу страну фашистской Германии.

За три года пятилетки в дорожное строительство Дагестана было вложено свыше 18,5 млн. рублей. Проложено и реконструировано 608 км дорог, 2644 м мостов и труб⁴. Завершилась прокладка автомобильных дорог ко всем центрам административных районов республики.

Широко развернувшееся в Дагестане в годы первых пятилеток дорожное строительство все острее выдвигало проблему подготовки квалифицированных кадров дорожников.

В годы первой пятилетки в республике было положено начало подготовке дорожных техников. С 1929 г. они готовились на дорожном отделении Дагестанского индустриального техникума. За первую пятилетку в республике был подготовлен 161 дорожный техник со специальным законченным средним образованием⁵.

В феврале 1932 г. на базе дорожного отделения индустриального техникума в республике был организован автодорожный техникум. Учитывая невысокий образовательный уровень части абитуриентов, при техникуме открыта подготовительная группа. Техникум, наряду с подготовкой техников-дорожников, на протя-

жении всего предвоенного времени осуществлял также в большом количестве и подготовку дорожных кадров массовых профессий — десятников, заведующих районными дорожными отделами, ремонтеров, трактористов, шоферов, грейдеристов и др.

В год образования в техникуме обучалось 112 человек, в том числе 82 студента и 30 курсантов подготовительной группы¹. Первый выпуск дорожных техников был осуществлен в 1935 г. в количестве 9 человек, а всего за вторую пятилетку автодорожный техникум подготовил 27 техников-дорожников; в том числе 6 человек из числа представителей местных народностей².

В последующие годы подготовка кадров дорожников со средним специальным образованием в Дагестане расширилась. Однако республика была не в состоянии собственными силами удовлетворить потребности всех звеньев дорожных органов в специалистах.

Ежегодно по разнарядкам центральных и краевых дорожных органов в Дагестан прибывали специалисты-дорожники высшей и средней квалификации, оказывалась практическая помощь в налаживании подготовки дорожных кадров массовых профессий на месте. В 1931 г. Северо-Кавказский дортранс направил для работы в Дагестане 4-х инженерно-технических работников³. Только в 1930—1931 гг. Дагдортрансом на различные курсы по повышению квалификации за пределы республики послано 6 инженерно-технических работников⁴. По решению федеративных планирующих органов в 1930 г. Дагестану было отпущено более 26 тыс. руб. на организацию шестимесячных курсов чертежников (на 25 человек) и курсов техников (на 22 человека)⁵.

В результате помощи центральных и северокавказских дорожных органов в течение 1930 г. количество дорожно-изыскательских партий в республике было доведено с 2 до 7. Эти партии за год произвели изыскания более 300 км дорог, из которых 214 км внесены в план дорожных работ 1931 г.⁶

Для осуществления квалифицированного руководства дорожным строительством, комплектования дорожных органов, особенно их низового звена, специалистами в республике кадры готовились путем организации различных курсов и школ. В сентябре 1930 г. в Дагестане открыта двухлетняя школа дорожных мастеров с контингентом в 30 человек, организованы трехмесячные курсы инструкторов по проведению дорожной повинности в районах. Продолжали функционировать трехмесячные курсы дорожных мастеров и десятников с выпуском 40 человек⁷.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 11. Д. 238. Л. 7.

² Там же. Ф. 1. Оп. 22. Д. 491. Л. 19.

³ Там же. Оп. 11. Д. 151. Л. 25.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 10. Д. 28. Л. 71.

⁵ Красный Дагестан. 1930. 4 апреля.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 10. Д. 26. Л. 68.

⁷ Там же. Д. 238. Л. 71.

¹ Даг. правда. 1940. 17 апр.

² Там же. 1940. 29 ноября.

³ Там же. 1941. 19 ноября.

⁴ История Дагестана. Т. 3. С. 312.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 24. Оп. 9. Д. 9. Л. 57.



Подготовка массовых дорожных кадров в республике получила более широкий размах во второй и третьей пятилетках, что было связано с усилением значения технического руководства в период наибольшего развертывания дорожно-строительных работ. Курсовыми мероприятиями охватывалась значительная часть аппарата дорожных органов Дагестана и непосредственно руководители дорожных работ в районах.

В 1939 г. дорожные органы республики были дополнительно укомплектованы 24 инженерами и техниками-дорожниками. На 1 января 1940 г. в Дорожном управлении республики работало 12 специалистов с высшим образованием, 50 со средним и 44 с курсовой подготовкой¹.

Несмотря на успехи, проблема обеспечения дорожных работ квалифицированными кадрами не была полностью решена. Недокомплект технического персонала по дорожно-эксплуатационным участкам достигал 40%². Текучесть кадров на дорожных работах в связи с тяжелыми условиями труда, разъездным характером работы была высокой. Нередки были случаи, когда районные партийные, советские органы в ущерб делу перемещали дорожных специалистов на другие участки работы.

В целом за период реализации пятилетних планов произошли следующие изменения в дорожной сети Дагестана на (1 января, км).

Таблица 4

	1929 г.	1933 г.	1938 г.	1941 г.
Всего дорог	10 147	10 581	10 496	10 496
в т. ч. естественно-грунтовые дороги и тропы	9440	9418	7131	6608
грунтово-улучшенные и про- филированные дороги	518	817	2403	2960
гравийные дороги	44	101	710	676
щебеночное шоссе	140	240	250	250
булыжные мостовые	5	5	2	2 ³

Таким образом, общая сеть дорог с 1929 г. по 1941 г. увеличилась незначительно, всего на 349 км. Однако в эти годы произошли значительные изменения в сети отдельных видов дорог. Шло неуклонное сокращение естественно-грунтовых дорог и троп. Они перестраивались в автомобильные дороги с каменным

покрытием. Общая сеть гравийных дорог и щебеночного шоссе, пригодных для круглогодичного проезда автомобильного транспорта, за этот период увеличилась с 184 км до 926 км.

Говоря об общих итогах развития дорожного строительства в Дагестане за первые двадцать лет Советской власти, следует отметить, что оно достигло впечатляющих успехов. К середине 20-х годов завершилось восстановление дорожной сети республики. С 1925 г. начинается прокладка новых дорог. Однако в этот период строились исключительно пешеходные и вьючные тропы, арбыные дороги. К концу 20-х годов только около 2% дорог Дагестана было пригодно для использования автомобильного транспорта.

Наиболее плодотворный период развития дорожного строительства в Дагестане начинается с первой пятилетки. Резко возросли объемы дорожного строительства. В эти годы началась прокладка автомобильных дорог, общая протяженность которых к 1940 г. составила 7534 км, или 71% общей сети дорог. Все административные центры районов были связаны благоустроенными автомобильными дорогами с столицей республики — г. Махачкалой и железной дорогой. Ко многим сельским населенным пунктам был обеспечен беспрепятственный автомобильный проезд.

В дорожное хозяйство республики было внедрено плановое начало. Создана хорошо налаженная структура дорожных органов, положено начало организации дорожно-ремонтной службы. Началась планомерная подготовка квалифицированных кадров-дорожников. В числе первых в Союзе начал функционировать Дагестанский автодорожный техникум.

Однако в Дагестане предстояла еще большая работа по ликвидации бездорожья. Наличная сеть дорог и особенно ее качество не могли удовлетворить возросших потребностей народного хозяйства, сдерживали решение социальных проблем. В дорожной сети республики значительным продолжала оставаться доля естественно-грунтовых дорог, которые были непригодны для круглогодичного эффективного использования автомобильного транспорта.

§ 2. СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Успехи в развитии дорожного строительства в республике создавали благоприятные условия для становления автомобильного транспорта. Он призван был обеспечить все возрастающие потребности в перевозке народнохозяйственных грузов внутри республики, вывозе промышленной и сельскохозяйственной продукции, удовлетворить запросы населения в разнообразных то-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 19. Д. 76. Л. 16.

² Там же. Оп. 18. Д. 68. Л. 53.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 13. Д. 390. Л. 42; Оп. 19. Д. 670 Л. 195; ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 52. Л. 10; Ф. р. 260. Оп. 20. Д. 35. Л. 15.

варах, улучшить и расширить работу, по обслуживанию быстро увеличивающихся пассажирских перевозок.

В 1928/29 г. на развитие автомобильного транспорта в республике было вложено 178,7 тыс. рублей. В 1931 г. эта сумма возросла до 747,7 тыс. рублей¹. Подавляющая часть этих средств тратилась на закупку автомобилей, количество которых к 1931 г. достигло 127².

Весь наличный автомобильный парк Дагестана в первые годы пятилетки находился в руках отдельных ведомств и организаций, не было организованного автомобильного транспорта общего пользования. За исключением Дагавтодора и Дагдортранса ведомственный автомобильный транспорт не использовался для регулярной перевозки народнохозяйственных грузов общего характера и обслуживания пассажиров. Это шло вразрез потребностям быстро развивающейся промышленности, увеличивающейся товарности сельского хозяйства, отрицательно сказывалось на решении социальных проблем в республике.

Практически весь объем внутриреспубликанских перевозок грузов выполнялся исключительно гужевым транспортом. Как и в предшествующий период, он был не организован.

В начале 30-х годов в Махачкале, Буйнакске, Дербенте было организовано несколько кооперативных обществ по гужевым перевозкам, но они, просуществовав недолго, распались.

Непосредственным образом на организации гужевых перевозок сказалась коллективизация крестьянских хозяйств. Количество колхозов в республике с 363 в 1929 г. увеличилось до 473 в 1930 г.³ В них по данным на 1 июля 1930 г. имелось 2650 лошадей и 5621 вол⁴. Часть из них после завершения полевых работ была использована для гужевых перевозок.

В целом это не могло оказать существенного влияния на состояние гужевого транспорта. В начале 30-х годов кооперативное движение в горных и предгорных районах республики, где концентрировалась основная часть поголовья скота, отставало. На состоянии гужевого транспорта Дагестана отражалась и общая неблагоприятная тенденция, наметившаяся в период развертывания коллективизации, — убой скота частью населения. Так, за период с 1929 г. по 1932 г. поголовье скота в республике уменьшилось по овцам на 41,5%, по крупному рогатому скоту — на 17,4%⁵.

Подавляющую часть гужевых перевозок продолжали осуществлять зажиточные крестьяне, которые за транспортные ус-

луги получали значительные доходы. Высокие цены, устанавливаемые частником, вели к удорожанию перевозимой продукции и отрицательно сказывались на развитии экономики республики и удовлетворении запросов населения в разнообразных товарах. К сожалению, учет гужевых перевозок не был налажен и мы не можем проследить ее рост в динамике.

Начало организации гужевого и автомобильного транспорта общего пользования в республике было положено постановлениями Совета Народных Комиссаров СССР от 2 декабря 1932 г. и 19 января 1933 г. Для осуществления перевозок местного значения создавались автогужевые тресты. Дагестанский автогужевой трест был создан в конце 1932 г. Первоначально трест располагал 12 автомашинами и 47 лошадьми¹. Постепенно по мере укрепления треста транспортными средствами в городах Махачкала, Буйнакс, Хасавюрт, Дербент и Кизляр открылись транспортные конторы. Производственная база треста в 1937 г. состояла из 18 автобусов, 20 грузовых автомашин и 118 лошадей².

Трест осуществлял перевозку народнохозяйственных грузов в города и районы, наладил регулярную перевозку пассажиров. Помимо своего транспорта Дагавтогужтрест по мере необходимости для перевозки грузов привлекал наемный гужевой транспорт, заключая договора о перевозках с частными возчиками. Тем самым решалась не только задача увеличения перевозки народнохозяйственных грузов, но и внедрялись элементы организованности в деятельность частных возчиков.

Доля привлекаемого Дагавтогужтрестом для перевозок грузов частного тягла оставалась значительной. Так, в 1935 г. транспорт треста отработал 760,9 тыс. тонно-км, в том числе частным тяглом 268,9 тыс. тонно-км³.

На протяжении всего периода существования Дагавтогужтреста преобладала роль гужевого тягла, автомобильный парк был небольшим. Частые поломки автомашин, отсутствие оборудованных мастерских, дороговизна запчастей вели к тому, что доходы от использования автомобилей не покрывали финансовых издержек. Использование же гужевого тягла для треста было прибыльно.

В полной мере деятельность Дагавтогужтреста развернулась в годы второй пятилетки. Объемы выполняемых им перевозок народнохозяйственных грузов достигли значительных размеров. В 1937 г. было перевезено трестом 645 тыс. тонн различных грузов государственным и кооперативным организациям. Собственно же автотранспортом было перевезено только 10,6 тыс. тонн⁴.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 12. Д. 41. Л. 5.

² Там же. Д. 162. Л. 23.

³ История советского крестьянства Дагестана 1917—1980 гг.: В 2-х т. Махачкала, 1986. Т. 1. С. 185.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 39. Оп. 5. Д. 9. Л. 31.

⁵ Очерки истории Дагестана. Махачкала, 1957. Т. 2. С. 180.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 802. Оп. 2. Д. 1. Л. 7.

² Там же. Д. 20. Л. 5, 6.

³ Там же. Д. 6. Л. 26.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 802. Оп. 2. Д. 20. Л. 5.

Однако производственная база Дагавтотреста оставалась слабой, и доля его в общем объеме грузооборота республики была незначительной. В 1933 г. она составила 1,16%, в 1934 г. — 1,10%, в 1935 г. — 1,30%, в 1936 г. — 1,20%, в 1937 г. — 1,75%¹.

Несмотря на высокие темпы роста автомобильного парка, общее их число в республике к концу первой пятилетки было не велико. В 1932 г. в Дагестане насчитывался 171 автомобиль². Подавляющая их часть была сосредоточена в отдельных ведомствах и организациях, приобреталась экономически крепкими колхозами и совхозами.

В этот период использование автомобиля в качестве транспортного перевозочного средства ограничивалось в основном городами и плоскостными районами. Отсутствие благоустроенных колесных дорог ограничивало их использование в горных районах. В целом реальный вклад автомобильного транспорта в развитие народного хозяйства республики был незначителен.

Во второй пятилетке учетом потребностей социально-экономического развития горного края усилилось внимание к увеличению автомобильного парка, усилению его роли в развитии различных отраслей народного хозяйства. К концу пятилетки в республике насчитывалось 1826 автомашин³. 81% автомобильного парка республики состоял из грузовых машин в подавляющей массе отечественных марок.

В условиях, когда автомобильный парк Дагавтогужтреста был не велик, большое значение в удовлетворении все увеличивающихся потребностей в перевозке народнохозяйственных грузов приобретало использование ведомственного транспорта.

Решением Совета Народных Комиссаров ДАССР от 17 апреля 1932 г. все государственные, кооперативные и общественные организации и предприятия, имеющие автогужевые средства, после выполнения собственных перевозок обязывались производить перевозки других организаций и предприятий на договорных началах за соответствующую плату⁴. В целях же организации рационального использования местного транспорта при СНК ДАССР была организована междуведомственная комиссия по использованию транспортных средств. Таким образом, было положено начало планированию использования автомобильного транспорта в народном хозяйстве республики.

Деятельность автомобильного транспорта по мере завершения строительства благоустроенных колесных дорог охватывала все новые районы республики. Во второй пятилетке автомобиль в значительных масштабах уже начал использоваться для перевозки народнохозяйственных грузов и вывоза сельскохозяйственного

сырья не только из плоскостных, но и предгорных и многих горных районов Дагестана.

Появление и регулярное использование автомобиля в сельских населенных пунктах имело не только значительные экономические последствия, но и оказывало большое влияние на умонстроения горцев. Как рассказывают очевидцы, прибытие в аул первого автомобиля встречали всем селом, стихийно возникали митинги, где жители, как правило, брали новые повышенные обязательства по строительству и ремонту дорог. Агатов Абдулгпар, житель селения Каякент Каякентского района, вспоминал, что появление первого грузовика в селении в апреле 1930 г. вызвало живой интерес и взрослых, и детей. Они долго рассматривали машину, интересовались его устройством. Однако при выезде из населенного пункта у автомобиля выскочило колесо и водителю пришлось при участии добровольных помощников основательно поработать.

По учетным данным всего автомобильным и гужевым транспортом в Дагестане в 1933 г. было перевезено 751,3 тыс. тонн народнохозяйственных грузов, потребительских товаров для населения. К 1937 г. объем перевезенных грузов автомобильным и гужевым транспортом в республике возрос до 3368,9 тыс. тонн¹. При этом следует отметить, что хотя гужевой транспорт продолжал широко использоваться, неуклонно увеличивался объем грузов, перевозимых автомобилями. Все более заметным становилась роль автомобильного транспорта в перевозке народнохозяйственных грузов на длинные расстояния. Так, если в первом году второй пятилетки автомобильным транспортом было отработано 8,6 млн. тонно-км и 24,1 млн. тонно-км гужевым транспортом, то в конце пятилетки на автомобильный транспорт уже приходилось 84,3 млн. тонно-км, а на гужевой только 2,4 млн. тонно-км².

За первые три года третьей пятилетки автомобильный парк Дагестана увеличился на 517 машин³. На 2 января 1941 г. в республике имелось 2343 автомашины, из них 1422 в городах и 921 в сельской местности⁴. Автомобильный парк страны к этому времени насчитывал 806,9 тыс. машин, в том числе 85% грузовых. Средняя грузоподъемность автомашин составляла 2,7 тонны⁵.

Рост автомобильного парка в Дагестане не был подкреплён организацией соответствующей ремонтной базы. В эти годы в республике ремонтных мастерских общего пользования со специальным оборудованием и техническим персоналом вообще не было.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 13. Д. 92. Л. 28.

² Там же.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 433. Л. 26.

⁴ Там же. Оп. 22. Д. 630. Л. 4.

⁵ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). М., 1981. С. 18.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 802. Оп. 2. Д. 9. Л. 19.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 12. Д. 162. Л. 23.

³ Там же. Ф. 1. Оп. 27. Д. 433. Л. 26.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 12. Д. 75. Л. 36.

Бичом автомобильного транспорта республики была острая нехватка запасных частей. План доставок систематически не выполнялся, и единственный склад запчастей в Махачкале не в состоянии был удовлетворить потребности в них автомобильного парка.

Все это не могло не отразиться на эффективности использования автомобильного парка: он не удовлетворял запросы отраслей экономики республики в перевозке грузов. По неполным учетным данным автомобильным транспортом за 1939 г. было перевезено 42,4 тыс. тонн различных грузов¹.

Интересы развития народного хозяйства и решения социально-культурных проблем все настойчивее требовали создания крупной автотранспортной организации общего пользования с крепкой производственной базой.

Указом Президиума Верховного Совета ДАССР от 17 сентября 1939 г. было создано Управление автомобильного транспорта при СНК республики. Ей передан автомобильный парк Дагавтогужтреста, гортрансов и горсоветов гг. Махачкала, Дербент, Буйнакск и Хасавюрт со всей ремонтно-производственной базой и наличными кадрами. Всего принято 80 автомашин².

Имеющийся в Дагавтогужтресте, гортрансах и городских Советах гужевой транспорт сосредоточивался в системе Народного Комиссариата Коммунального хозяйства республики.

Новое автотранспортное управление призвано было осуществлять перевозку народнохозяйственных грузов и пассажиров на территории всей республики.

Управление располагало автобазами в городах Махачкала, Буйнакск, Дербент, Хасавюрт и пос. Белиджи. Эти автобазы были небольшими. Наиболее крупной из них являлась Махачкалинская, в которой концентрировалась почти половина автопарка Управления: в ней в конце 1939 г. была 31 автомашина³.

В последующие годы существенного увеличения машин в Управлении автомобильного транспорта не произошло. На 1 января 1941 г. насчитывалось 104 автомашины, в том числе 69 грузовых, 25 автобусов и 10 легковых машин⁴.

Создание Автотранспортного управления способствовало улучшению внутриреспубликанской перевозки народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения. В 1940 г. всеми автобазами Управления было перевезено 18,4 тыс. тонн грузов, тогда как в 1939 г. только 7,3 тыс. тонн⁵. Годовой производственный план был выполнен только на 18%. Даже при таком значительном невыполнении плана экономические показатели работы

оказались гораздо лучше, чем у ранее существовавшего Дагавтогужтреста. Так, Дагавтогужтрест в 1938 г. завершил план с убытком 116,8 тыс. руб., в 1939 г. — 44,5 тыс. руб., тогда как Управление автомобильного транспорта в 1940 г. дало государству 555 тыс. руб. чистой прибыли¹.

В целом Автотранспортное управление с его слабой материально-производственной базой не могло оказать существенного влияния на перевозку народнохозяйственных грузов и удовлетворение запросов населения в потребительских товарах.

К началу Великой Отечественной войны в Дагестане сохранял свое значение и гужевой транспорт, особенно в межселенной перевозке грузов и для удовлетворения внутрихозяйственных потребностей в транспорте колхозов и совхозов.

К концу 30-х годов гужевой транспорт республики перестал служить средством наживы. Основная часть поголовья гужевого тягла и транспортных средств к этому времени была уже обобществлена, находилась в колхозах и совхозах. К концу 1940 г. в Дагестане насчитывалось 516 тыс. голов крупного рогатого скота, в том числе 260 тыс. в колхозах, совхозах и других государственных хозяйствах, что было больше, чем в 1916 г.² Лошадей — основной тягловой силы в республике к этому времени насчитывалось 78,2 тыс. голов, в том числе 43,5 тыс. голов в колхозах³. Остальное количество оставалось в личной собственности колхозников и использовалось для работы в подсобном хозяйстве и верховой езды.

Становление и развитие автомобильного транспорта в Дагестане в годы первых пятилеток позволило наладить регулярную перевозку пассажиров.

Как уже отмечалось, ранее первые опыты организации пассажироперевозок автомобилями в республике относятся к 1926 г. Из-за нехватки автобусов и неудовлетворительного состояния дорог регулярное автобусное сообщение в тот период так и не было налажено.

Регулярная перевозка пассажиров автомобильным транспортом в Дагестане началась в годы первой пятилетки. В эти годы было налажено производство автобусов отечественной промышленностью, расширилась сеть благоустроенных колесных дорог в республике.

В 1929 г. в Махачкале было положено начало регулярному внутригородскому автобусному сообщению. По маршруту железнодорожный вокзал — городской совет — Бурный переулоч ходил единственный автобус, который ежедневно перевозил более 400 человек⁴. К этому времени в стране внутригородское автобусное

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 60. Л. 50.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 20. Д. 701. Л. 1.

³ Там же. Л. 2.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 2. Д. 17. Л. 15.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 21. Д. 37. Л. 221; ПАДО. Ф. 1. Оп. 20. Д. 701. Л. 13.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 22. Д. 625. Л. 10.

² Дагестан за 50 лет: Стат. сб. Махачкала, 1967. С. 48.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 49. Д. 12. Л. 32, 33.

⁴ Красный Дагестан. 1929. 10 дек.

сообщение имели 84 города, в том числе 11 на Северном Кавказе¹.

Число автобусов в республике с 4 в 1929 увеличилось до 9 в 1932 г.² Это позволило приступить к организации регулярной междугородней перевозке пассажиров автобусами. В 1931 г. автобусное сообщение было налажено по маршрутам г. Буйнакск — Леваша — с. Ходжал-Махи, пос. Белиджи — сел. Мамраш — сел. Касумкент, г. Махачкала — курорт Талги, эпизодически также по маршруту — г. Махачкала — г. Буйнакск — сел. Леваша — сел. Ходжал-Махи³. По всем маршрутам в течение года в республике было перевезено автомобильным транспортом по учтенным данным 3 тыс. пассажиров⁴.

По мере увеличения количества автобусов и расширения сети благоустроенных колесных дорог протяженность автобусных маршрутов и объем пассажироперевозок неуклонно возрастали. В 1934 г. пассажирооборот Дагавтогужтреста составил 1172,8 тыс. пассажиро-км, перевезено 87,7 тыс. человек⁵. Всего же автомобильным транспортом в республике было перевезено около 100 тыс. человек⁶.

Однако этими цифрами реальная картина пассажироперевозок не ограничивалась, часть автобусов находилась в отдельных предприятиях и организациях и использовалась в ведомственных интересах. Кроме того, для перевозки пассажиров приспособляли часть грузового автопарка.

Несмотря на увеличение пассажироперевозок, потребность населения в них не удовлетворялась. К началу Великой Отечественной войны автобусный парк Дагестана был невелик: на 1 января 1941 г. в республике насчитывалось 48 автобусов⁷.

Благоприятно на улучшение перевозки пассажиров сказались организация Управления автомобильного транспорта, которая помимо перевозки грузов осуществляла перевозку пассажиров в городах и междугородних линиях. Было положено начало перевозке пассажиров легковыми таксомоторами в городах.

К началу 1941 г. автобусное сообщение имели гг. Махачкала, Хасавюрт и пос. Белиджи. С учетом потребностей социально-экономического развития республики большое внимание уделялось увеличению протяженности междугородних автобусных линий. В 1940 г. протяженность автобусных линий составила 174 км, в том числе междугородних — 165 км⁸. Тем не менее нехватка автобусов в республике сказывалась на интенсивности междуго-

родных автобусных маршрутов, особенно в сельские населенные пункты. Основная часть пассажирооборота падала на внутригородские маршруты. Так, за 1940 г. автобусами общего пользования в Дагестане было перевезено 2,6 млн. человек¹. Подавляющая их часть приходилась на внутригородские маршруты.

В целом за годы предвоенных пятилеток в республике было положено начало организованному автобусному сообщению, достигнуты определенные успехи в увеличении пассажироперевозок. Тем не менее это были только первые шаги, к началу войны в Дагестане из-за нехватки автобусов, слабости дорожной сети широкого автобусного сообщения не было.

Одним из ключевых вопросов развития автомобильного транспорта было развертывание подготовки шоферов.

В первой половине 30-х годов подготовка шоферов осуществлялась Дагестанским отделением общества «Автодор», которое было создано в 1928 г. К 1932 г. на курсах, организованных Дагавтодором, было подготовлено 120 шоферов².

К 1940 г. в республике сложилась целая сеть курсов по подготовке шоферов: они готовились в Управлении автомобильного транспорта, автомотоклуба Комитета по делам физкультуры и спорта, автомотоклубе Осовиахима. За год в республике всеми курсами было подготовлено и переподготовлено 617 шоферов³.

Несмотря на ежегодную подготовку значительного числа шоферов в республике, часть из них не закреплялась на производстве. Сказывалась неудовлетворенность трудом из-за низкого технического состояния автомобильного парка, частых дорожно-транспортных происшествий.

В начале 1941 г. в автомобильном транспорте республики работало 1284 шофера, 154 слесаря, 96 механиков и 132 рабочих различных ремонтных специальностей⁴. Хотя численность шоферов была почти в 2 раза меньше списочного числа машин ввиду систематического простоя части автомобильного парка по различным техническим причинам, потребность в них удовлетворялась.

К началу Великой Отечественной войны в Дагестане сложился новый отряд транспортных рабочих — кадры рабочих автомобильного транспорта. Это была одна из самых квалифицированных прослоек транспортных рабочих.

Таким образом, в Дагестане, как и в целом в стране, за годы первых трех пятилеток был создан новый вид транспорта — автомобильный. Тем самым создавались благоприятные условия в ускорении экономического и социального развития республики.

¹ Филиппов В. К. Автомобильный транспорт СССР. С. 30.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 802. Оп. 2. Д. 1. Л. 4.

³ Там же. Ф. р. 168. Оп. 10. Д. 26. Л. 77.

⁴ Даг. правда. 1935. 2 января.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 802. Оп. 2. Д. 2. Л. 33.

⁶ Даг. правда. 1935. 2 января.

⁷ Там же. Оп. 22. Д. 630. Л. 4.

⁸ Дагестан за 50 лет. С. 60.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 60. Л. 50.

² Там же. Ф. р. 117. Оп. 13. Д. 260. Л. 61.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 22. Д. 630. Л. 36.

⁴ Там же. Л. 35.

§ 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Со второй половины 20-х и до начала 30-х годов на транспорте преобладали работы реконструктивного характера, и капитальные вложения в основном направлялись в эксплуатируемую сеть, в действующие фонды.

Новое строительство занимало относительно меньшую долю. В годы первой пятилетки в действующие железные дороги было вложено 83,7% единовременных затрат, а в новое строительство — только 16,3%. Такое распределение вложений обуславливалось необходимостью своевременного обеспечения быстрорастущего грузооборота. Для усиления пропускной способности уже действующих линий требовалось меньше времени и средств, чем для строительства новых дорог; сооружались вторые пути, реконструировались станции, узлы, порты, модернизировались паровозы и суда. В этот период значительные средства направлялись на приобретение и модернизацию подвижного состава, что позволяло более интенсивно использовать пропускную способность железных дорог без существенных затрат на обновление постоянных устройств и путевого хозяйства.

В тезисах перспективного плана реконструкции народного хозяйства ДАССР на 1928—1932 гг. отмечалось, что «железнодорожное строительство в ближайшее пятилетие предусматривается только для нужд промышленности, за счет какой оно и осуществляется»¹. Железнодорожная сеть ДАССР к началу 30-х годов имела протяженность около 378 км и состояла из участка Кадии-Юрт — Белиджи, являющегося частью главной магистрали, связывающей Закавказье с Северным Кавказом и центром Союза, а также двух тупиковых линий, примыкающих к главному направлению Шамхал — Буйнакск протяженностью 42 км и Червленная — Узловая — Кизляр длиной 86 км.

На береговой полосе имелись железнодорожные ветки специального назначения, устроенные для нужд рыбной промышленности, соединяющие некоторые станции железнодорожной магистрали с рыбными промыслами общей протяженностью 100 км.

По перспективному плану на 1928—1932 гг. на железнодорожный транспорт намечалось израсходовать 150 тыс. руб., в то время как на автотранспорт выделялось 1 млн. 550 тыс. руб., а на морской транспорт — 3 млн. 800 тыс. руб.²

В целях ускорения движения по железнодорожным веткам в Кизляр и Буйнакск, где коммерческая скорость не превышала 15 километров в час, планировалось произвести капитальный ремонт кизлярской ветки, перевести ее в высшую категорию и пустить вторую пару поездов³.

¹ Плановое хозяйство Дагестана. Махачкала, 1928. № 5—6. С. 15.

² Там же. 1929. № 1. С. 53.

³ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. Махачкала, 1931. С. 95.

На Махачкалинском отделении железной дороги к 1930 году, по сравнению с предыдущим годом, грузооборот увеличился втрое. В связи с ростом нефтеперевозок был построен цех парки цистерн с эстакадой и мощным паросиловым хозяйством⁴.

Пассажи́рское движение на территории Дагестана по линии Кадии-Юрт — Белиджи производилось к началу 30-х годов в прямых поездах, следующих из Закавказья на Северный Кавказ, и в местных поездах, обслуживающих потребности населения района.

На дагестанском участке Северо-Кавказской железной дороги функционировало к 1930—1931 гг. пассажирских поездов на отдельных участках прямых — 4, поездов местных — 3—4, пригородных — 6².

К 1930 году на железнодорожном транспорте Дагестана работало 1569 рабочих и служащих³. В то же время вовлечение рабочих из числа коренных национальностей Дагестана происходило крайне медленно, а в 1928—1930 гг. их численность даже сократилась по отношению к общему количеству занятых. Так, в депо станции Махачкала-I из 232 работающих было всего пять националов, на станции Махачкала-II — из 111 только один, на станции Дербент — из 142 человек тоже один, станции Хасавюрт — из 38 человек — один и т. д. Несклько лучше обстояло положение на участках отделения пути: на коммерческое агентство — 140 человек — 61 национал, на третьем участке — из 561 работающих 113 дагестанцев, на седьмом — из 127 человек 25 и т. д.⁴

Исходя из крайне неблагоприятного положения с привлечением местного населения на транспорт Народный комиссариат труда в очередных мероприятиях на 1929—1931 гг. планировал широкую подготовку рабочей силы из коренных народностей через организацию при станциях Махачкала-II и Дербент школ транспортного ученичества.

В условиях ограничения средств на строительство и реконструкцию железнодорожного транспорта, быстрого старения и медленного обновления подвижного состава перед работниками транспорта основными задачами ставились экономия топлива, регулярный ремонт подвижного состава, сокращение количества аварий, систематический ремонт железнодорожных путей.

Успешному решению этих задач способствовало развернувшееся в стране соревнование по выполнению производственных планов.

На производственном совещании 17 февраля 1930 г. 150 кондукторов дербентского резерва Северо-Кавказской дороги объяви-

¹ Даниялов Г. Д. Социалистическое преобразование в Дагестане. Махачкала, 1960. С. 222.

² ЦГА ДАССР. Ф. 260 р. Оп. 11. Д. 85. Л. 45.

³ Там же. Ф. 168 р. Оп. 9. Д. 25. Л. 12.

⁴ Там же. Л. 13—33.

ли себя ударниками, обещая выполнить пятилетние планы в 3 года, и вызвали на соревнование кондукторский резерв Закавказской железной дороги при станции Дербент.

22 составителя, сцепщика и стрелочника службы эксплуатации станции Махачкала-I объявили себя также ударниками труда. Несмотря на то, что паровозный цех не был рассчитан на большую работу по своему штату, рабочие депо успешно выполняли взятые обязательства. Из прибывших в январе со станций Грозный, Дербент, Гудермес 30 паровозов 16 были отремонтированы ударными темпами¹.

Местком станции Махачкала-I с помощью представителей от райпрофсожа постоянно проводил проверку выполнения хозяйственными генодоговора. Так, по генодоговору электростанция обязывалась снизить расход топлива со 154 тонн нефти годовой потребности до 139 тонн, машинного масла — на 40%. Рабочая сила и расход материалов при этом снижались на 10%. Служба движения повысила коэффициент маневровых работ с 28 вагонов в час до 29². Рабочие депо станции Махачкала-I на производственном совещании постановили: в целях осуществления на деле обращения ЦК профсожа отрасли вступить в дорожный конкурс на лучшую постановку выполнения производственных работ и снижения простоя паровозов на промывке, доведя таковой до 33 часов вместо 46. Первым на этих условиях стал на промывку паровоз серии № 470. Ремонт был закончен за 31 час³.

В авангарде соревнования на железнодорожном транспорте шли железнодорожники Махачкалы. Так, рабочие-транспортники ст. Махачкала-I стали первыми в соревновании спаренных бригад, сократив простои под промывкой и ремонтом с 48-часовой официальной нормы до 28-часовой. Нормы экономии топлива станции Махачкала-I достигла 13% и приблизилась к общесоюзной, опередив на 9% депо станций Прохладная, Дербент, Гудермес, Грозный⁴.

Первым объектом соревнования ударные смены цеха движения приняли 100%-ное отправление поездов по графику. По выполнению этого обязательства впереди всех шла смена имени газ. «Красный Дагестан». С 1 мая 1931 г. ими было отправлено 15 поездов, из них 14 по графику, таким образом было достигнуто 93%-ное отправление поездов по графику. Второй шла смена дежурного по станции Коваленко: из 15 отправленных поездов 13 — по графику. Инженерно-технические работники станции Махачкала-I своими силами обновили паровоз № 461. 3 мая инициаторы этого начальник депо Ключев, машинист-наставник Таланов и массовик Укоменко возглавили группу добровольцев из 17 че-

людей, которые ежедневно после окончания работы оставались ремонтировать паровозы¹.

Недостатки в организации работы, в подведении итогов соревнования постоянно подвергались критике рабочими на собраниях трудового коллектива, профсоюзных собраниях, регулярно поднимались на страницах республиканских газет. Так, на собрании железнодорожников (дек. 1929 г.) перед рабочими-железнодорожниками отчитывались начальники служб движения, пути и тяги. Рабочими была отмечена слабая связь отделения движения со станцией, что влекло за собой нерациональное использование паровозов, вагонного парка и не давало в работе нужную гибкость. Отмечалось, что инженерно-техническая секция не помогает своим опытом и знаниями. Был также отмечен слабый ремонт паровозов в депо станций Дербент, Гудермес, Грозный².

Передовые коллективы Северо-Кавказской железной дороги стали внедрять новые прогрессивные методы труда: спаренная езда паровозов, перевод цехов, бригад, а затем и всего депо в целом на хозрасчет. Ширилась рационализаторская и изобретательская работа. Усилилась борьба за укрепление дисциплины и с обезличкой.

В марте 1930 г. на участке Грозный — Махачкала была проведена опытная поездка состава с рекордным весом 2500 т. Путь был пройден по перегонам за 4 часа 42 минуты вместо 5 часов 7 минут по плану. На критических перегонах фактическое время следования было сокращено против нормы на 15%.

В результате полученного опыта стало возможным ввести на маршрут тяжелые составы весом в 2,5 тыс. тонн для вывоза нефти из Грозного в Махачкалу. Между тем, год назад на этом участке предельным весом считалось 1480 т. Этот опыт позволил в будущем увеличить пропускную способность дорог и подвижного состава и паровозов³.

Считавшиеся нормативными для составов товарных поездов для паровозов серии «Э» как по главной линии, так и по ветвям 1480 т впервые на Северо-Кавказской железной дороге с 1 октября 1929 г. были повышены на участке Грозный — Махачкала до 2000 т для наливных автомаршрутов⁴. Изучение профиля пути, особенностей обращающихся большегрузных вагонов на дороге и усиленных паровозов серии «Э» выявили возможности дальнейшего развития рационального использования подвижного состава при перевозках.

Практически осуществлены для наливных автомаршрутов на участке Грозный — Махачкала с 1 мая 1930 г. составы с весом 2700 т с одновременным повышением скорости движения этих

¹ Красный Дагестан. 1930. 26 февр.

² Там же. 1930. 7 окт.

³ Там же.

⁴ Там же. 1931. 5 мая.

¹ Красный Дагестан. 1931. 15 мая.

² Там же. 4 окт.

³ Там же. 1930. 15 марта.

⁴ Там же. 1930. 26 окт.

поездов. При этом представилось возможным поднять среднюю производительность поездов в единицу времени на 122% и на основе увеличенной производительности повысить пропускную и провозную способность участков Гудермес — Махачкала (узкое место для движения поездов), а также одновременно снизить расход топлива на весовой измеритель по сравнению с действующими нормами для составов весом 1480 т.

Достижением для того времени явилось также проведение составов весом до 1800 т по главной линии Батайск — Дербент и обратно с повышением на 6% средней технической скорости движения поездов. Практическое осуществление движения составов 1800 т при одновременном увеличении технической скорости дало возможность повысить провозную способность перегонов и участков, увеличить пропускную способность критических перегонов. В результате этого отпала необходимость крупных денежных затрат до миллиона рублей для открытия 40 дополнительных постов и разъездов.

Повышенный тоннаж составов поездов дал возможность сократить потребность в мощных поездах и рациональнее использовать маломощные, сократить количество паровозных бригад, создать реальные возможности к снижению себестоимости тонно-километра перевозимого груза основной продукции и железнодорожного транспорта¹.

В ноябре 1930 г. на участке Махачкала — Баладжары впервые в СССР была проведена опытная поездка состава в 168 вагонов, оборудованного советскими автотормозами. Целью поездки была проверка и изучение действия советских автотормозов в составе 335 осей. Большой размах роста грузоперевозок заставил ряд дорог перебрасывать порожняк очень большими составами, доходящими до 150 вагонов. Поэтому проверялись и технические условия для длинных составов². Для приема тяжеловесных составов участки Махачкала-I — Дербент и Махачкала-I — Гудермес удлинили пути на станциях и разъездах³. Обращение машинистов Курской железной дороги ко всем паровозным бригадам, ко всем работникам железнодорожного транспорта о переходе на сдельщину и хозяйственный расчет поддержали машинисты паровоза № 622 (буйнакский пассажирский). Переведен был на хозрасчет и балластный паровоз со сметой 3000 руб. С июня 1931 г. на хозрасчет перевелись все паровозы и цехи — вагонный, токарный, слесарный и кузнечный⁴.

Новые формы и методы работы внедряли и железнодорожники Дербента. С 1 октября здесь на хозрасчет было переведено 4 паровоза. Больших успехов добился экипаж паровозной бригады

паровоза № 4482. В состав бригады входили машинист Ярчиков и помощник машиниста Шаповалов. Бригада повела работу ударными темпами, она сама производила ремонт паровоза¹. Лучшие ударники соревнования, передовики и новаторы производства награждались премиями и грамотами. По итогам месячника-конкурса среди паровозов ст. Махачкала-I за отличное вождение была награждена первой премией в сумме 450 руб. бригада паровоза № 102 в составе машинистов Бовкум, Грибниченко, помощников Лета, Скиба. Вторую премию получила бригада паровоза № 682 — машинисты Никитин, Худенко, помощники Гладченко Н., Котолуп П. 3-ю премию — комсомольская бригада паровоза № 554 — машинисты Родионов, Темерлинг, помощники Герасимов, Котолуп П.²

Наряду с ударными темпами работы важной задачей являлась борьба за экономию топлива. Правительственная норма была 15%, махачкалинское депо давало только 6,4%. Паровоз № 554 махачкалинского депо дал 369 кг экономии, или 30% всей экономии депо. Машинисты паровоза № 554 тт. Новичков, Измайлов и Тарневский имели экономию топлива по несколько сот килограмм в каждой пятidineвке. Только за август 1932 г. паровозники сэкономили 21 602 кг нефти.

В октябре 1932 г. паровозный цех добился экономии топлива в 26 967 кг нефти. Передовики по экономии топлива старые производственники машинисты-ударники доказали, что правительственную норму 15% можно не только выполнить, но и перевыполнить. Впереди по экономии топлива шли машинист Сергеев и помощник машиниста Тебруцкий, сэкономившие 2823 кг, и машинист Очаков и помощник машиниста Бут, сэкономившие 2687 кг.

Приказом НКПС была ликвидирована обезличка товарных вагонов, что включало в себя уход за вагонами в пути, организацию периодического осмотра вагонов и усиление роли обменных пунктов как регуляторов борьбы с браком и дефектами.

Железнодорожники Дербентского обменного пункта вступили во Всесоюзное соревнование. За первую половину ноября смена бригадира Погребенного снизила приплату при сдаче вагонов. Смена за этот срок сдала 1645 ваг. и произвела ремонт вагонов в среднем по себестоимости в 23 руб. 12 коп., приплачивая при сдаче по 88 руб. 11 коп. на вагон.

Смена Погребенного имела плюс 421 балл.

Смена Ефименко сдала 1418 вагонов с выполненным ремонтом на 25 руб. 45 коп. в среднем за вагон и сдавая их с приплатой по 98 руб. 20 коп. имела плюс 436 баллов.

По депо Махачкала-I по итогам конкурса паровозных бригад впереди шли машинисты паровоза № 515 — участники районного

¹ Красный Дагестан. 1930. 26 окт.

² Там же. 1930. 21 ноября.

³ Там же. 1931. 19 сент.

⁴ Там же. 1930. 1 июня.

¹ Красный Дагестан. 1931. 23 окт.

² Там же. 1931. 17 июля.

конкурса машинисты Бочкарев, Очаков, Китляев, Курасов. Паровоз имел в общем итоге 311,85 баллов.

Вторым шел паровоз № 487, участники деповского конкурса машинисты Рышков, Подячев, Реченко. Паровоз имел плюс 102,66 баллов. Паровозные бригады добились наивысшего балла по экономии топлива 20%¹.

Бригада Нежура и Медведева (паровоз № 937), участвуя в дорожном конкурсе, добилась спаренной ездой превышения нормы экономии топлива на 16%. Участники Всесоюзного соревнования спаренных бригад Козарь и Кеммерлинг, своевременно установив неисправность машины, добились экономии топлива в 5735 кг².

Во 2-й половине декабря 1933 г. в Дербентском депо из 16 участников Всесоюзного соревнования 9 экипажей паровозов имели повышенные показатели, тогда как в 1-й половине декабря плюсы имели лишь 7 экипажей. Бригада машинистов Нежура и Медведева (паровоз № 937) вышла на 1-е место, выполнив норму пробега на 106,1%, и дав 17,4% экономии топлива. За успехи в конкурсе бригада была отмечена денежной премией³. Железнодорожники вагонной мастерской станции Махачкала-1, включившись в конкурс вагонников, постоянно увеличивали темпы. Бригада Погребенного, работавшая по конвенционному осмотру, снизила порту ремонта с 80 до 70 часов и не допускала повторного ремонта и брака. Бригада Юмашева, работающая по техническому ремонту, довела время ремонта одного вагона до 2,5 часов вместо 4 часов.

Бригада паровоза № 515 депо Махачкала-1 после перевода из числа участников деповского соревнования в районный конкурс дала еще лучшие показатели. Норму пробега бригада выполнила на 133% и добилась наивысшего процента экономии топлива — 37% при условии конкурса 15%. По состоянию и чистоте содержания паровоз № 515 являлся образцовым.

Второй шла бригада паровоза № 487, добившаяся экономии топлива 19,3%. Третьей шла бригада паровоза № 470, выполнившая норму пробега на 141,8% и давшая экономию топлива в 13,3%.

Образцы ударной работы показывали комсомольцы-железнодорожники. Экипаж паровоза № 529 машинисты комсомольцы Н. Богдан и Н. Лавриков сумели добиться 39% экономии топлива. Машинисты Стухлин, Скворцов и Матченко (паровоз № 547) выполнили норму пробега на 146,5%, машинисты паровоза № 102 Грибониченко и Болотов — на 180,4%.

В то же время бесперебойной работе мешала низкая квалификация железнодорожников. Так, из 40 осмотриков вагонов 30 че-

ловек имели слабую квалификацию, из 140 мастерских рабочих 95 имели также слабую квалификацию. Из 64 смазчиков только 17 человек имели первый разряд, остальные были технически малограмотны¹.

О составе рабочих и ИТР из Дербентского участка по службам и квалификации дает представление следующая таблица².

Таблица 5

Соотношение численности рабочих и ИТР на Дербентском участке Северо-Кавказской железной дороги на 1 августа 1933 г. (чел.)

Наименование служб	Всего рабочих и ИТР	Из числа рабочих				ИТР	Удельн. вес, %
		квал. лиф.	%	Под-соб.	%		
Паровозное депо	331	268	86,4	42	13,6	21	6,3
Вагонное депо	332	177	57,1	133	49,9	12	3,7
Движение	307	159	51,8	147	48,2		
Путь	360	35	10,4	300	89,6	25	7
Всего	1320	639	50,2	623	49,8	58	5,7

Плохо обстояло дело на Дербентском участке с привлечением на железнодорожный транспорт работников из коренного населения.

На службе пути удельный вес коренных национальностей составлял 24%, все они имели низкую квалификацию³.

Несмотря на трудности, железнодорожники Дагестана, наращивая объемы грузоперевозок, выполняли важные задачи для экономики республики. Для новостроек доставлялись лесной строительный материал, нефтепродукты, железо, сталь, чугун.

Если в 1928—1929 годах грузооборот железной дороги по прибытию составлял 39 652 декатон, а по отправлению 26 011 декатон, то в 1929—30 годах соответственно 42 486 и 26 187 декатон.

Таким образом, в процентном отношении грузооборот в 1929—1930 годах возрос по прибытию на 107%, а по отправлению — на 104,7%⁴.

К концу 1932 г. грузооборот железной дороги составил по отправлению 846 т и по прибытию 1679 т.

Всего же грузооборот железной дороги возрос с 1581 тыс. тонн в 1929 г. до 2442 тыс. тонн в 1933 г. Однако рост грузооборота за этот период был обеспечен за счет отправленных грузов, коли-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. 117 р. Оп. 13. Д. 38. Л. 33.

² Там же.

³ Там же. Л. 39.

⁴ Там же.

¹ Даг. правда. 1932. 24 ноября.

² Там же. 1932. 24 дек.

³ Там же. 1933. 11 янв.

чество которых возросло за этот период с 498 тыс. тонн до 1977 тыс. тонн, то есть в 4 раза. Количество прибывших грузов за это же время сократилось с 1083 тыс. тонн до 465 тыс. тонн, то есть уменьшилось почти в два раза.

Транспортное строительство было признано одним из решающих элементов плана капитальных работ с начала 30-х годов. Это был период самого высокого удельного веса транспорта в общих капитальных вложениях за всю историю развития советской экономики. В транспорт и связь было за 1933—1937 гг. направлено 19,9% суммарных единовременных затрат, тогда как в 1928—1932 гг. этот показатель составлял 17,5%, а в послевоенные годы (1946—1950) снижался до 8,6% и не превышал 12,3%. За 1933—1937 гг. в развитие транспорта и связи было направлено почти 4 млрд. руб. (в сопоставимых ценах), что превышало показатели 1928—1932 гг. более чем в 2,6 раза¹.

В Дагестане с переходом к высоким темпам промышленного строительства, с развитием сельского хозяйства появлялась необходимость постройки новых железнодорожных путей. Существовавшая железнодорожная линия от станции Червленной до Араблицкой с ветками на Буйнакск и на Кизляр уже не удовлетворяла потребности социально-экономического развития республики. В соответствии с потребностями в железных дорогах на 2-е пятилетие намечалось строительство следующих железнодорожных линий: 1. Проведение отдельной железнодорожной ветки Кизляр — Аграханский залив длиной 62 км (общей стоимостью 8063 тыс. руб.). 2. Ачикулак — Прикумск — Благодарная длиной 260 км общей стоимостью 31 200 тыс. руб. Строительство этой ветки дало бы возможность обслуживать Кизлярский, Караногайский, Ачикулакский и Прикумский районы.

Большое внимание уделялось электрификации республики. В плане предусматривались подготовительные работы по созданию крупной гидроэлектростанции на реке Сулак. Эти и другие объекты строительства, в частности Сулакский химвкомбинат, требовали проведения железнодорожной ветки Кумторкала — Чиркей протяженностью 35 км.

Строительство предполагалось осуществить в 1933—1934 гг. На эти цели ассигновалось 770 тыс. руб. На железнодорожный транспорт республики выпадала также важная задача по перевозке огромного количества народнохозяйственных грузов в связи с нарастающими темпами строительства новых объектов пятилетки. Большинство этих грузов шли транзитом из Закавказья и Средней Азии.

Только за 1933 г. транзитом в Закавказье проследовало по маршруту Белиджи — Махачкала — Кадии-Юрт (в обоих направ-

лениях) 2 млн. 720 тыс. тонн грузов, что составило 631 040 тыс. т/км.

Транзитом в Среднюю Азию в 1933 г. проследовало 300 тыс. тонн грузов, что соответственно составило 30 600 тыс. т/км. Таким образом, весь транзит за 1933 год составил 3 млн. 20 тыс. тонн груза, что составляло 661 640 тыс. т/км. К 1937 году эти показатели увеличивались до 4 млн. 398 т. тонн груза, что составило бы 1 млн. 20 336 тыс. т/км¹. Вся работа железнодорожной линии Кадии-Юрт — Белиджи, складывающаяся из перевозок транзитных грузов, грузов ввоза и вывоза, межстанционного сообщения, по участкам в обоих направлениях составляла в 1933 г. 723 062 тыс. т/км, в том числе транзит 6 661 640 тыс. т/км, и местный грузооборот 61 422 тыс. т/км. Как видно, соотношение местного и транзитного грузооборота составляет в процентном отношении 1 к 10. К 1937 г. только местный грузооборот предположительно достигал 295 976 тыс. т/км. А весь грузооборот к 1937 г. с учетом транзитных и местных грузов составлял: а) 747 892 тыс. т/км с учетом перевальной железной дороги; б) 1 341 812 тыс. т/км без учета перевальной железной дороги².

На железнодорожный транспорт возлагались ответственные задачи по систематическому завозу сырья и вывозу готовой продукции из республики. Дагестан таким образом связывался с крупными экономическими районами, предприятиями, стройками пятилетки. От ритмичной, бесперебойной работы железнодорожного транспорта зависело теперь выполнение заказов для промышленных объектов, предприятий,строек.

Вывозу по железной дороге подлежала продукция рыбной и консервной промышленности. В 1933 г. рыбной продукции было произведено 110 тыс. т. В 1937 г. планировалось произвести около 160 тыс. т.

Вывоз продукции консервной промышленности возрос с 50,5 тыс. т в 1933 до 85,5 тыс. т в 1937 году³.

В 1933—1934 гг. была проведена реорганизация управления железнодорожного транспорта на основании постановлений СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О перестройке органов управления железнодорожного транспорта» (8 июля 1933 г.) и «О реорганизации органов управления водного транспорта» (15 марта 1934 г.).

На Северо-Кавказской железной дороге стали внедряться новые прогрессивные методы труда: спаренная езда паровозов, переход цехов, бригад, а затем в целом всего депо на хозрасчет. Правительство Дагестана уделяло много внимания работе железнодорожного транспорта. Было организовано шефство территориальных организаций над предприятиями транспорта, специальные комиссии с железнодорожниками проверяли состояние путей на осно-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 16. Д. 59. Л. 41.

² Там же. Л. 42.

³ Там же. Л. 18.

¹ История социалистической экономики. М., 1978. Т. 4. С. 391—392.

² Там же. С. 393.

вании чего проводилась реконструкция путевого хозяйства главной магистрали¹, ход подготовки к осенне-зимним перевозкам.

ЦИК ДАССР постоянно контролировал работу советов на транспорте. Так, в постановлении Президиума ЦИК ДАССР от 21 июня 1932 г. «О состоянии работы Махачкалинского и Дербентского городских Советов на транспорте» отмечалась неудовлетворительная работа горсоветов и их секций по руководству транспортом. В постановлении признавалась необходимость создания массовых организаций на транспорте, заключения договоров соревнования между Махачкалинским и Дербентским железнодорожными узлами².

Вопросы подготовки транспорта к осенне-зимним перевозкам регулярно рассматривались на заседаниях ДКК и коллегии НК РКИ ДАССР. Поднимались важные вопросы работы транспорта, выявлялись причины срывов, отставаний, недостатки в организации соревнования. В постановлении Президиума ДКК и коллегии НК РКИ ДАССР от 5 августа 1932 г. «О результатах обследования подготовленности железнодорожного и водного транспорта к осенне-зимним перевозкам» отмечалось, что состояние паровозного парка не удовлетворяет потребностей начавшихся осенне-зимних перевозок. Отремонтировано было всего 60% парка (Дербент). На хозрасчет переведено лишь 10 паровозов (Махачкала-1). В постановлении поднимались также вопросы обеспечения ремонта пути необходимыми материалами, ремонта вагонного парка и т. д. Были намечены конкретные мероприятия по быстрой подготовке транспорта к осенне-зимним перевозкам.

Было предложено начальникам депо Махачкала-1 и Дербент в наикратчайший срок закончить пропуск паровозов через спецремонт. Правительство республики просило дирекцию Северо-Кавказской железной дороги о своевременном обеспечении транспорта Дагестана запчастями для ремонта паровоза. По службе пути предлагалось увеличить перевозку песчаного балласта и к 1 октября закончить засыпку ремонтируемого полотна по участку Хасавюрт — Дербент. Начальникам дистанций предлагалось организовать мастерские по текущему ремонту с обеспечением соответствующим штатом для железнодорожного строительства³.

С целью улучшения работы транспорта, более оперативного руководства им со стороны городских Советов ЦИК ДАССР регулярно подводил итоги конкурса-соревнования на лучшую организацию помощи железнодорожному транспорту в Махачкале и Дербенте.

Махачкалинским горсоветом в сентябре 1934 г. было выделено 30 депутатов для оказания практической помощи ст. Махачкала-11, установлено постоянное дежурство депутатов горсовета

у билетных касс, на перроне и на товарном складе. Горсовет выделил 2600 руб. на радиофикацию вокзала. Организовывались субботники по разгрузке вагонов.

Дербентский горсовет, включившись в конкурс, прикрепил к станции инструктора и трех членов конкурсной комиссии для усиления массовой работы на транспорте. Была освещена вокзальная площадь, приведен в порядок железнодорожный сад, улучшено водоснабжение рабочих транспорта. Обоим горсоветам для усиления их участия в конкурсе было рекомендовано более широкое развертывание соревнования как между секциями и депутатскими группами, так и внутри их¹.

В целях развертывания работы по оказанию практической помощи железнодорожному транспорту Президиум ЦИК ДАССР постановил организовать при сельсоветах, территории которых прилегают к железной дороге, секции железнодорожного транспорта. Перед секциями железнодорожного транспорта были поставлены следующие задачи: 1) содействие вербовке рабочей силы для железнодорожного транспорта (в депо, на ремонт путей, для погрузки и выгрузки грузов, очистки железнодорожных путей, снежных заносов); 2) содействие охране путей, телеграфно-телефонных линий и железнодорожного имущества; 3) устройство и ремонт подъездных путей к станциям и разъездам; 4) развитие при станциях железных дорог советской и колхозной торговли².

На железнодорожном транспорте повышалась трудовая активность рабочего класса. Инициаторами стахановского движения среди дагестанских железнодорожников были Пятаков, Семенцов, Майхер, Бердник, Калиновский, Чернышев, Павлов и др.³ Составитель поездов Махачкала-Порт Бреславец выполнял норму почти на 400%. За две декады октября 1935 г. он выполнил месячный план на 100,2%. Соревнующийся с ним составитель поездов Ткаченко производил разбор поездов за 18 минут при норме 84 минуты⁴.

Одной из форм соревнования на транспорте в этот период был конкурс паровозных спаренных бригад. Чтобы покончить с обезличкой еще в 1931 году ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников и КНПС объявили всесоюзный конкурс спаренных бригад. По условиям конкурса за каждым локомотивом закреплялись две бригады, называемые спаренными. Они несли полную ответственность за содержание своего паровоза. В конкурс включались все паровозные бригады и смены ремонтников. Это была одна из форм соревнования за лучшее содержание и использование ло-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 20. Д. 232. Л. 176—177.

² Там же. Д. 234. Л. 111.

³ Даг. правда. 1935. 20 марта.

⁴ Гасанов Р. М. Стахановское движение в Дагестане. Махачкала, 1975. С. 5.

комотивов, борьба за повышение производительности труда по перевозке грузов. Конкурс способствовал развитию инициативы всего коллектива депо. В результате больше и быстрее стали доставлять народнохозяйственные грузы фабрикам и заводам, сельскому хозяйству и новостройкам¹. Новый почин был поддержан и железнодорожниками Дагестана. В январе 1933 года в нем уже участвовали машинисты Дербента и Махачкалы, добиваясь спаренной ездой превышения нормы экономии топлива. Машинисты депо станции Дербент Козарь и Кеммерлинг, участвуя в всесоюзном соревновании спаренных бригад, сэкономили и 5735 кг нефтеслыва².

Формы соревнования, заключение договоров постоянно совершенствовались. Так, железнодорожники ст. Махачкала-I, отказавшись от стандартных договоров, сосредоточили соревнование в сменах и бригадах. Смены, вступая на работу, заключали договора конкретно по плановому заданию. По окончании работы диспетчер доводил до сведения каждой смены результаты соревнования. В ходе соревнования составители Павлов и Лугуев, стрелочники Гулеватый и Гапонов ежедневно выполняли сменные задания. Смена маневрового диспетчера Медведева завоевала и удерживала Красное переходящее знамя³.

Трудовое соревнование помогало изживать недостатки в работе транспорта, выявляло подлинных инициаторов производства.

Диспетчер Махачкалинского отделения Пятаков добился быстрого продвижения порожняка под налив. Тщательно изучив работу узла по наливу нефтепродуктов, он пришел к выводу, что в числе других причин налив срывается и из-за плохого оборота цистерн в отделении, и показал путь к ликвидации этого недостатка. Сдав дежурство, он решил лично сопроводить грозненскую вертушку № 717 весом в 220 т и добиться резкого сокращения срока оборота цистерн. Для рейса были подготовлены паровоз, кондукторская бригада, состав. В итоге паровоз прошел дистанцию за 16 часов вместо 20 по норме⁴. 6 февраля 1936 г. диспетчер Пятаков указал машинисту, ведущему поезд № 1000 с порожними цистернами, чтобы он с максимальной скоростью следовал за поездом № 34. Об этом диспетчер поставил в известность все станции и разъезды. В результате поезд № 1000 прошел по участку Пятакова при средней коммерческой скорости 26,8 км/ч., что значительно опережало среднюю техническую скорость⁵. Образцы стахановской работы показывали также машинист Махачкалинского депо Гладченко, составитель станции Махачкала-II Конаныхин, составители ст. Махачкала-I Лучцев и

Федоров, стрелочник Ланько, бригадиры заправщиков Бубий и Хуторской.

Лучшая бригада грузчиков Красножанова систематически перевыполняла задание по погрузке в 1,5—2 раза. Бригада Мирзоева ежедневно давала свыше 150% нормы погрузки. С 1 января станция Хасавюрт полностью удовлетворяла все заявки на вагоны¹. Активное участие в развернувшемся соревновании на транспорте принимали молодые рабочие Дагестана. 10 апреля 1935 г. на 1-й конференции рабочей молодежи железнодорожного транспорта, состоявшейся в Махачкале, обсуждались вопросы об участии рабочей молодежи во Всесоюзном соревновании станций.

В результате проведения в жизнь новых методов работы станция Махачкала-I добилась выполнения плана налива и отправки нефти на 103%. Передовиками были молодые рабочие Саповской, Моисеева, Воронцов, Костюков и др.²

Усилилась бдительность среди молодых транспортников. Стрелочник ст. Дербент Ткаченко предотвратил крушение поезда. Такой же подвиг совершили Савченко и Смолиев. Диспетчер Цыганенко провел сборный поезд с рекордной скоростью 28,3 км в час вместо заданной по графику 16,2 км.

Маневровый диспетчер, руководитель молодежной смены ст. Дербент Соломонов организовал работу станции так, что все поезда отправлялись по графику³.

Железнодорожники махачкалинского узла постоянно перевыполняли свои плановые задания, являлись инициаторами многих новых починов.

За 7 месяцев 1935 г. махачкалинское отделение значительно повысило свои показатели. Если в январе план погрузки сухих грузов составлял 1333 вагона, практически грузилось 1389 вагонов, или 104% плана, то в июне при плане 1984 вагона погрузка сухих грузов составляла 4721, или 239,9% плана. Процент выполнения плана по нефтеперевозкам с 78,9 в январе возрос до 113 в июне, когда было отправлено 29 738 цистерн нефтепродуктов⁴.

Отделение имело ряд успехов и по обороту вагонов. Если в январе вагон оборачивался в течение 2,8 суток против 1,9 по плану, то в июне он оборачивался за 1,58 суток. Лучшими в отделении были Кабанец — машинист депо Махачкала-I, не имеющий ни одной аварии, образцово содержащий паровоз; Мамченко — сцепщик станции Махачкала-I, предотвративший крушение; Ганджа — стрелочник станции Карлан-Юрт, также сумевший предотвратить крушение.

Железнодорожники Махачкалинского отделения, несмотря на

¹ Руссков Н. Т. Впереди зеленый. Грозный, 1981. С. 35, 36.

² Даг. правда. 1933. 11 янв.

³ Там же. 1935. 21 авг.

⁴ Там же. 1936. 11 февр.

⁵ Там же.

¹ Даг. правда. 1936. 11 февр.

² Там же. 1935. 10 апр.

³ Там же. 1936. 11 февр.

⁴ Там же. 1935. 21 авг.

Достигнутые результаты, поставили задачу увеличить техническую и участковую скорости и среднесуточный пробег паровоза, добиться 13,5-часовой полезной работы паровоза в сутки, в том числе не менее 10 часов чистого движения (вместо существующих 7,9 часов), доброкачественно производить ремонт паровозов¹. Составитель поездов Чернышев формировал составы за 20—30 минут вместо 88 минут по норме, а составитель Ткаченко довел время формирования поезда до 18 минут; машинист депо Дербент Астафьев стал водить поезда на участке Махачкала — Дербент со скоростью 45—50 км в час². Махачкалинскими железнодорожниками-стахановцами с 15 февраля 1936 г. был проведен стахановский полумесячник. Смены Синильникова и диспетчера Медведева выдвинули лозунг «За две тысячи цистерн в сутки» и ежедневно перевыполняли это обязательство³.

По инициативе передовых стахановцев — строителей железнодорожного транспорта страны с октября 1936 г. проводилась Всесоюзная стахановская декада по строительству железных дорог. Это движение было подхвачено и железнодорожниками города Махачкалы. В стахановский декадник на железнодорожном строительстве Махачкалы-1 строители ежедневно ставили новые рекорды производительности труда. Они выполняли норму на 260—270%. Лучшей бригаде Петросянца было вручено Красное знамя Северо-Кавказской железной дороги⁴.

Благодаря самоотверженной работе железнодорожников Дагестана, развитию соревнования улучшалось качество работы транспорта, сокращались непроизводительные простои, возрастала среднетехническая скорость движения поездов, рос грузооборот железной дороги. Если в начале пятилетки в 1933 г. общий грузооборот железной дороги составил 2442 тыс. тонн, из которых по отправлению 1977 тыс. т, а по прибытию 465 тыс. т, то в 1937 году он составил уже 5323 тыс. т, из которых 4535 тыс. тонн составляли отправление, и 788 тыс. тонн прибытие. Таким образом, за пятилетие грузооборот Махачкалинского отделения железной дороги возрос более чем в два раза.

К началу войны была в основном закончена реконструкция транспортного хозяйства республики. На железной дороге расширялось и совершенствовалось путевое и паровозное хозяйство. Подвергались реконструкции железнодорожные пути станции Махачкала-Сортировочная; окончено строительство второй линии железнодорожных путей Дербент — Баладжары⁵. 15 мая 1940 г. Совет Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) приняли постановление о дополнительном ассигновании 3 млн. рублей на строительство вторых путей железной дороги.

¹ Даг. правда. 1935. 26 авг.

² История Дагестана. М. 1958. Т. 3. С. 269.

³ Гасанов Р. М. Стахановское движение в Дагестане. С. 12.

⁴ Там же. С. 13.

⁵ Даг. правда. 1935. 14 авг.

К началу войны на участке Гудермес — Махачкала были построены вторые пути, расширено паровозное хозяйство, стали применять новые усовершенствованные способы движения поездов, которые не только обеспечили безопасность, но и значительно увеличили пропускную способность на всех участках железнодорожного узла¹.

Строительство новых путей, реорганизация путевого хозяйства, способствовали новому подъему трудового соперничества. Железнодорожники Дагестана выступили инициаторами комплексного соревнования железнодорожников, портовиков и рабочих нефтеперерабатывающей промышленности. Несогласованность в работе нефтебазы, морского и железнодорожного транспорта осложняла перевалку нефтегрузов с моря на колеса; тормозила перевозки, вызывала излишние простои транспорта. Диспетчер станции Махачкала-Сортировочная Н. Купцов и диспетчер махачкалинской нефтебазы Кожухов предложили начать соревнование за сверхплановую погрузку и доставку горючего между коллективами всех трех звеньев, участвующих в нефтеперевозках, — железнодорожниками, моряками и нефтяниками².

В 1940 г. состоялось несколько деловых встреч, на которых происходил обмен опытом, вносились много ценных предложений, направленных на улучшение нефтеперевозок. Уже в первые месяцы соревнования (август — сентябрь) железнодорожники Махачкалы стали отправлять тысячи цистерн нефтепродуктов сверх плана³. Только за август — октябрь 1940 г. железнодорожники Махачкалы выполнили планы по наливу на 210—230%.

Поддержав почин передовика-новатора машиниста Лунина, работники Махачкалинского отделения решили производить текущий ремонт паровозов во время стоянок и на ходу. В горячие дни комплексного соревнования лунинский метод нашел широкое применение в работе движенцев, вагонников, путейцев, связистов, водоснабженцев и работников электрохозяйства. Появились лунинские стрелочные посты, околотки пути и связи, лунинские водокачки и электростанции⁴. Весь ремонт механизмов здесь производился силами работников, обслуживающих эти механизмы.

Передовые диспетчеры и машинисты узла организовали вождение нефтеналивных экспрессов. Инициатива движенцев и машинистов позволяла продвигать составы с нефтью со среднесуточной скоростью, превышавшей норму на 150—200 километров. Смена инициатора соревнования Купцова стала вдвое перевыполнять сменные задания по наливу⁵. Соревнование, начавшееся по инициативе железнодорожников Махачкалы, было подхвачено желез-

¹ Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала, 1973. С. 31.

² Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане. Махачкала, 1960. С. 224.

³ История Дагестана. Т. III. М., 1968. С. 315.

⁴ Даниялов Г. Д. Указ. соч. С. 225.

⁵ Там же.

нодорожниками и нефтяниками Азербайджана, Грозного, всеми экипажами танкеров Каспия. Комплексное соревнование помогло увеличить выпуск нефтепродуктов и улучшить нефтеперевалку¹.

Железнодорожники Махачкалы успешно освоили передовые методы вождения поездов. Была освоена кольцевая езда, намного увеличивающая среднесуточный пробег и ускорение оборота вагонов. Машинисты-кривоносовцы Дагестана освоили вождение тяжеловесных поездов, давая большую экономию топлива. Широко распространились методы безотцепочного ремонта, погрузки и выгрузки вагонов, увеличивающие их оборот во много раз.

Бригадир комплексной бригады Дербентского паровозного депо Маслов явился инициатором выдачи гарантийных путевок на большой беспростой пробег паровозов. Инициатива была подхвачена и в Махачкалинском депо. На основе стахановских гарантийных путевок машинисты-кривоносовцы Н. Чернышев, П. Исаков и другие увеличили пробег паровозов от промывки до 23—24 тыс. километров при норме 7 тыс. км².

Диспетчеры отделения Макеев, Ильин, Калиновский, Голтвянский и др. организовали сопровождение нефтеналивных экспрессов. В отдельные поездки среднесуточная скорость движения таких экспрессов составляла 1300 км при норме 600.

Честно и добросовестно выполнял свой долг машинист Дербентского паровозного депо, мастер вождения тяжеловесных поездов Сагиянц, награжденный орденом Ленина. При задании 1700 т Сагиянц водил поезда весом в 2000—2300 т, систематически перевыполняя при этом нормы технической скорости³.

Образец умелого руководства показывал молодой начальник паровозного депо ст. Дербент Бельман. Коллектив депо на основе широко развернувшегося стахановско-кривоносовского движения добился отличных показателей и занял по отделению 1-е место. За систематическое перевыполнение среднесуточного пробега паровозов руководство Управления дороги наградило депо переходящим Красным знаменем. Профсоюзная организация Дербентского депо сумела по-настоящему организовать в коллективе стахановско-кривоносовское движение. Если на 1 января 1940 г. в депо было 147 стахановцев и ударников, то на август их насчитывалось 227⁴. Среди них особо выделялись по своим высоким производственным показателям машинисты-тяжеловесники Алексеев, Шимко, Чернышев, Демин, комплексная бригада по скоростному ремонту паровозов Маслова, токари депо Абрамчук и Ефименко.

Передовики стахановского труда выдвинулись среди всех профессий железнодорожников. Среди диспетчеров отделения имели

¹ Очерки истории Дагестана. Т. II. Махачкала, 1957. С. 270.

² Архив Дагестанского отделения Северо-Кавказской железной дороги (Архив ДО СКЖД). Материалы за 1940 г.

³ Там же.

⁴ Там же.

отличные показатели Макеев, Калиновский, Галтвянский, среди составителей поездов — Патетьнев, Мерзляков, Кузнецов, стрелочников — Ибрагимов, Калинин, путевых обходчиков — Стругаев.

Борьба за быстрейшую обработку и продвижение поездов занимала в отделении главнейшую роль. Командно-политический состав отделения принимал личное участие в сопровождении особо важных маршрутов. За период с января по август 1940 г. таких поездов в сопровождении командиров было отправлено 285. Помимо этого, по инициативе диспетчеров Макеева, Калиновского, Голтвянского, Юрьевич было организовано 70 скоростных нефтеналивных экспрессов¹.

Коллектив Махачкалинского отделения добился выполнения государственного плана погрузки. За 7 месяцев 1940 г. он выполнен по отделению на 113%. Передовиками соревнования являлись коллективы станций Чирюрт, Дербент, Махачкала-Порт, Берикей, Ачи.

Крупных успехов добились дербентские паровозники, махачкалинские вагонники, работники 9-й дистанции пути. Дербентское паровозное депо (начальник Бельмас) завоевало первое место по дороге и было награждено двумя переходящими Красными знаменами — Управления Орджоникидзеградской дороги и Наркомата путей сообщения.

Коллектив Махачкалинского вагонного депо выполнил полугодовой план текущего и среднего ремонта вагонов на 154%.

В подготовке транспорта к зиме, поддержании дороги в нормальном состоянии большую помощь железнодорожникам оказывали колхозы и территориальные партийные, советские организации. Хорошую инициативу проявили колхозники сельхозартели им. Маркова Кумторкалинского района, принявшие активное участие в подготовке железнодорожного пути к зиме. Каждый месяц колхозники выходили на ремонт железнодорожного пути по два — три раза. Их почин подхватили капчугайские колхозники. От имени всех участников социалистической помощи транспорту колхозники Кумторкала обратились ко всем колхозникам Дагестана, Чечено-Ингушетии, Северной Осетии с призывом последовать их примеру.

В октябре 1940 г. средняя техническая скорость движения поездов паровозным депо ст. Махачкалы была повышена с 34,5 до 37,8 км в час. За успехи в деле подъема железнодорожного транспорта было награждено орденами и медалями 13 работников Махачкалинского отделения железной дороги.

Если до революции на отделении работало около 1500 железнодорожников всех профессий, то накануне Великой Отечественной войны здесь уже насчитывалось до 4000 железнодорожников, из них 36% коренных дагестанцев. Из числа коренных дагестан-

¹ Там же.

цев выдвинулись командиры транспорта. Начальником станции Манас стал Дибиров, начавший работать на железной дороге еще в 1922 г. кондуктором. Начальником станции Дербент был Карahanов, являвшийся одним из лучших организаторов на дороге¹. К началу войны значительно улучшились бытовые условия и культурное обслуживание железнодорожников Дагестана. На всех узлах и почти на каждой крупной станции создавались клубы и библиотеки.

§ 4. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Задачи по ускоренному развитию экономики Дагестана требовали реконструкции махачкалинского порта. Необходимо было резко повысить его пропускную способность, механизировать перегрузочные операции, начать строительство новых причалов, гаваней, складских помещений.

Через махачкалинский порт проходили продукты нефтяной промышленности Северного Кавказа, фабрично-заводская продукция центральных промышленных районов, продукты питания и другие грузы для Средней Азии. В обратном направлении через порт шли хлопок и сырье для центральных промышленных районов.

На внеочередном заседании СНК ДАССР 10 сентября 1928 г. было решено за 1928—1932 гг. расширить порт путем устройства нового северного мола и удлинения южного мола, произвести полную механизацию погрузочно-разгрузочных работ², углубить канал, расширить складское хозяйство. Общая стоимость работ 2948,5 тыс. руб.³ Планом развития было предусмотрено осуществить значительные мероприятия по расширению порта, реконструкции портовых сооружений.

Для организации приема всевозрастающих грузопотоков с хлопком в кипах из Средней Азии была оборудована перегрузочная асфальтированная площадка в 10 тыс. кв. метров, способная принять с двух сторон на всем протяжении набережной (260 м) подвижной железнодорожный состав, а на причалах были установлены три «Дональдо» для механизированной загрузки хлопка трюмов судов⁴. Для производства текущего ремонта поврежденного северного и южного молов был установлен 10-тонный катучий⁵. К северу от старой гавани была построена первая очередь нефтеналивной гавани в составе пирса на два глу-

боководных причала, волнолома протяженностью 500 метров и ковша с судоходным каналом. К нефтегавани были проложены подъездные пути, электрические и телефонные сети, а также подземные инженерные коммуникации¹. Возрастание грузовых операций в махачкалинском порту, связанных с перевозкой морским путем грузов, следуемых в Среднюю Азию, и переброской среднеазиатского хлопка в текстильные районы СССР, требовало увеличения пропускной способности порта, изыскания более прогрессивных методов труда, механизации перегрузочных операций.

Если в 1929 г. портом отправлено в Среднюю Азию 13 060 вагонов сухих грузов (сельхозмашины, цемент, хлеб) и принято для отправки по железной дороге 6 тыс. вагонов хлопка, то уже в 1930 г. сдано порту 17 330 вагонов разных грузов и принято для перевозки по железной дороге 8645 вагонов хлопка².

Напряженным периодом в работе порта являлись осенне-зимние перевозки. В этот период к грузам, идущим постоянно через порт, прибавлялись значительные по тоннажу такие группы грузов, как зерно, хлебопродукты и хлопок.

Значительно возрастал грузооборот нефтепродуктов. В 1933 г. порт должен был обработать 6660 тыс. т нефтепродуктов, а всего же за пятилетку 14 млн. 47 тыс. т нефтепродуктов. Сухих грузов порт должен был обработать в 1933 г. 1 млн. 380 тыс. т, а за пятилетие 2 млн. 959 т.³ Таким образом, в 1933 г. порт должен был переработать 7 млн. 980 тыс. т грузов, а за пятилетие в целом 17 млн. т грузов. Если в 1929 г. порту необходимо было переработать 1 млн. 162 тыс. т грузов, то к 1933 г. 17 млн. т грузов⁴.

Рабочие механической мастерской порта показывали образцы ударной работы. Штат механической мастерской, 35 человек, на общем собрании в ответ на обращение фабрики им. III Интернационала объявило мастерскую ударной. Мастерская была переведена на хозрасчет и бригадную систему работы⁵.

За первое полугодие 1928—1929 года мастерские показали свою полную работоспособность. За 6 месяцев в мастерской порта было отремонтировано 90 судов Каспара⁶. В октябре 1930 г. был заключен договор по соревнованию всего Моргагентства. Поддержав его, рабочие механических мастерских порта — ударники снизили расценки на все слесарные и механические работы в среднем на 50%⁷ и постановили добиться 100% вовлечения рабочих мастерской соревнованием и ударничеством. Было реше-

¹ Архив ДО СКЖД. Материалы за 1940 г.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 109. Оп. 8. Д. 3. Л. 121.

³ 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. Махачкала, 1931. С. 94.

⁴ Красный Дагестан. 1929. 23 апр.

⁵ Там же.

¹ Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала. С. 28.

² Социалистическое строительство Дагестана. 1931. № 7—8. С. 55.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 11. Д. 20. Л. 13.

⁴ Там же.

⁵ Красный Дагестан. 1931. 9 июня.

⁶ Там же. 1929. 23 апр.

⁷ Там же. 1930. 5 окт.

но снизить простои судов под грузовыми операциями на 10%, улучшая показатели погрузочно-разгрузочных операций.

Вместе с тем, несмотря на трудовой энтузиазм, стремление рабочих порта к выполнению трудовых обязательств, из-за халатности, нераспорядительности во время погрузочных операций простаивали суда, поезда, срывались планы. Все это расхолаживало работу, разваливало дисциплину, мешало рабочим выполнять свои обязательства. За 6 месяцев 1930 г. суда в порту простояли 411 часов под погрузкой сверх нормы и 822 часа в ожидании груза.

Налаживанию четкой, бесперебойной работы мешало также отсутствие постоянных кадров работников, имеющих квалификацию. Обслуживавшие механизмы рабочие часто менялись, не были заинтересованы в результате своего труда. Необходимо было закрепление рабочих за механизмами, постоянное повышение их квалификации. Такой работы фактически не велось. Слабо шло вовлечение коренного населения в работу на транспорте. Из 450 рабочих-водников было всего 3 дагестанца.

Медленными темпами велось также портовое строительство, реконструкция порта. Строительство не обеспечивалось стройматериалами (камень). Особенно дефицитными (лес круглый, железо и т. д.). Плохо обстояло дело с привлечением рабочей силы для строительства в порту.

Успешность перевалки грузов во многом зависела от подготовленности портовых складских помещений. Недостаточность складских помещений, постоянная перегруженность грузами создавала дополнительные трудности, срывала бесперебойную работу порта.

Большие трудности испытывал порт и с обеспечением рабочей силой. Необеспеченность жилищами и непалаженность снабжения, культурно-бытового обслуживания грузчиков способствовали текучести рабочей силы, достигавшей больших размеров. В результате в порт попадало большое количество неподготовленных для тяжелой работы людей, срывавших рабочие задания в ответственные месяцы осенне-зимних перевалок. Мешала работе и недоговоренность портовой администрации с железнодорожной, нераспорядительность отдельных работников и с той и с другой стороны.

При наличии ожидающих погрузки судов железная дорога не разрешала перегружать хлеб из вагонов прямо на пароход, а требовала приема этого в склады порта, для облегчения подсчета груза. В результате возрастало время перегрузки и дорожала перевозка. Порт регулярно срывал измерители железной дороги. Так, общий простой вагонов на ст. Махачкала-II только за 2-ю декаду октября составил 36686 вагоно-часов. При норме 16 часов каждый вагон в среднем простаивал 25,4 часа¹.

¹ Красный Дагестан. 1931. 1 ноября.

Все эти недостатки в работе, срывающие работу порта, были обсуждены на внеочередной конференции членов союза водников махачкалинского порта. Было отмечено полное бездействие махачкалинского порткомвода в подготовке к навигации, бездействие в ликвидации пробок сухогрузных грузов, большие простои судов, слабая работа по интернациональному воспитанию¹. Несмотря на то что грузооборот порта постоянно увеличивался, общие темпы его роста были невысокими, хотя по отдельным видам груза опережали общий грузооборот.

В 1929—1930 гг. грузооборот порта по отношению 1928—1929 гг. возрос по прибытию на 105,4% и по отправлению на 148,5%².

Самые напряженные месяцы в порту наступали в период осенне-зимних навигаций. Эта неравномерность не позволяла правильно спланировать работу, требовала привлечения в порт на этот период большого количества рабочей силы грузчиками, создавала большую текучесть кадров. Неполладки в порту отражались и на железнодорожном транспорте. Управление нефтеторга вынуждено было сокращать подвоз нефтепродуктов, т. к. из-за несвоевременной их отправки из порта все емкости были заполнены и прибывающие из Грозного автомаршруты приходилось задерживать. В октябре 1932 г. план завоза нефтепродуктов был урезан наполовину, но и такой план железная дорога срывала из-за отсутствия емкостей у махачкалинского отделения Нефтеторга.

Несмотря на огромные трудности в работе, недостатки в организации погрузочно-разгрузочных работ, слабую механизацию трудоемких процессов, срывы в перевалке грузов, рабочие махачкалинского порта своей самоотверженной работой помогали народному хозяйству республики, экономике всей страны. За пятилетие с 1929—1933 гг. был значительно увеличен грузооборот порта. Если в 1929 г. в порт прибыло всего 183,6 тыс. т грузов, то в 1933 г. уже 2 млн. 139 тыс. т, т. е. грузооборот был увеличен более чем в 10 раз. В то же время если в 1929 г. было отправлено из порта 1 млн. 293 тыс. т, то в 1933 г. всего 331 тыс. т, что составило 1/4 грузооборота порта по отправлению³. (Данные приводятся без учета перевалки.)

Бурный рост нефтяной промышленности, интенсивная реконструкция сельского хозяйства Средней Азии, сильный рост строительства в Дагестане являлись основными экономическими факторами, определяющими задачи махачкалинского порта с 1935 г. на вторую пятилетку. Однако мощности портового хо-

¹ Там же. 1931. 30 апр.

² Плановое хозяйство Дагестана. № 3—5. 1930. С. 70—71.

³ Даниялов Г. Д. Социалистические преобразования в Дагестане. Махачкала. 1960. С. 223.

зьяства, его пропускная способность не были подготовлены для такого объема перевозок, который планировался с 1933 по 1937 гг. Для освоения наметок, проектируемых контрольными цифрами по грузообороту, требовалась полная реконструкция порта.

Расположение причалов нефтеналива на северном молу рядом с сухогрузными причалами являлось большим тормозом в интенсивной работе флота: если под погрузкой стояло сухогрузное судно, то подошедшему наливному приходилось простаивать в ожидании причала. Сама емкость нефтехранилища не обеспечивала потребностей тощажа, слабы были перекачивающие средства.

Во второй половине 30-х годов ожидалось крупное увеличение количества сухогрузов. Причем такие виды грузов, как лесоматериалы, сульфат, металлические изделия, наиболее трудоемкие для обработки, значительно увеличивались в объеме. По сравнению с 1933 г. в 1937 г. перевозка лесоматериалов возрастала в 6 раз, сульфата и металлических изделий — в 5 раз¹.

Предполагался рост дагестанской рыбной промышленности, что предъявляло также требования к махачкалинскому порту о представлении причальной линии, так же как уже к концу 20-х годов наблюдались перебои в работе из-за невозможности расстановки судов для единовременной разгрузки и погрузки.

Рост грузооборота на 1933—1937 гг. таким образом требовал полной механизации и рационализации разгрузочных работ, так как предстоящий грузооборот при имеющихся средствах механизации невозможно обеспечить кадрами квалифицированной рабочей силы. Исходя из этих задач по росту грузооборота контрольными цифрами по капиталовложениям 1933—1937 гг. по махачкалинскому порту предусматривалось на производство гидротехнических сооружений 361 тыс. руб., на землечерпательные работы — 270 тыс. руб., на механизацию порта — 620 тыс. руб., на проводку электрооборудования — 90 тыс. руб. и на сооружение складских помещений — 768 тыс. руб.

Общая сумма капитальных вложений достигала 7 млн. 635 тыс. рублей, из них 5 млн. 623 тыс. руб. выделялись на 1933—1934 гг.²

С начала 30-х годов продолжалось строительство и расширение нефтегавани. Были произведены большие дноуглубительные работы. За пятилетие необходимо было удлинить южный мол порта на 240 метров, стоимость работ составляла 720 000 руб.

По плану механизации в 1933 г. было приобретено и установлено два ленточных транспортера на 200 метров стоимостью 50 000 руб. и сульфатоперегрузателя — 90 000 руб.³

На строительстве первой очереди нефтегавани в порту работа-

ло два плавучих бетонных узла, два шеститонных крана, три мостовоза, электрокоперх¹.

Строительство нефтегавани в порту по тому времени было самым крупным на Каспийском море и на Северном Кавказе. При ее сооружении образцы высокого мастерства, энергии и самоотверженности показали бригады плотников: П. Л. Афанасьева, И. К. Пустовалова, И. С. Гусева; грузчиков: И. М. Мамедова, И. К. Лазарева, Н. Д. Овсянникова; бетонщиков: И. Л. Погребенного; слесарей: М. И. Рогова; кузнецов: Ф. П. Калютина; черноброничих: Л. С. Милескетова и др., которые систематически выполняли сменные нормы на 150—200%. Строительством руководил И. Ф. Сергунин — начальник стройки Д. А. Станкевич — главный инженер, М. А. Джабраилов — председатель стройкома².

1935 год явился переломным периодом в работе махачкалинского порта, периодом ломки старых методов работы и организации труда по-новому. Для развертывания стахановского движения и его роста в порту были проведены следующие мероприятия: 1. Заблаговременная дача нарядов бригадам, дающая возможность предварительного обсуждения задания внутри бригады. 2. Изжитие недостатков в перегрузочном процессе, закрепление перегрузочного инвентаря за участками и пристанями. 3. Частичное изжитие переброски бригад с одного объекта работ на другой. Уплотнение рабочего дня путем правильной расстановки рабочих внутри бригад. 4. На каждые отчетные сутки созывалось совещание, где подытоживались результаты прошедших суток, производились наметки расстановки бригад по видам работ, подсобные рабочие до начала работ готовили рабочее место. 5. Паспортизация грузов в бригадах, где ежедневно делалась сменная отметка судна и пристани о качественной переработке³. Зачинателем стахановского движения в порту стал бригадир Яковенко, организовавший группу из девяти стахановцев. На 1 января 1936 г. стахановцев насчитывалось 52 человека только грузчиков, а к 1 января 1937 г. уже 278 человек по всем хозяйствам порта⁴.

Среднее выполнение индивидуальных норм грузчиками стахановских бригад за 1936 г. в порту было: бригада Яковенко — 188,8%, бригада Лаштоба — 172,4%, бригада Степаненко — 174,3%, бригада Лисина — 186,2%, бригада Шаламова — 170,6%, бригада Раббали — 184,4%, бригада Алыш-Ирза — 181,8%⁵.

Особенно быстро рост стахановского движения шел среди грузчиков. Если на конец 1935 г. имелось 10,6% стахановцев, то на январь 1937 г. — 40,5%. Производительность труда среди грузчи-

¹ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 29.

² Там же.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 14. Д. 45. Л. 173.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Л. 174.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 11. Д. 20. Л. 2.

² Там же. Л. 15.

³ Там же. Л. 8, 10, 14.

ков значительно повысилась. Если на конец 1935 г. стахановские бригады в среднем выполняли старые заниженные индивидуальные нормы на 130%, то в 1936 г. — на 179,6%¹.

Эти бригадиры и звеньевые не только боролись за выполнение своих производственных заданий, но и постоянно повышали свою квалификацию, занимаясь на курсах технической учебы мастеров социалистического труда². Бригада № 6, названная стахановской, бригадир Латиф Абдуллаев, звеньевые Али Мирзоев и Исаев — показывали образцы ударной работы. Бригада была сформирована из местных дагестанских национальностей.

По инженерно-техническому персоналу лучшими стахановцами порта являлись: старший инженер Костиков, председатель бюро ИТС порта, который возглавил стахановское движение не только по строительству, но и, среди ИТР, одновременно борясь за рационализацию производства и мобилизацию внутренних ресурсов; старший диспетчер Рыжов, который постоянно работал над сокращением простоев судов, добываясь досрочного освобождения судов от грузовых операций, уделял серьезное внимание технической учебе оперативного персонала; начальник нефтеналивного участка Платонов, который умело маневрируя емкостями, добивался экономии во время слива нефти; возглавляемый им участок досрочно выполнил годовой план нефтетеperевалки³.

Опыт лучших стахановцев обобщался на производственных совещаниях бригадиров и бригад, освещался в многотиражной газете и передавался непосредственно в процессе производственного общения с отстающими бригадами.

В порядке обмена опытом работы в 1936 г. бригада Яковенко была командирована в порт Красноводск. С целью обмена опытом были организованы командировки в Новороссийский и Туапсинский порты.

В ноябре 1936 г. по инициативе стахановцев нефтеналивного участка было начато комплексное соревнование между участком, диспетчерской порта, нефтяниками и железнодорожниками. Условием соревнования являлось досрочное выполнение декабрьского плана нефтетеperевалок. Работниками сухогрузного участка совместно с железнодорожниками была проведена единая сквозная смена работ, что стимулировало досрочную погрузку и выгрузку вагонов и судов. Momentами, тормозящими нормальную работу стахановцев порта в 1936 г., необходимо отметить неудовлетворительную работу как флота, так и железной дороги, когда из-за внеплановых подходов вагонов и судов создавались непроизводительные простои, что отражалось на производительности труда и влекло к срыву выполнения взятых обязательств по соцсоревнованию. На работе также отражалась нечеткая работа

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 14. Д. 45. Л. 175.

² Там же. Л. 177.

³ Там же.

механизмов, вызываемая частыми перерывами в подаче электроэнергии.

Стахановцами порта было внесено 6 рацпредложений на общую сумму экономии 18 000 руб., из них 3 внесено по рационализации грузовых работ бригадами Яковенко, Ворониным и звеньевым Самсоновым. Старшим инженером Костиковым внесено и внедрено в жизнь рацпредложение по реставрации разрушенной подпорной стенки под нефтяными резервуарами, дающее экономии в сумме 13 278 руб.¹ Предложение стахановца Платонова об увеличении перекачной способности нефтеналивной барти принесли Каспару 132 тыс. руб. экономии. Бригадиром Яковенко было дано и реализовано предложение по ускорению застройки и расстропки тарных грузов².

В результате развернувшегося в порту стахановского движения, роста трудовой активности рабочих в 1936 г. махачкалинский порт выполнил план на 102% и занял, как и в 1935 г., первое место на Каспии и третье место среди морских портов СССР³. Для распространения опыта лучших стахановцев в порту в качестве внештатных инструкторов по внедрению стахановских методов работы были утверждены Лоштоба, Л. Абдуллаев, Рыжов, Быстрицкий.

Вместе с тем, несмотря на ширившийся размах стахановского движения, работа порта часто срывалась. Основными причинами, тормозившими работу порта и повлиявшими на выполнение плана, были неравномерный подход тоннажа, отсутствие складской емкости у Главнефти, вызывавшее громадный простой судов — до 7500 судов-часов. На равномерную работу порта оказывала влияние и неудовлетворительная маневровая работа станции Махачкада-II. Вместо роста производительности труда на основном стахановском участке погрузочно-разгрузочных работ наблюдалось её постепенное понижение, что не давало возможности бригадам грузчиков выполнять свои обязательства по доведению производительности труда в 1937 г. до 200%.

На производительность труда большое влияние оказывали непроизводительные простои рабочей силы, выразившиеся в 48 681 чел.-часах.

Причиной, тормозившей повышение производительности труда у стахановцев и ударников судоремонтных мастерских, было систематическое отсутствие материалов. Работы при этом выполнялись за счет мобилизации внутренних ресурсов, за счет старых использованных деталей и лома, что требовало значительных затрат средств и времени.

Из-за неравномерности поступлений потоков грузов с железной дороги и нечеткой работы сухогрузного флота работа погру-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 14. Д. 45. Л. 173.

² Там же. Л. 98.

³ Там же. Л. 30.

зочно-разгрузочного участка была невыполнена в 1937 г. на 21,3%. Несогласованная работа железной дороги и флота вызывала в свою очередь рост коэффициента переработки, так как из-за отсутствия тоннажа грузы, поступавшие с железной дороги, подлежали складированию, а поступивший груз на судах из-за неподачи порожняка также складировался.

Наряду с положительными результатами имелись и серьезные недостатки в организации соревнования, в числе которых были: 1) наличие неподготовленности рабочих мест для погрузки или выгрузки; 2) большое количество простоев рабочей силы за счет выкидки и неподачи вагонов; 3) нерегулярная проверка содоговоров; 4) неудовлетворительная постановка технической учебы в ряде отделов. В результате самоотверженной работы рабочих порта грузооборот за пятилетие возрос с 2523 тыс. тонн в 1932 г. до 5997 тыс. т в 1937 г. В то же время если в 1932 году через порт было отправлено 1831 тыс. т груза, то в 1937 г. этот показатель уменьшился до 381 тыс. т, т. е. более чем в 4 раза. А по прибытию грузооборот возрос с 692 тыс. т до 5616, увеличившись фактически в 8 раз. Такой рост грузооборота по прибытию и уменьшение по отправлению значительно осложняли работу порта, затрудняли рост общего грузооборота.

Увеличивающийся к концу 30-х годов грузооборот сухих грузов ставил порт перед задачей увеличения сухогрузного причального фронта как единственного выхода при имеющейся стесненности бухты. По причине недостаточности сухогрузного причального фронта только за 1936—1937 гг. порт имел до 6 тыс. судочасов простоя, чем был нанесен ущерб порту более 300 тыс. руб.¹ Требовалось быстрее удлинение хлопковой набережной на 180 метров.

Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ уже не удовлетворял минимальным потребностям. Механизмы были изношены и технически устарели, требовали замены. Большой ущерб наносился атмосферными осадками находившимся в порту на открытых площадках грузам (сахар, хлопок, соль, сульфат и т. д.). Из-за строительства резервуара для нефтепродуктов порт не только не увеличил свои складские емкости, но и лишился двух деревянных складов. Имеющиеся складские емкости, рассчитанные на 7180 т сухогрузов, уже не удовлетворяли нужд порта. Грузы складывались на открытых площадках, из-за чего порт ежегодно оплачивал от 50 до 70 тыс. рублей на оплату претензий клиентов за порчу грузов и за аренду брезентов СКЖД. В связи с обмелением входного канала необходимо было также произвести ремонтные черпания бухты в объеме до 250 тыс. куб. м, так как глубокосидящие суда уже не могли подходить к порту. Совмещение операций с нефтегрузами и сухогрузами в старом порту с наличной и незначительной емкостью не удов-

летворяло как в противопожарном отношении, так и для обеспечения условий увеличения норм выкачки нефтегрузов из судов. Кроме того, рост общего грузооборота порта и необеспеченность требуемых глубин в порту из-за падения уровня Каспия и ввода в эксплуатацию современных большегрузных танкеров требовали переноса операций с нефтегрузами в специальную нефтяную гавань, отвечающую современным условиям и нормам транспортировки нефтегрузов, в связи с чем было начато строительство новой нефтегавани на расстоянии 3-х километров к северу от старого порта.

К 1938 г. были выстроены и сданы в эксплуатацию волнолом протяжением 655 метров, один нефтепирс с двумя причалами с обеспечением к нему подхода и швартовки наличных судов грузооборотом до 9 тыс. тонн со стоимостью затрат 12 667,48 тыс. руб.¹

Требовалось значительного обновления и флот Каспия. Нефтеналивной флот Каспия состоял из 62 единиц сильно устаревших, небольшой емкости судов общей грузоподъемностью 99 тыс. т и 4 новых нефтевозов грузоподъемностью 7 тыс. т каждый. Товаропассажирский флот состоял из 20 единиц общей грузоподъемностью 9500 т. Все суда были сильно устаревшего типа и мало мощные. Грузовой флот для перевозки военного рода грузов (насыпных и в таре) насчитывал 19 единиц общей грузоподъемностью 18 500 т. Общее количество судов на Каспии составляло 101 единицу с грузоподъемностью 127 000 т².

Средний возраст судов Каспфлота был 36 лет, рейдового — 27 лет. По данным Совторгфлота, грузооборот портов Каспийского моря к 1940 г. достиг 34 млн. т. В 1933 г. было перевезено 9,2 млн.³ Перевозки грузов по Каспийскому морю, в том числе на Махачкалу и из Махачкалы по морю, производились судами трех пароходств: «Каспфлота», «Касптанкера» и «Рейдтанкера».

Каспийский транспортный флот к началу Великой Отечественной войны пополнился значительным количеством новейших крупнотоннажных танкеров, получил целый ряд сухогрузных и грузо-пассажирских судов⁴

К этому времени Махачкалинский порт, наряду с Бакинским, был отнесен к перворазрядным портам страны⁵.

27 января 1937 г. в новой нефтегавани порта был произведен первый пробный прием большегрузного танкера, привезшего в Махачкалу 7600 тонн нефтегрузов. Однако из-за неподготовленности резервуарного парка, наливной эстакады и подъездных же-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 20. Д. 110. Л. 56.

² Там же. Оп. 11. Д. 77. Л. 20, 22, 23.

³ Там же. Л. 28.

⁴ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 31.

⁵ Там же.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 14. Д. 45. Л. 200.

лезнодорожных путей нефтегавань была пущена в эксплуатацию только к концу 1937 г.¹

В 1940 г. из республики по морю и железной дороге было отправлено 4748 тыс. тонн грузов и прибыло в Дагестан 6804 тыс. тонн. К этому времени порт стал перерабатывать большое количество химических грузов, получаемых из Кара-Богаз-Гола². Общий грузооборот махачкалинского порта, включая нефтяные и сухие грузы, составил 5573,5 тыс. т вместо запланированных 6451,0 тыс. т, или 86,3% плана. Отдельно по сухим грузам, наиболее характеризующим организационную деятельность порта, план был выполнен в количестве 357,3 тыс. т против плана 546 тыс. т, или 65,4%. Причиной невыполнения плана являлось неполное поступление в порт запланированных грузов.

Планирование и фактическое поступление грузов в порт в 1940 г. было крайне неравномерное. С сентября по январь приходились самые высокие уровни грузопотоков, что создавало трудности с набором рабочей силы, в то же время в период снижения грузопотоков рабочих было нечем занять и часть направлялась в Баку. По качественным показателям работы порта следовало отметить низкий процент охвата переработки механизмами грузов — 39% против годового плана 55%. Невыполнение планового показателя объясняется изменившимся соотношением номенклатуры грузов, а именно: сокращением грузов, перерабатываемых в порту механизмами (хлопок, соль, хлебные грузы и сахар) и полным против плана поступлением грузов, перерабатываемых вручную (сульфат, разные грузы).

Вследствие обмеления моря суда не могли подходить непосредственно к причалу, и поэтому все пароходы с хлопком приходилось отгружать на рейде.

Только за 1940 г. в порту было обработано 200 судов и переработано 310 тыс. тонн грузов, что составило в среднем на каждое судно (погружено и выгружено) 1550 т³. Из 19 530 вагонов, обработанных портом в 1940 г., досрочно было обработано 855 вагонов, в срок — 9009 вагонов, с задержкой — 9666 вагонов⁴. В результате железной дороге было выплачено 66 088 рублей штрафов и взыскано с железной дороги за нарушение расписания подачи вагонов 37 712 рублей. Причем за досрочное высвобождение вагонов также взыскивались штрафы с железной дороги. Наиболее четко работа порта проходила в июне месяце, когда из 508 поданных вагонов до срока было обработано 2, в срок — 311 и с задержкой — 195 вагонов. Но в периоды пиковых нагрузок осенне-зимних перевалок, например в декабре, когда количество обрабатываемых вагонов возросло в 4 раза, из

2326 вагонов до срока было обработано 40, в срок — 1114 и с задержкой — 1172 вагона¹.

Всего за 1940 г. портом было погружено 11008 вагонов против поданных железной дорогой 11008 и против плана 19 204 вагона.

Таким образом, выполнение портом своих заданий зависело во многом от железной дороги. Для улучшения работы порта требовалась большая координация всех заинтересованных звеньев порта, железной дороги, пароходства. Среди портовиков и моряков Каспия ширилось соревнование за лучшее использование транспортных средств, совершенствовалась система управления, вводилась диспетчеризация².

В наиболее оживленной форме соревнование развернулось со 2-й половины 1940 г., когда по призыву т/х «Куйбышев» было принято предложение и заключен комплексный договор о социалистическом соревновании между пароходами, портом и железной дорогой³.

Комплексный договор установил большую согласованность между пароходами и портом, с одной стороны, и портом и железной дорогой — с другой. Была улучшена политико-воспитательная работа в бригадах. Агитаторы стали чаще посещать бригады и разъяснять им как общественно-политические, так и производственные вопросы.

Уже в первые месяцы соревнования (август — сентябрь) работники нефтеучастка порта и железнодорожники Махачкалы стали отправлять тысячи цистерн нефтепродуктов сверх плана. Экипажи танкеров только за август перевезли дополнительно более 30 тыс. тонн нефти и нефтепродуктов. Особенно отличались в соревновании смены диспетчеров нефтеучастка Г. Андреевского, Н. Незнаева, маневровых диспетчеров станции Махачкала-Сортировочная М. Купцова, М. Копкова и экипажи танкеров «В. И. Ленин» и «Коминтерн», выполнявшие месячные задания на 150—170%⁴.

Команда танкера «Совет» организовала слив нефтепродуктов без помощи портовых насосов, ускорив его на три часа. Экономия время на швартовке, сливе, соединении грузовых шлангов, команды танкеров ускоряли оборот судов, что давало возможность дополнительного подвода нефтепродуктов. Это, в свою очередь, увеличивало объем работы нефтеперевалочной базы и станции.

На ремонте теплохода «Осетия», проведенным «лунинским методом», команда сэкономила 100 тысяч рублей.

По истечении каждого месяца подводились итоги работы производственных участков и по бригадам, добившимся лучших по-

¹ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 29.

² Там же. С. 30.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 20. Д. 110. Л. 4.

⁴ Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 363. Л. 27.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 20. Д. 110. Л. 8.

² Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 30.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 363. Л. 14.

⁴ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 31.

казателей, присуждались премии и т. д. Лучшим грузчикам в первую очередь ремонтировались квартиры.

По итогам 1940 г. на Доску почета было занесено 50 человек, отремонтированы квартиры 43 работникам, премированы деньгами и объявлена благодарность 136 работникам и в честь 20-летия автономии Дагестана награждены грамотами Президиума Верховного Совета ДАССР 15 человек. 12 лучших стахановцев были представлены в НКМФ для премирования¹. Все эти мероприятия отражались в производственных достижениях порта. Большинство бригад свои месячные задания выполняли от 105 до 150%².

Ширилось в порту движение рационализаторов и изобретателей. Рационализаторы порта поставили перед собой задачу механизировать выгрузку как сыпучих, так и штучных грузов из трюмов судов, то есть осуществить трюмную механизацию, а также осуществить законченный цикл механизации погрузки и выгрузки по причалам. По погрузочным работам было осуществлено предложение Яковенко об устройстве кронштейна для предохранения выпадения цепи Галля у башмаков хлопкоперегрузателей.

Наиболее ценные предложения были сделаны рабочими механических мастерских — токарем Костриковым и слесарями Паршинным и Томиным.

Всего за 1940 г. поступило 27 рацпредложений, из которых 6 было внедрено в производство и 4 в стадии внедрения³.

На качественные производственные и социальные показатели очень сильно влияла сменяемость состава порта, постоянное привлечение новых рабочих, что подрывало трудовую дисциплину в порту. Так, в 1-м полугодии 1940 г. вновь принято было на работу 583 человека, из них грузчиков 397 человек, и уволено 797 человек, в том числе грузчиков 506 человек. Таким образом, чисто арифметически за 1-е полугодие 1940 г. личный состав порта обновился на 100%⁴. Только за 2-е полугодие 1940 г. в порту было 140 различных нарушений трудовой дисциплины.

В целом же к началу Великой Отечественной войны в сухогрузной и нефтеналивной гаванях, а также в судоремонтных мастерских порта сложились крепкие коллективы моряков. Старые опытные работники, хорошо знавшие условия работы на море, являлись их ядром.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 20. Д. 110. Л. 12.

² Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 36. Л. 14.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 20. Д. 110. Л. 14.

⁴ Там же. Л. 13.

§ 5. СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Вместе с общим развитием народного хозяйства зарождалась, росла советская авиация: возрождались авиационные предприятия, мастерские, ремонтировались самолеты, создавались авиационные школы для подготовки лётных технических кадров.

9 февраля 1923 г. Совет Труда и Обороны принял постановление об организации при Главном управлении воздушного флота Совета по гражданской авиации¹. Это постановление законодательно закрепило гражданскую авиацию в качестве самостоятельной отрасли народного хозяйства страны, обеспечило единое государственное руководство ее деятельностью. Таким образом, 9 февраля 1923 г. стало официальной датой рождения гражданского воздушного флота СССР.

17 марта 1923 г. по инициативе ряда хозяйственных и культурных организаций и учреждений РСФСР было создано первое в Советском Союзе авиатранспортное предприятие — Российское общество добровольного воздушного флота «Добролет». В уставе общества, утвержденном Совнаркомом СССР, указывалось, что оно создается «для развития Гражданского воздушного флота в пределах СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемки и иных отраслей применения воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности»².

По типу «Добролета» в том же году были созданы общества «Укрвоздухпуть» на Украине и «Закавия» — в республиках Закавказья. Деятельность созданных обществ регламентировалась соответствующими уставами, которые после утверждения их на местах местными органами власти 25 сентября 1923 г. постановлением СНК СССР после обобщения были утверждены³.

8 марта 1923 г. по инициативе широких масс трудящихся, поддержанной Центральным Комитетом РКП(б) и Советским правительством, была создана общесоюзная организация — «Общество друзей воздушного флота» (ОДВФ). Учреждение общества, отмечалось в уставе, «преследовало цель содействовать партии и правительству в создании в СССР могущественной авиации»⁴.

По примеру газеты «Известия», взявшей на себя задачу организации Всесоюзной кампании по сбору добровольных пожертвований от населения на создание собственного воздушного флота,

¹ Центральный Государственный архив Советской Армии (в дальн. ЦГАСА). Ф. 29. Оп. 3. Д. 26. Л. 411.

² ЦГАСА. Ф. 28. Оп. 3. Д. 72. Л. 64.

³ Там же. Ф. 4. Оп. 3. Д. 1445. Л. 5.

⁴ Центральный Государственный архив Октябрьской революции (в дальн. ЦГАОР). Ф. 130. Оп. 86. Д. 1089. Л. 2—6.

23 марта 1923 г. «Красный Дагестан» объявил прием пожертвований от населения республики «в пользу воздушного флота»¹.

Среди тех, кто первым откликнулся на это важное политическое дело, — Левинтов, внесший 20, Морозов — 62, Чудинов — 20, Тендова — 45 рублей. Всего же 12 апреля 1923 г. поступления составили 349 рублей золотом².

Сотрудниками аппаратов областных комитетов партии, комсомола, райкомов партии и комсомола был отчислен двухдневный заработок в сумме 3144 рубля³. Состоявшееся 18 июня 1923 г. собрание рабочих и служащих Петровского линейного отдела и станции Петровск-Порт Владикавказской железной дороги отметило: «Мы, служащие и рабочие Петровского линейного отдела и ст. Петровск-Порт, учитывая всю важность создания могущественного воздушного флота, необходимого как для восстановления экономической мощи Республики, так и для защиты нашей страны и нашей пролетарской власти от посягательств наших врагов, постановили: вместо отмеченных отчислений в Последгогод установить ежемесячное отчисление на создание воздушного флота в размере: с получающих до 10 разряда — 1%, с 10 по 18 разряд — 2% и свыше — 5%. Всю сумму отчислений направлять в фонд аэроплана «Железнодорожник» при газете «Гудок»⁴.

Рабочие и крестьяне Дагестана в условиях тяжелого экономического положения, безработицы, трудностей с продовольствием оказывали свою посильную помощь в наращивании воздушной мощи Советской Страны. Газета «Красный Дагестан» писала «Все наши вкладчики исключительно только служащие и рабочие, несущие на общее дело свои последние трудовые крохи»⁵.

Для координации работ созданных повсеместно ячеек ОДВФ 11 августа 1923 г. было организовано республиканское правление под председательством Д. Кокмасова и Н. Самурского. В президиум его входили видные деятели революционного движения: Габиев С., Тахо-Годи А., Ахундов М., Хан-Магомедов, Нагидзе Н. и Рютин, членами правления были избраны: Далгат М., Полин К., Мамедбеков К., Атаев М., Эмиров В., Кундухов М. и др.⁶

Авиация с каждым годом получала от ОДВФ все больше и больше самолетов. Общество друзей Воздушного Флота активно участвовало в строительстве аэродромов, посадочных площадок, ангаров, в налаживании работы авиационной промышленности, восстановлении и расширении авиационных заводов, авиапарков и складов.

С 1925 г. начало развиваться отечественное самолетостроение, стали совершаться регулярные полеты пассажирских самолетов

в аэропорты Северного Кавказа. Через Дагестан пролегла воздушная линия Москва — Харьков — Ростов — Баку — Тифлис акционерного общества «Укрвоздухпути».

Д. Кокмасов, Председатель СНК Дагестана, воспользовавшись услугами этого общества, в целях безопасности полетов и связывания республики в сеть воздушных сообщений страны, поднял этот вопрос перед правлением общества. В этой связи 3 февраля 1927 г. на объединенном заседании ЦИК и Совнаркома республики был заслушан информационный доклад председателя правления общества воздушных сообщений Укрвоздухпути В. Ю. Юнгмейстера, приехавшего в Дагестан для решения этого вопроса.

Объединенное заседание приняло постановление, в котором отмечалось: «Учитывая огромное экономическое, политическое и военное значение нового вида воздушного транспорта, признать необходимым организовать в центре ДАССР г. Махачкале воздушную станцию основной магистрали Москва — Харьков — Ростов — Тифлис Укрвоздухпути». Для этого было решено выделить в районе между текстильной фабрикой им. III Интернационала, городскими постройками и виноградниками ровный участок земли размером 1 км для устройства аэродрома. Принято решение подписаться на акции Украинского акционерного общества воздушных сообщений на сумму 10 тыс. рублей. Правлению Даггосрыбпромтреста «рекомендовалось вступить в договорные отношения с обществом... на предмет перевозки овежей икры в Москву и за границу на самолетах общества»¹.

К 1931 г. через Дагестан проходила воздушная линия «Добролета» (в декабре 1928 г. произошло объединение «Добролета» и «Укрвоздухпути» в единое Всесоюзное общество гражданского воздушного флота «Добролет»)² по маршруту Москва — Тифлис, с остановкой в Махачкале. Аэропланы курсировали ежедневно в обоих направлениях. В 1932 г. самолеты стали иметь в Махачкале ночевку. Для обеспечения безопасности полетов и избежания ночного пролета в г. Баку Правительством республики были начаты работы по строительству аэровокзала и бензинохранилища. В том же году «Добролет» организовал гидролинии Баку — Красноводск — Махачкала — Астрахань — Эмба, имевшие своей целью «связать эти области кратчайшим быстрейшим путем, которым можно будет обслуживать и почтовые, и пассажирские, и грузовые нужды»³.

Однако создание аэропорта, строительство аэровокзала шло медленными темпами из-за слабой организации работ и недостатков в снабжении материалами и оборудованием. Ввиду сложив-

¹ Красный Дагестан. 1923. 23 марта,

² Там же. 1923. 12 апреля.

³ Там же. 1923. 30 апр.

⁴ Там же. 12 июня.

⁵ Там же. 3 сентября.

⁶ Там же. 1924. 11 января.



¹ Красный Дагестан. 1927. 26 янв.; 28 янв.; 8 февр.

² Центральный Государственный архив народного хозяйства, из предисловия к ф. 9527.

³ ЦГА ДАССР, ф. р. 260, Оп. 9, Д. 21, Л. 15,

шегося положения правительство республики вынуждено было на специальном заседании 15 февраля 1933 г. заслушать сообщение вновь назначенного начальника Дагестанского аэропорта Гвоздарева о состоянии дел в аэропорту. Выяснилось, что Дагестанское управление связи отключило телефонную связь в аэропорту из-за неплатежей по вине Закавказского Управления воздушных сообщений за обслуживание почтой и телеграфом. Электростанция по этой же причине прекратила снабжение электроэнергией. Снабжение продовольствием летнего состава было неупорядочено. Положение усугублялось тем, что «несмотря на неоднократное обещание со стороны Закавказского Управления воздушного сообщения и его Бакинского узла, в ведении которого непосредственно находится Дагестанский аэропорт, последний никакой реальной помощи до сих пор не получил»¹. Для успешного решения задач, поставленных перед коллективом аэропорта, правительство республики приняло неотложные меры, «обеспечивающие нормальную работу Дагестанского аэропорта».

В 1933—35 гг. мероприятия по строительству Махачкалинского аэропорта стали носить более планомерный, объемный и всесторонний характер. Была произведена перестройка телефонной линии в аэропорт на двухпроводную с установкой автомата. Поле было перепахано и забороновано.

Махачкалинский аэропорт, кроме осуществления транзитных полетов, начал арендовать самолеты из различных авиаотрядов (Грозненского, Ростовского и др.), которые стали выполнять определенные народнохозяйственные задачи республики.

Первым самолетом отечественного производства, эксплуатировавшимся в аэропорту, был Т-2, на котором летчик-орденоносец Бывалов И. Х. перебрасывал на рыбные промыслы продовольствие и тару для рыбы. В день делалось 2 рейса и перевозилось около 7 т различных грузов и пассажиров. Среди первых летчиков, прибывших в Дагестан из Грозного и Пятигорска для обслуживания народнохозяйственных нужд республики, были Б. И. Лавров, И. Федотов и А. Ковригин. Авиаторы выполняли полеты по почтовому кольцу Махачкала — Гл. Сулак — Лопатино — о. Чечень — Бирюзак — Бабаюрт — Махачкала и Махачкала — Сергокала — Дербент — Касумкент — Махачкала, перебрасывая почту и рыбу. В 1934 г. в Дагестан прибыл и второй четырехмоторный самолет Т-2, который также был занят транспортировкой рыбы из отдаленных рыбных промыслов. С ближних промыслов рыба доставлялась самолетами ПО-2. На них стояли моторы отечественного производства мощностью в 100—125 л. с. Общий вес самолета с полной загрузкой составлял 1250 кг². Всего же для обслуживания Дагестана имелось 5 само-

летов, из них для перевозки почты по кольцу и рыбы — 2 и два добавочных для перевозки рыбы с промыслов.³

По транзитной магистрали проходило 10 почтовых и пассажирских самолетов, 2 тяжелых корабля и имелся один добавочный самолет, выполнявший задания при наличии необходимости¹. Эта техника позволяла разнообразить услуги, оказываемые народному хозяйству республики.

Только за 3 месяца 1933 г. аэропорт отправил и принял 31 человека и 3216 кг груза. Роль Махачкалинского аэропорта как опорного аэродрома ежегодно возрастала. Аэропорт был оснащен новейшей радиостанцией с трансформатором и собственной энергобазой.²

Большую помощь в укреплении материально-технической базы аэропорта оказывало правительство республики. В постановлении Совнаркома Дагестана от 22 октября 1934 г. предусматривалось построить до аэропорта водопровод общим протяжением 500 м. Для улучшения бытовых условий работников аэропорта было отпущено 5 тыс. рублей. В целях увеличения доходов было рекомендовано госучреждениям, предприятиям и кооперативным организациям всемерно пользоваться местными воздушными линиями». Кизлярский и Левашинский райисполкомы обязывались в 5-дневный срок провести необходимые работы по организации посадочных площадок². Было также принято решение об открытии местных внутриреспубликанских воздушных линий: Махачкала — Левашни — Кумух, Махачкала — Хунзах, Махачкала — Бабаюрт, Кизляр — Терекли — Ачикулак. Предусматривалось ходатайствовать перед Гражданским воздушным управлением СССР о дополнительных новых линиях: а) Махачкала — Коркмаскала, Маджалис, Табасаран, Уркарах, Касумкент, Ахты, Рутул; б) Махачкала — Буйнакск, Ботлих; в) приморские линии: остров Чечень — остров Тюлень — Брянск; г) Махачкала — Порт Александровск³.

К 1935 г. протяжение магистральных авиалиний на территории Дагестана составляло 255 км. Однако это количество не удовлетворяло растущие потребности и нужды хозяйственного развития республики. Магистральная авиация только на 45% удовлетворяла заказы и заявки правительства Дагестана. Центр республики не имел транспортной связи с районами нагорного и южного Дагестана, что во многом тормозило успешное решение социально-экономических задач.

Учитывая нужды и запросы Дагестана, Гражданским Воздушным Флотом страны 23 декабря 1937 г. был создан в г. Грозном 221 авиаотряд «с целью оказания повседневной помощи в хо-

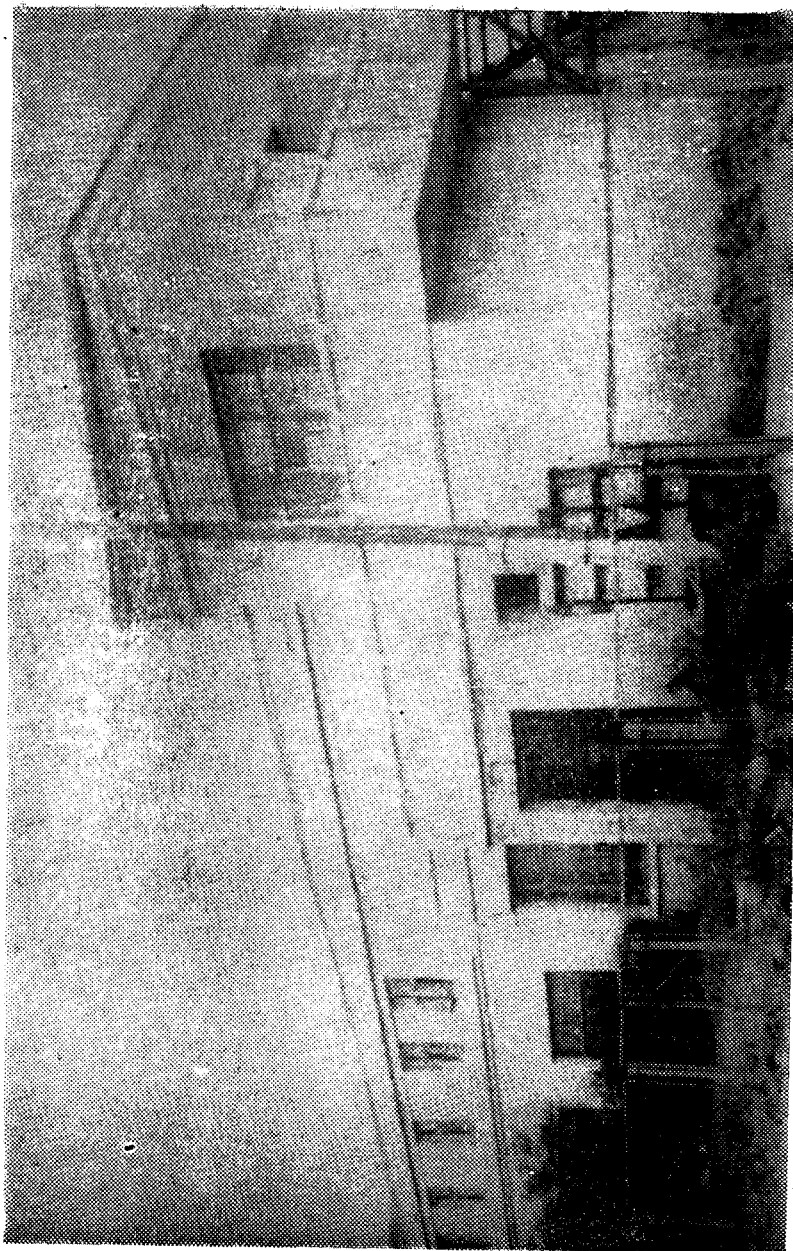
¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 13. Д. 7. Л. 152.

² Красный Дагестан. 1934. 16 ноября.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 19. Д. 758. Л. 14.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 14. Д. 7. Л. 174.

³ Там же. Л. 174.



Первое здание аэровокзала на аэродроме Махачкала I, построенное в 1939—40 гг.

зяйственном и культурном росте национальных республик, входящих в район действия данного отряда ...В район действия Грозненского авиаотряда входит обслуживание Дагестанской АССР». С этой целью в Дагестане в начале 1938 года (точных данных нет) было организовано авиазвено.

Командиром сформировавшегося авиазвена был назначен Георгий Скворцов, старшим авиатехником — Григорий Чиграй. Вместе с ними прибыли Анатолий Наливкин, Иван Бурко, техники Василий Тапунов, Гольдин и автомоторист Дрыга.

7 июля 1938 г. Совнарком Дагестана принял решение «Об утверждении промфинплана авиазвена Дагестанской АССР», в котором отмечалось, что недостаточность выделенных ассигнований во II квартале задержала развитие местных авиасообщений, в результате чего только с 25 июня была начата эксплуатация северной авиалинии, а полеты по южной трассе еще не были начаты. Совнарком Дагестана обязал Наркомат финансов в соответствии с производственной деятельностью авиазвена обеспечить финансирование в III квартале в размере 156,9 тыс. рублей, в том числе на капитальные вложения 107,0 тыс. рублей¹.

Перед авиазвеном на 1938 год были поставлены задачи освоить Северное кольцо; Махачкала — Гл. Сулак — Лопатин — ост. Чечень, Бабаюрт — Махачкала; южная линия: Махачкала — Сергокала, Дербент — Белиджи — Касумкент — Ахты — Махачкала; горное кольцо: Махачкала — Хунзах — Ботлих — Махачкала; горная линия: Махачкала — Левашин — Кумух².

К концу 1938 г. Махачкалинский аэропорт осуществлял следующие полеты: ежедневные до Москвы с остановками в городах Грозный, — Орджоникидзе, — Минеральные Воды, — Ростов-на-Дону, — Харьков и Орел. Полет длился 14 часов. Осуществлялись полеты и в города Тбилиси и Баку. На местных внутриобластных линиях строились аэродромы и посадочные площадки³. Так, были построены аэродромы в селениях Ахты, Касумкент, переоборудована посадочная площадка в Чирюрте⁴. Только за II квартал 1938 г. авиазвено совершило 95 часов полетов по доставке почты и 391 час эпизодических полетов. Было перевезено 88,7 т грузов, 4,8 т почты и 25 человек пассажиров, кроме основного аэропорта и магистральной авиалинии Москва — Баку — Тбилиси⁵.

Однако из-за недостаточного внимания райисполкомов, Управления связи, Махачкалинского горисполкома намечаемые планом освоение новых линий и постройка посадочных площадок вы-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 18. Д. 8. Л. 84.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 19. Д. 758. Л. 59.

³ Даг. правда. 1938. 5 авг.

⁴ Там же. 27 авг.

⁵ Там же. 18 авг.

полнены не были. Было освоено только северное кольцо и часть южной линии. На этом сказывалась и слабая материальная база авиазвена: имелось только 5 мелких самолетов¹.

В связи с этим бюро обкома партии 5 ноября 1938 г. приняло решение: «В целях дальнейшего развития авиации в ДАССР, в частности освоения авиасвязью горных районов республики, поручить СНК ДАССР тов. Магомедову войти с ходатайством в Главное Управление гражданского воздушного флота об организации в ДАССР авиаотряда с включением в него высотных самолетов и выделением необходимых средств на оборудование Махачкалинского аэропорта, а также рассмотреть вопрос о хозяйственном и бытовом обслуживании авиазвена и аэропорта в Махачкале»².

В результате по требованию правительства Дагестана 1 октября 1939 г. на базе звена Грозненского авиаотряда Аэрофлотом СССР был организован 223-й авиаотряд спец. применения в г. Махачкале.

В задачи созданного отряда входило обеспечение воздушной связи по местным линиям в направлениях: 1) северное кольцо: с пунктами Махачкала — Г. Сулак — Г. Лопатин — о. Чечень — Баба-юрт — Махачкала; 2) южное кольцо: Махачкала — Сергокала — Касумкент — Махачкала; 3) Кизлярское кольцо: Кизляр — Александрийская — 1 Мая — Бирючен — Крайновка — Коса Суюткина — Брянское — Бирюзак — Черный Рынок — Таловка — Кизляр.

Перед авиаотрядом стояла задача переброски местных грузов, в частности рыбы, с рыбпромыслов и борьба с азиатской саранчой на берегу Каспия и с малярией.

Выделенный в самостоятельную хозяйственную единицу отряд имел 16 пилотов, инженерно-технический персонал из 18 человек. Самолетно-моторный парк состоял из 10 самолетов и 24 моторов³. В ведении авиаотряда находилось 17 аэродромов по линиям местного значения⁴.

Однако технические данные, имевшихся самолетов ПО-2, Сталь-2, не позволяли расширять сеть авиалиний. Эти самолеты не имели тормозов. Только с получением специального самолета П-5 появилась возможность освоения горных районов.

К началу войны первые пробные полеты в Кумух, Хунзах и Леваши на самолете ПР-5, выполненные командиром авиазвена Г. Скворцовым, показали, что существующая техника не могла обеспечить регулярные полеты в горные районы и их безопасность.

Первым командиром 223 авиаотряда спец. применения был

назначен Куренин Василий Тимофеевич, замполитом Чиж Михаил Лаврентьевич, назначенный впоследствии командиром отряда¹.

Основной работой Махачкалинского авиаотряда являлась перевозка почты по авиалиниям. Динамику этих перевозок в указанные годы можно проследить по следующей таблице.*

Таблица 6

	1938 г.	1939 г.	По плану	1940 г. по отчетным данным		
				аб-солют.	в %	
					к плану	к 1939 г.

По внутрирайонным и внутриобластным линиям

— протяженность авиалиний	780	780	655	635	96,9	81,4
— число соверш. рейсов	199	503	750	324	432	64,4
— перевезено почты в тоннах						
2. По всем линиям **	14,5	22,5	55	37,33	67,8	165,9
— протяженность авиалиний	780	—	—	—	—	—
— число соверш. рейсов	—	—	—	—	—	—

Данные таблицы свидетельствуют о неуклонном возрастании количества оказанных авиаотрядом услуг. Однако эти показатели свидетельствуют и о систематическом срыве Управлением связи республики своих обязательств. Из-за недогруженности почтовыми грузами авиалиния на о-в Чечень — Бабаюрт работала лишь до о-ва Чечень, а линия на Касумкент не действовала². С 1 сентября 1935 г. пилотами махачкалинского аэроклуба началась развозка срочной корреспонденции и матриц газет «Правда», «Известия», что позволило накопить опыт ночных полетов, который особенно пригодился им в годы Великой Отечественной войны³.

Помимо перевозки грузов и пассажиров авиация выполняла в указанные годы и ряд народнохозяйственных задач. Так, начало использования авиации в сельском хозяйстве Советского Союза относится к 1922 году. В то время на Всероссийском совещании по борьбе с азиатской саранчой, приносящей огромный ущерб

* Рассчитано по данным: ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 27. Л. 7; Оп. 7. Д. 2. Л. 3.

** Других рейсов совершено не было.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 21. Д. 627. Л. 364.

² Там же. Л. 367.

³ Даг. правда. 1935. 23 авг.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 19. Д. 758. Л. 59.

² Там же. Д. 18. Л. 315.

³ Там же. Ф. 1. Оп. 21. Д. 627. Л. 367.

⁴ Там же. Л. 368.

народному хозяйству, была создана специальная комиссия по изучению возможностей использования авиации для борьбы с вредителями сельскохозяйственных растений. В 1924 г. (по другим данным 8 июля 1922 г.)¹ были осуществлены опыты по распылению с самолетов на листья бумаги мышьяковистых препаратов и изучению их действия на саранчовых. Производились они под руководством проф. сельскохозяйственной академии им. К. А. Тимирязева В. Д. Болдырева при участии энтомолога П. А. Свириденко, инженера Г. И. Коротких и Я. М. Михайлова-Сенкевича².

В 1925 г. под руководством П. А. Свириденко была организована первая в Советском Союзе авиационная экспедиция по уничтожению азиатской саранчи в районах Дагестана, расположенных на территории плавней реки Кумы. Работали два самолета. Проведенные авиационно-химические работы свидетельствовали о высокой эффективности опыления саранчи. Экспедиция впервые испытала мышьяковисто-кислый натр, мышьяковистый кальций и парижскую зелень. Вторая авиахимическая экспедиция также была проведена в Дагестане, в Ачикулакском, Кизлярском и Караногайском районах 6 июня 1926 г. Руководил работами энтомолог старший инспектор Наркомата земледелия РСФСР Б. А. Пухов. Лётная часть состояла из 4 самолетов «Копёк-Горбунок» и одного связного самолета. Самолеты были доставлены в разобранном виде на поездах. Авиаторы обработали свыше 11 тыс. га земли, зараженных саранчой. На самолетах были установлены воздушно-всасывающие опылители конструкции советских инженеров. Емкость бака достигала 300 литров.

В результате успешного проведения этой операции Наркомат земледелия РСФСР сделал заказ на изготовление специальных самолетов для сельского хозяйства³.

Руководитель отряда Б. А. Пухов, инженер-конструктор опылителей Г. И. Коротких, инженеры М. Н. Каренин, Барышев получили персональную благодарность Президиума ЦИК СССР по представлению Даг.ЦИКа и СНК ДАССР.

Только за 1926—1933 годы по ДАССР авиаметодом было обработано 131 тыс. га земли от азиатской саранчи. Учитывая, что «один рубль авиахимического метода дает эффективность в 5 рублей государству были сохранены десятки млн. рублей от устранения потерь в сельском хозяйстве». За один лётный час самолет обрабатывал ядом площадь в 25 га в борьбе с личинками малярийного комара⁴.

Работы по уничтожению азиатской саранчи на территории республики продолжались вплоть до начала Великой Отечественной войны. Если до 1936 года эти работы проводили аэроэкспедиции

СТАЗРа — Станции защиты растений Наркомата земледелия РСФСР и Авиахима СССР, то с 1937 года они выполнялись пилотами Махачкалинского авиазвена, позже — авиаотряда спецприменения.

Так, за 1940 год противомаларийным опылением было охвачено 71,9 тыс. га при плане 50 тыс. га, или 143,8%. На выполнение этих работ было затрачено 133 часа при плане 143 часа. По борьбе с сельскохозяйственными вредителями утвержденный план в 43 тыс. га и налету в 331 лётный час было опылено 44,3 тыс. га с затратой 103,0%, по налету часов — на 58,9%¹.

С 1929 года сельхозавиация стала оснащаться самолетами У-2 (ПО-2) с мотором М-11, оборудованными аэропылами. Эти самолеты поступали в разобранном виде на поезде, а на подготовленных площадках технический состав их собирал. Применение авиации при борьбе с вредителями извобило население от рытья канав, сжигания камышовых зарослей и захлестывания кулик прутьями, отнимавшими много сил у населения.

В сентябре 1931 г. в Дагестане впервые на Северном Кавказе работала научная экспедиция в составе начальника П. М. Рафеса и пилотов Пашковской авиабазы И. М. Стукалова и А. П. Киреева. Экспедиция провела в Караногайских бурунах экспериментальный посев овса с воздуха, доказав тем самым возможность и целесообразность аэросева².

25 апреля 1934 г. в Дагестан прибыло звено агитэскадрилы им. М. Горького из двух самолетов. Экипаж состоял из представителей Крайкоминспектсектора Жидкова, инструктора Жиркова и корреспондента журнала «Безбожник» Горбачева. Целью агитзвена являлось оказание помощи в завершении посевной. За время пребывания звено обслуживало 5 колхозов Махачкалинской МТС, горколхоз Сталинаул Буйнакского района³. Прилёты экипажей звена в отдаленные имения превращались в настоящие праздники. «Дагестанская правда» писала в те годы: «Колхозники, дети в праздничных нарядах, со знаменами выходили и выезжали встречать дорогих гостей. В Чир-Юрте к самолету прибыли колхозники колхозов «Комсомолец», им. Ворошилова, «Свобода». У самолета — митинги. Рапорты победителей. За два дня подняли в воздух 16 ударников урожая»⁴.

Для оказания скорой медицинской помощи отдаленным горным районам при Наркомате здравоохранения Дагестана в 1940 году командованием авиаотряда было создано авиазвено, командиром которого являлся Андриянченко С. Отряд был укомплектован опытными, знающими специалистами. Так, профессор Доброхотов оказывал скорую медицинскую помощь строителям канала

¹ Из истории авиации и космонавтики. Вып. 14. М., 1972. С. 69.

² Ордена Ленина гражданская авиация. М., 1967. С. 52.

³ Красный Дагестан. 1926. 2 июня. Даг. правда. 1933. 14 окт.

⁴ Даг. правда. 1938. 18 авг.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 60. Л. 1.

² В небе остаются следы: Очерки о зарождении и развитии гражданской авиации на Северном Кавказе. Ростов н/Д, 1982. С. 28.

³ Даг. правда. 1934. 27 апр.

⁴ Там же. 1 мая Л. 365.

им. Дзержинского, профессор Дагмединститута И. Антелава и доктор Замятин — жителям г. Дербента. Большую работу по санпросвещению населения вели ассистенты республиканской клиники М. С. Янкиан, Зимницкий. Однако к началу Великой Отечественной войны деятельность санавиации распространялась только в плоскостных и предгорных (Сергокала, Касумкент) районах. Объяснялось это отсутствием в отдаленных райцентрах посадочных площадок и маломощностью самолетного парка¹.

Коммунистическая партия, ее Центральный Комитет уделяли постоянное внимание развитию, становлению и совершенствованию советской авиации. В решениях партийных съездов и конференций давались директивы по развитию Аэрофлота.

25 февраля 1929 года и 5 июня 1931 года ЦК ВКП(б) принял постановление «О командном и политическом составе РКА»², направленные на улучшение специальной, технической подготовки и идейно-политического воспитания авиаторов. В авиационные школы и училища направлялись коммунисты, комсомольцы, юноши, отличившиеся на производстве.

IX съезд ВЛКСМ (1931 г.) принял решение о шефстве комсомола над воздушным флотом страны. «Комсомолец на самолет!» — этот боевой клич нашел горячий отклик среди молодежи.

Среди пилотов авиаотряда, пришедших в авиацию по комсомольской путевке, были И. Н. Исаев, Примов, Горшков, Лугаников, Наливкин, заслуживших почетное звание «Пилот ударник».

Таким образом, к началу Великой Отечественной войны Махачкалинский авиаотряд спецприменения стал важной составной частью единой транспортной системы республики, имевшей разветвленную сеть авиалиний и районных аэродромов.

§ 6. РАЗВИТИЕ СРЕДСТВ СВЯЗИ

Согласно конституции 1927 года Дагестан состоял из 16 округов. В связи с тем что старое административное деление задерживало культурное и экономическое развитие страны, и в результате дальнейшего изучения экономики, культуры и этнического состава республики, Дагестанская АССР была разделена на 26 районов. VII Вседагестанский съезд Советов (16 апреля 1929 г.) внес изменения в Конституцию Дагестана согласно новому районированию³. Были упразднены округа. Район стал представлять экономически цельную единицу.

В целях успешного проведения всех народно-хозяйственных мероприятий, когда особенно остро стояли вопросы обеспечения

¹ Даг. правда. 1940. 23 сент.; 1941. 6 февр.; ПАДО. Ф. 1. Оп. 21: Д. 627. Л. 365.

² КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1970. С. 176—179, 521—524.

³ Социалистическое строительство в Дагестане. 1931. № 1—2.

эффективно работающей связи с местами, партия и правительство Дагестана систематически занимались вопросами налаживания работы почтово-телеграфных учреждений.

На заседании Секретариата ЦИКа Дагестана 22 апреля 1928 г. обсуждалось положение о выполнении производственных планов. Признавая работу Окружной Конторы Связи удовлетворительной, для дальнейшего улучшения и развития связи в ДАССР, Секретариат вместе с тем признал, нормальное развитие связи в Дагестане без помощи из общесоюзных средств Народного Комиссариата почт и телеграфов является невозможным¹. Отмечалась, слабая помощь в деле развития связи со стороны НКП и ТС — Кавказского Управления связи. Ввиду того что кадров связистов — коренных жителей республики было немного, было принято решение ходатайствовать перед Северо-Кавказским Управлением связи о специальной их подготовке в г. Ростове².

Секретариат считал необходимым, — при Управлении связи установить одну руководящую должность с использованием для этой цели местного национала — связиста³. Эту должность занял Довлетханов Насрутдин Сулейманович⁴, бывший долгое время заведующим Окружной Конторой Связи (Управления народной связи) и очень много сделавший для ее успешной работы.

В первые же годы 1-й пятилетки было достигнуто некоторое улучшение в работе органов связи. Так, если до районирования почтовые агентства находились только в окружных центрах, то с 1928 г. они открылись в Кахибе, Мехельте, Цумаде, Коргмаскале, Рутуле, Чароде, Бабаюрте, Дылыме и Курахе. Открытые агентства производили все виды почтовых операций, а имеющаяся сеть письмоносцев позволяла обслуживать аулы 2—3 раза в неделю⁵.

Однако просчеты в планировании со стороны центральных органов начали сказываться уже к середине 1930 г. Согласно пятилетнему плану, утвержденному Комиссариатом почт и телеграфов СССР, предусматривалось 100% расходы на низовую телеграфную сеть (основной вид связи) возложить на местный бюджет. Но республика, имевшая тяжелое экономическое положение, была в состоянии выделить только 25% средств⁶. Несмотря на просьбы со стороны областного комитета партии, правительства республики, Комиссариат почт и телеграфов, за исключением выделенных 2 тыс. столбов и необходимых материалов и инструментов (кроме проводов) помощь не оказал. Выделенного материала хватило только на телефонизацию линии Ботлих — Цумада и

¹ Очерки истории Дагестана. Махачкала. 1957. Т. 2. С. 154.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 37. Оп. 21. Д. 79. Л. 40.

³ Там же. Л. 47.

⁴ Там же.

⁵ Красный Дагестан. 1929. 23 мая.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 9. Д. 8.

Кахиб — Хунзах — Гуниб, которые к концу ноября 1930 г. благодаря самоотверженности местных партийных и советских органов были закончены¹.

Почтовой связью было охвачено только 25,7% населенных пунктов и 60,1% населения. Телеграфно-телефонную связь из 29 райисполкомов имели только 18, из 595 сельских советов — 32, а из всей сети колхозов и совхозов (425) — только 2. Почта зачастую доходила лишь на 10-й день со дня отправки. «На 13-м году революции только 2% населенных пунктов обслуживалось электросвязью и 30% почтой. Весь почтовый тракт, составляющий основную почтовую связь, имеет протяжение 255 км и охватывает только 6,8% с/советов².

Из-за отсутствия транспорта и денежных средств окружная контора была не в состоянии иметь регулярную почтовую связь со многими районами. По главным трактам почта зачастую перевозилась на волах. Полученные автомобили из-за отсутствия запчастей и длительности эксплуатации, не были в состоянии обслужить «даже один участок тракта»³.

Такое состояние связи в значительной степени объяснялось тем, что хотя правительство республики вопросам развития связи уделяло достаточное внимание, окончательное определение размеров капитальных вложений и материально-техническое снабжение этой отрасли находилось в ведении Северо-Кавказского Управления связи. В целях устранения этого положения областной комитет партии и правительство Дагестана неоднократно обращались с просьбой к наркому почт и телеграфов устранить это «крайне ненормальное создавшееся положение». В одном из ходатайств отмечалось, что многие окружные центры республики Северного Кавказа еще в 1929 году имели четкую связь с Москвой, в то время как Махачкала этой связи до сих пор не имеет. «Вообще же улучшение связи согласно решению партии по укреплению районов, С.-Кавказским Управлением связи умышленно или же по халатности по Дагестану задерживалось. В начале августа оно официально уведомило, что все мероприятия по улучшению связи на Дагестан и нац. области не распространяются. Нельзя не обратить и не отметить линию поведения Северо-Кавказского Управления связи как безразличное отношение к нуждам Дагестана вообще»⁴.

Вскоре после ходатайства постановлением Даг. ЦИКа и Совета Народных Комиссаров от 18 октября 1939 г. Дагконтора народной связи была упразднена и организовано Управление народной связи ДАССР. Задачами управления являлось планирование, организация, руководство, инструктирование всех видов

связи (почта, телеграф, телефон, радио). По вопросам специального характера Управление непосредственно подчинялось Наркомату почт и телеграфов СССР, во всех остальных вопросах руководствовалось директивами ЦИК и СНК ДАССР¹.

Эти меры и добросовестная работа связистов позволили уже 2 октября 1931 г. охватить сельские советы 100%; связью вместо 53,4% в 1930 г. населенных пунктов — 39,7%; вместо 25,7%, совхозов — 100% вместо 66,6% и всего населения — 63,6% вместо 60,1%².

Однако эти меры не могли ликвидировать значительное отставание средств связи от нужд республики. К концу полугодия 1931 г. было недостроено новых линий на 372 км, недопротяжение проводов составило 772 км³. Результаты обследования Управления связи Дагестана по вопросам выполнения решений центральных и местных органов власти с 10 по 30 октября 1931 г. показали, что постановление СНК РСФСР от 7 января 1931 г. о телефонизации всех райцентров с Махачкалой было выполнено по линейным сооружениям только на 48%, по подвеске проводов — на 29,6%. Постановление СНК ДАССР от 4 сентября 1931 г. о форсировании работ по строительству электросвязи и телефонизации всех совхозов также не выполнены. Осталось невыполненным и постановление СНК ДАССР от 8 октября 1931 г. по постройке телефонной линии Кумух — Кули. Комиссия Рабоче-Крестьянской Инспекции констатировала, что общее состояние хозяйства связи Дагестана на сегодняшний день продолжает отставать в темпах развития по сравнению с другими отраслями народного хозяйства. Хозяйство связи не удовлетворяет поставленные требования социалистического строительства и продолжает оставаться узким местом, особенно в качественном отношении. Было также отмечено, что плановые задания по развитию почтовой сети в основном были перевыполнены: по созданию штатных агентств — на 23%, внештатных — на 8%. По развитию электрической связи отмечалось, что существует угроза невыполнения плана, хотя за короткий срок проделана огромная работа. Причиной этого явилось халатное отношение к своим обязанностям Ботлихского, Дахадаевского, Караногайского, Бабаюртовского, Курахского, Ачикулакского и Буйнакского райисполкомов⁴.

Ввиду отставания темпов линейных работ от нужд развития связи Совет Народных Комиссаров ДАССР 14 апреля 1932 г. принял постановление «О подготовке к строительным работам связи в 1932 году», в котором было решено: «Считать необходимым организовать при Управлении связи ДАССР отдельную стройкон-

¹ ЦГА ДАССР, Ф. р. 37, Оп. 20, Д. 135, Л. 220.

² 10 лет социалистического строительства Дагестанской АССР. Махачкала, 1931. С. 98.

³ Социалистическое строительство Дагестана. 1931, № 7—8, С. 36.

⁴ ЦГА ДАССР, Ф. р. 117, Оп. 12, Д. 76, Л. 26.

¹ Красный Дагестан. 1930. 30 апр., 26 ноября.

² ЦГА ДАССР, Ф. р. 37, Оп. 19, Д. 236, Л. 24.

³ Там же, Ф. р. 260, Оп. 9, Д. 19, Л. 2.

⁴ ПАДО, Ф. 1, Оп. 9, Д. 74, Л. 24.

тору Северо-Кавказского треста связи»¹. Создание этой конторы во многом способствовало ликвидации огромного прорыва в выполнении I пятилетнего плана. Количество почтовых предприятий возросло почти в пять раз (до революции было 34, к началу пятилетки — 69, на 4 июля 1932 г. — 158), для обслуживания одного социального сектора имелось почти столько же почтовых ячеек (31), сколько их было до революции во всей республике².

Значительно возросло количество сельских писемосцев (с 64 до 283), автогаражей (с 2-х до 3-х), почтовых автобусов (с 2-х до 4-х). Такое неравномерное развитие средств связи в годы первой пятилетки объясняется прежде всего сокращением первоначально предусмотренных ассигнований на развитие связи. В ходе выполнения пятилетнего плана в стране потребовалось увеличить средства для тяжелой индустрии, их можно было получить путем перераспределения между другими отраслями хозяйства. На развитие всех видов связи Дагестана было намечено вложить 5,2 млн. руб., а было вложено только 3,3 млн. руб.³ Пятилетка была выполнена лишь на 54%. Сказались и недостатки в системе начисления зарплаты, организации труда, приведшие к большой текучести рабочей силы.

Связь в Дагестане к концу пятилетки из-за слабой технической базы продолжала оставаться «узким местом», которое тормозило темпы развития республики. Количественный рост предприятий связи не всегда связывался с их качественной работой.

На основе решений XVII съезда партии и XVII партийной конференции были определены конкретные задачи развития экономики и культуры Дагестана, в том числе и развитие связи. Состоявшаяся вскоре V сессия Даг.ЦИКа (10 мая 1933 г.) и II пленум обкома ВКП(б) (25—27 мая 1934 г.) обсудили и утвердили контрольные цифры народнохозяйственного и социально-культурного строительства в республике на 1933 год.

Признавая важное значение эффективно работающей связи, V сессия ЦИК Дагестана определила общую сумму капитальных вложений в эту отрасль в 863,1 тыс. руб.⁴

Значительные изменения в области почтовой связи произошли в годы второй пятилетки. Так, количество райотделов связи за этот период увеличилось с 30 до 39, а предприятий связи — с 160 до 630, или на 393,7%. Количество колхозных писемосцев возросло с 83 до 810 человек, или на 371,5%⁵.

Институт колхозных писемосцев в нашей стране был создан совместным постановлением Наркомата земледелия и Наркомата связи СССР 4 июня 1934 г. В принятом решении отмечалось: «В целях правильной организации почтовой связи в колхозах и свое-

временной доставки почтовой корреспонденции и печати в политотделы МТС, в колхозы и на дом колхозникам — выделить колхозных писемосцев и возчиков почт». Длина их маршрута должна была быть не более 12 км, вес же почты не выше 15 кг¹.

Однако надо отметить, что в Дагестане сеть сельских писемосцев для обслуживания селений, куда они должны были доставлять корреспонденцию, и осуществлять все виды услуг, вплоть до приема вкладов в сберкассы существовала еще с 19 февраля 1928 г.

Количество почтовых ящиков возросло за пятилетку до 607 штук. Однако одно почтовое отделение в городе приходилось на 8500 человек, а один почтовый ящик на 1800 человек. В селах соответственно на 3780 и 1670 человек².

Плановые задания по развитию автопутей не были выполнены из-за недопоставок автомобилей из Наркомата связи. Вместо плановых 22 автомашин Управление к концу пятилетки получило 12, что не позволило механизировать наиболее протяженные тракты. В целом автомобильный парк возрос с 7 автомобилей до 60. Однако большинство из них из-за отсутствия резины и запчастей простаивало.

Протяжение гужевых трактов с 7211 км возросло до 7927 км (на 9,9%), план пробега по гужевому тракту также был перевыполнен на 5,9%. Конно-почтовых станций на конец пятилетки стало 11 вместо планируемых 10.

Стационарными почтовыми предприятиями были охвачены: сельские советы — 30,4% (в 1934 г. — 25,9%), МТС — 80% (1934 г. — 91,9%), совхозы — 81%, (1934 г. — 72,7%), и населенные пункты — 10,1% (1934 г. — 9,5%).

Из 648 сельсоветов ежедневный почтовый обмен совершался в 66, или 10,2%, 6 раз в неделю — 399, или 61,6% и 5 раз в неделю — 183, или 28,2%³. На учащение хода почты, кроме увеличения количества механизированных автотрактов и хорошей работы конно-почтовых станций, введения института сельских писемосцев, большое значение имело и выделение им велосипедов, число которых к концу пятилетки составило 400⁴. Воздушные перевозки в годы второй пятилетки организовать не удалось ввиду предъявления Северо-Кавказским отделением Гражданского Воздушного флота больших финансовых условий.

План по распространению изданий был выполнен на 99%, в том числе по центральной печати — на 112%, краевой — 102,5%, республиканской — 84,3%, районной — 102,7% и по рознице — на 127%⁵.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 12. Д. 15. Л. 369.

² Дагестан 15 годовщине Октября. Махачкала. 1932. С. 36.

³ Даг. правда. 1932. 24 февр.

⁴ Там же. 1933. 12 марта.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 13. Д. 93. Л. 8.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 13.

² Там же.

³ Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 145. Л. 3.

⁴ Там же. Ф. р. 260. Оп. 13. Д. 93. Л. 8.

⁵ Там же. Ф. р. 62. Оп. 18. Д. 145. Л. 5.

Задачи, вставшие перед трудящимися Дагестана в третьей пятилетке, обусловили необходимость перестройки и поднятия на качественно высокий уровень работу всех видов связи. Особенно важно было иметь ежедневный обмен почты, четкую работу телефона и телеграфа в каждом райцентре, сельском совете, колхозе, совхозе и МТС.

В этой связи 5 июня 1938 г. Совнаркомом Дагестана для улучшения обслуживания населения и местных потребностей принял постановление «О дополнительной сети сельских почтовых агентов связи в отделениях связи», в котором отмечалось открытие 10 таких агентств и преобразование 6 агентств в пяти районах в отделения связи¹.

Эти меры правительства республики позволили резко улучшить работу связи. Так, в Докузпаринском районе был успешно проведен капитальный ремонт низовой сети на протяжении 50 км. Была установлена телефонная связь со всеми сельскими советами. В селениях Горах и Чах-чахе открылись почтовые агентства, давшие населению возможность получать корреспонденцию в день ее прибытия с железнодорожной станции Белиджи².

В каждом районе и крупном населенном пункте были открыты почтовые отделения. Самые высокогорные районы Дагестана — Чародинский, Цунтинский, Тляратинский, Ахтынский, Цумадинский и Рутульский были охвачены телефонной связью с центром республики.

В системе мероприятий, направленных на повышение качества организационного руководства, важное значение имело усиление контроля за исполнением принятых решений. В этих целях Совнарком Дагестана 21 июля 1939 г. вернулся к обсуждению хода выполнения своих постановлений от 21 апреля и 13 мая, а также «О работе Управления связи и плана капитальных вложений на 1939 год». При рассмотрении этого вопроса отмечалось, что указанные выше постановления за первое полугодие 1939 года не выполнены, из-за необеспеченности проектно-сметной документации. За невыполнение этих постановлений был наказан и.о. начальника Управления Связи Мешков и предупрежден, что в случае дальнейшего игнорирования решений правительства он будет освобожден от занимаемой должности³.

Были предприняты конкретные меры, направленные на укрепление материально-технической базы. На смену старой технике приходила новая. К началу года на Махачкалинском телеграфе было 23 аппарата «Клонфер», получено за год 10 новых аппаратов, 43 — «Морзе», 4 — «БОДО», 2 — «Тремль»⁴. Эти конструкции были самыми современными и намного повышали производи-

тельность труда телеграфисток. Для сравнения: если до революции на центральном телеграфе стоял один аппарат «Морзе», пропускная способность которого была 20 телеграмм в сутки, то теперь один скоростной буквопечатный аппарат «Бодо» способен был передать и принимать до 4000 телеграмм в сутки¹.

Возрастали и объемы услуг и операций, проводимых учреждениями связи. Только за один день 21 октября 1939 г. Махачкалинская почтово-телеграфная контора доставила трудящимся города около 6 тыс. писем, 900 телеграмм, 200 посылок, оплатила 190 переводов на общую сумму 55 тыс. руб. Принято от населения более 6 тыс. писем, 700 телеграмм, 175 посылок и 140 переводов на сумму 35 тыс. рублей². Это свидетельствовало о поднятии роли и значения почтово-телеграфных учреждений, о все большей заботе и учете нужд трудящихся республики.

Однако в отдельных почтовых учреждениях из-за преступной халатности, формально-бюрократического отношения к делу имелись случаи, когда, например, в Ходжалмахах 11 дней пролежала корреспонденция из 74 мешков и 742 посылок, в Касумкенте с января по октябрь имелось 68 неоплаченных переводов на сумму в 12,0 тыс. рублей. В результате этого замедление телеграмм по республике составило 13%, 47% замедлено на передаче и 25% телеграмм было вручено адресатам в искаженном виде³.

Ввиду этого областной комитет партии принял меры по организационному укреплению аппарата Управления связи. Если раньше в руководстве этой отраслью стояли люди с боевым революционным прошлым, но не имеющие специального образования, то в середине 1940 г. начальником Управления был назначен инженер-связист М. Тарасов, ранее работавший в системе Наркомата связи СССР. Была укреплена партийная и комсомольская организация Управления связи⁴.

Активным помощником партийной организации стала комсомольская организация. Так, все 27 членов ВЛКСМ Махачкалинской конторы связи являлись ударниками производства. Они становились наставниками молодежи, опекая и щедро передавая им свой опыт работы. Так, механик Василий Швидков много помогал поступившим на работу надсмотрщикам, по обучению молодых телефонисток большую работу вела Перепелицына⁵.

Наметившиеся положительные сдвиги в работе были отмечены в Совнарком Дагестана, при обсуждении вопроса 2 августа 1940 г. «О работе Управления связи ДАССР за 1 полугодие 1940 г.» Однако принципиальный анализ состояния работы показал большие имеющиеся резервы и возможности для коренного улучшения дела. Одним из факторов, тормозящих работу, была

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 18. Л. 78, 80.

² Даг. правда. 1938. 1 ноября.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 19. Д. 14. Л. 74.

⁴ Там же. Ф. р. 260. Оп. 18. Д. 176. Л. 93.

¹ Даг. правда. 1940. 28 августа.

² Там же. 1939. 26 октября.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 19. Д. 23. Л. 169.

⁴ ПЛДО. Ф. 1. Оп. 21. Д. 2. Л. 39.

⁵ Даг. правда. 1940. 5 июля.

признана слабая производственно-трудовая дисциплина. Было отмечено, что Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на 8-часовой рабочий день» в учреждениях связи проработан формально. В целях повышения эффективности и скорости доставки корреспонденции на автотрактах трансляционная контора была переведена на хозрасчет. Были приняты и другие меры¹. 18 районным конторам были высланы комплексные бригады для оказания практической помощи, активизации доходности и улучшения их работы.

Для ознакомления широких масс связистов с передовыми методами и приемами труда был налажен выпуск ежемесячного бюллетеня, в котором подробно характеризовалась работа каждого райотдела связи.

Правительством республики была поставлена задача — обеспечить четкую работу связи для обслуживания республиканской ударной стройки — строительства канала им. Ф. Дзержинского и других объектов, где работало более 50 тыс. человек. Поставленная задача была успешно решена.

На 1.1.1940 г. республика насчитывала 35 районов (4 района вошли в состав Орджоникидзевского края), 597 сельсоветов, 1089 колхозов, совхозов 9 и 15 МТС².

В них имелось на начало года 235 почтовых предприятий, к концу года с открытием 12 новых стало 247. Из них: контор связи — 31, отделений (без перевозки почты) — 67, по перевозке почты — 1, агентств связи — 144. Увеличилось количество почтовых ящиков. Если в начале года их число составляло 206, из них в сельской местности 794, то на 1.1.1941 г. это составило 927, в сельской местности — 805³.

Произошло и некоторое улучшение и в охвате учреждений связи населения. Если в городах на начало 1939 года, на одну почтовую точку приходилось 9973 человека, то на 1.01.1940 г. — 9475 человек. В селах соответственно 3447—3279 человек. Количество исходящих письменных отправок составило на каждые 100 человек в год 650 и 780 соответственно.

Однако обмен почты сельских советов с райцентрами значительно ухудшился. На 1.1.1940 г. из 597 сельсоветов 1 раз в день обменивались почтой 214, 6 раз в семидневку — 383, то на 1.1.1941 г. только 46 сельсоветов обменивались почтой 1 раз в день⁴. Это было вызвано уменьшением количества почтальонов: вместо 707 их стало 651 человек, а также неналаженностью работы колхозных почтальонов⁵.

Другой не менее важной причиной, которая ухудшила работу почтовых учреждений, являлось отсутствие авторезины на авто-

мобилях. В докладной записке на имя Наркома связи СССР Пересыпкина И. Т. от 29 ноября 1940 г. начальник Управления связи Дагестана М. Тарасов отмечал «...2 основных почтовых автотракта расстоянием один 135 км, второй более 200 км совершенно парализованы отсутствием резины. На 27.XI. работает одна машина в горах, в южном (Дагестане) машины стоят, очистку почтовых ящиков в городе производим пешим порядком, все лошади переброшены на мелкие участки для возки почты, т. к. эти колхозы своих лошадей не имеют. Из-за отсутствия авторезины в Буйнакске второй месяц лежит более 2 тыс. посылок в горные районы, лежат и киноленты, лежит и бензин для радиоузлов, лежат наши материалы для ремонта телефонов»¹. Естественно, что это сильно повлияло на выполнение плана 1940 г. по росту доходов от радио и телефона.

С начала третьей пятилетки началась перевозка почты по открывшимся авиалиниям. В 1938 г. авиацией было перевезено почты — 377,1 кг, груза — 13,934 кг. Это позволило доставку газетно-письменной корреспонденции на некоторые рыбные промыслы и в райцентры производить ежедневно, тогда как ранее при перевозках на промыслы и до Бабаюрта гужевым транспортом почта доставлялась на третий день. В 1939 г. перевозка почты по авиалиниям составила 22,5%².

Значителен был и рост телеграфной и междугородней телефонной линии. Если до революции телеграфная связь имела только в 28 почтовых предприятиях, то на 1 июля 1932 г. — на 116 предприятиях. Протяжение телеграфно-телефонных линий, составившее до революции 800 км, к 1 июля 1932 г. достигло 2363 км. С 0,5% населенных пунктов до революции до 6,7% к 1932 г. повысилось обслуживание телеграфной связью населенных пунктов.

Махачкалинский телеграф приобретал все большее значение, снабжался более совершенными скоростными аппаратами «Бодо», коммутационными приборами и трансляционными установками.

Вместе с тем большим недостатком являлась перегруженность проводов основных магистралей, главным образом Махачкала — Ботлих и Махачкала — Кумух, что значительно замедляло телеграфный обмен. Существующая проволочная междугородная и межрайонная связь не отвечала возрастающим потребностям и нуждалась в коренной реконструкции³.

Протяженность телеграфно-телефонных линий была ниже плановой на 763 км, а протяженность проводов — на 2115 км⁴.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 20. Д. 52. Л. 216, 217.

² Там же. Ф. р. 464. Оп. 7. Д. 2. Л. 1.

³ Там же. Л. 2.

⁴ Там же. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 121. Л. 31 об.

⁵ Там же. Ф. р. 464. Оп. 7. Д. 2. Л. 2.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 22. Д. 627. Л. 362.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 17. Д. 81. Л. 10; Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 27. Л. 7.

³ Дагестан к 15-й годовщине Октября. С. 67.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 11. Д. 37. Л. 5.

Наряду с усилением Центрального телеграфа в столице республики увеличилась и роль городских и районных телефонных станций. Количество городских телефонных сетей стало 5, вместо 3-х до революции. В сельской местности до революции телефонных сетей не было, к концу 1932 г. их количество составило 18.

Число установленных телефонов с 614 на первый год второй пятилетки выросло до 1050.

На медленное строительство новых телефонных станций влияли, во-первых, острый дефицит в телефонных приборах и материалах, и во-вторых, неотложная необходимость развития и усовершенствования существующих телефонных станций и в первую очередь — махачкалинской.

Состоявшаяся в 1933 г. I Всесоюзная конференция по реконструкции и развитию связи, обсудившая вопросы развития связи во второй пятилетке, отметила, что дальнейшее развитие электрической проволочной связи и радиосвязи, имеющее исключительно важное значение как для нужд народного хозяйства, так и для укрепления обороны, «выступает во вторую пятилетку, значительно отставая от общего уровня хозяйственного развития, от темпов социалистического строительства». Конференция особо отметила, что главный упор должен быть сделан на форсирование реконструкции и развитие магистральной проволочной связи и рационализаторских мероприятий, повышение эффективности использования оборудования, повышение скорости и качества работы и в особенности развитие радиосвязи, «как не требующей больших затрат дефицитного металла»¹.

Учитывая острую нехватку телеграфно-телефонных материалов, в особенности проволоки, кабеля изоляторов, их частую порчу и уничтожение в отдельных населенных пунктах, ЦИК и СНК Дагестана приняли 19 декабря 1933 г. постановление «Об ответственности за исправное состояние телеграфно-телефонных линий». В этом суровом, но оправданном условиями времени и решаемыми задачами документе отмечалось, что все райисполкомы и сельские советы несут полную ответственность за сохранность телеграфно-телефонных линий и проводов, проходящих по их территории. Перед прокуратурой и органами милиции ставилась задача производить в срочном порядке расследования, привлекая виновных к ответственности согласно закону от 7 августа 1932 г. как за расхищение социалистической собственности. Эта мера позволила значительно уменьшить смету расходов Управления связи республики на ремонтные работы².

VI сессия ДагЦИКа, намечая контрольные цифры народного хозяйственного и культурного строительства на 1934 год в области связи, установила необходимость построить телефонно-

телеграфных линий на 192 км (110,4% к 1933 году), подвесить провода на 3435 км (61% к 1933 году) и определила общую сумму капитальных вложений по всем видам связи в размере 1300 тыс. руб., особо отметив «окончание в кратчайший срок намеченного планом 1934 года полного охвата всех райцентров двухсторонней телефонной связью»¹.

Ход выполнения решения VI сессии ДагЦИКа в области развития связи тщательно контролировался СНК ДАССР. Заслушав 4 августа 1934 г. вопрос «О ходе работ по строительству и ремонту электрической связи», наряду с положительной работой СНК отметил и существенные недостатки, а именно: строительство низовой связи по социалистическому сектору было выполнено лишь на 19,9% к плану, а строительство по сельским советам даже не начато; слабость контроля за качеством производимых строительных и ремонтных работ и пассивность в этом отношении райисполкомов и сельских советов².

В выполнении напряженных заданий активную помощь органам связи оказывало местное население. Так, во время телефонизации Южного Дагестана и установления его связи со столицей республики в 1934 г. помощь населения позволила досрочно выполнить плановые задания. Прямая связь была установлена не только с райцентром Рутульского района, но и с Цудахарским и Аракуньским сельсоветами. Благодаря помощи местного населения была установлена телефонная связь с центром Северо-Кавказского края — Пятигорском. К районному съезду Советов закончились работы по телефонизации аулов Гергебиль и Кегер³.

Значительных успехов достигли органы связи в канун празднования 15-летия образования Дагестанской АССР. Так, Управление связи провело велоэстафету, которая охватывала три главных маршрута, включая 21 районный центр. Целью эстафеты являлось оказание практической помощи райотделам связи⁴. Колхозники, бывшие красные партизаны Чародинского района, при помощи районного отделения связи телефонизировали 10 сельских Советов⁵. Была закончена телефонизация Карабулак-кентского района, все районные учреждения стали иметь прямую связь с сельсоветами⁶. Если в начале 1933 г. один Каратинский сельсовет имел телефонную связь с райцентром, то к концу 1934 г. — уже 4 сельсовета, а перед празднованием юбилея республики — все сельсоветы (11). Была начата и телефонизация аулов⁷. Махачкалинским райотделом связи была установлена ежедневная почтовая связь с рыбзаводами Караман, Сулак, Ло-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 14. Д. 9а. Л. 323—326.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 12. Д. 172. Л. 14—15.

³ Даг. правда. 1934. 28 окт., 5 ноября, 22 ноября.

⁴ Там же. 1935. 12 июня.

⁵ Там же. 23 июня.

⁶ Там же. 12 сент.

⁷ Там же. 21 июня.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 11. Д. 86. Л. 19—20.

² Там же. Ф. р. 37. Оп. 20. Д. 211. Л. 207.

патин и остров Чечень. Почта стала доставляться на почтовых автомобилях, заменивших гужевой транспорт¹.

К концу марта 1937 г. была начата телефонизация аулов Хивского района. Во многих из них открывались почтовые отделения².

К 20-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции в Агульском, Тляратинском районах были установлены телефонные станции. Левашинский и Унцукульский райотделы были оснащены новейшей по тем временам аппаратурой³. В одном только Гунибском районе имелось 4 почтовых отделения и 3 агентства связи. Только в течение III квартала 1936 г. жители получили более 15 тыс. писем. Одних газет и журналов было получено 82 тыс. экземпляров. Наиболее отдаленный Цунтинский район имел 2 почтовых отделения. Жители района в III квартале 1937 г. получили 3 тыс. писем, телеграмм и свыше 7 тыс. газет и журналов⁴.

23 февраля 1936 г. Совет Народных Комиссаров Дагестана принял постановление «О строительстве низовой связи в ДАССР», в котором отмечалось, что «... план, спущенный Наркоматом связи по строительству низовой телефонной связи в ДАССР на 1935 год выполнен по линии вместо 500 км — 502,6 км, и по подвеске проводов вместо 600 — 819,2 км»⁵.

Правительство республики понимало, что от состояния низовой связи и междугородних телефонных связей зависит выполнение многих социальных и народнохозяйственных задач, и поэтому ежегодно рассматривало на своих заседаниях состояние дел в этих отраслях связи. Так, 21 декабря 1935 г. было принято постановление Совета Народных Комиссаров Дагестана «О состоянии междугородних телефонных связей по ДАССР». В нем была дана критическая оценка состояния слышимости междугородних телефонных сообщений, выявлены причины, их вызывавшие, и намечены необходимые меры, устраняющие недостатки. Из-за слабого технического состояния цепей, вызванного нехваткой материала, из Махачкалы на Дербентское направление на одну цепь подключалось параллельно 10 райцентров; по направлению Буйнакса на две цепи подключалось 17 райцентров и в северном направлении на одну цепь 8 райцентров. А использование телеграфных проводов не обеспечивало надежной связи. Проволочное хозяйство по главным магистралям и межрайонным линиям имело сильную коррозию и обрывы из-за длительной эксплуатации (более 30—45 лет) и разновидности проводов. Сказывалась и низкая квалификация линейных кадров⁶.

¹ Даг. правда 1935. 28 сент.

² Там же. 1937. 24 марта.

³ Там же. 9 окт.

⁴ Там же. 23 ноября.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 16. Д. 13а. Ч. II. Л. 343.

⁶ Там же. Оп. 15. Д. IIа. Л. 748.

Для устранения в какой-то мере этой нагрузки на цепи междугородних телефонных сообщений 5 января 1936 г. СНК ДАССР было принято решение «Об утверждении Генплана по строительству и переустройству междугородних телеграфно-телефонных связей ДАССР и о плане капитального строительства хозяйства связи на 1936 г.» В целях упорядочения сетей электро-связи и создания единой структуры организации электрической связи на основе реконструкции было принято решение упразднить радиальность за счет уплотнения существующего оборудования и дающего возможность их подключения в существующую генеральную схему электросвязи Дагестана.

И. Самурский — 1 секретарь Дагестанского обкома ВКП(б) в письме на имя Наркома связи СССР Рыкова А. И. по этому поводу писал, что: «Из 39 районов — 17 имеют однопроводные цепи, т. к. многие районы производят обмен телеграмм по телефону, то качество прохождения телеграмм и их обработка крайне низка»¹. Была выражена просьба помочь материалами из-за острой нехватки которого сильно страдало линейное хозяйство.

Однако «... отдельные управления Наркомата связи, имея объемистые материалы, характеризующие плохую работу Дагестанского управления, почему-то до сих пор молчат и не оказывают Дагестану никакой помощи» — писала в те годы газета «Социалистическая связь»².

Несомненный интерес представляют сведения, характеризующие насыщенность средствами связи. На конец 1940 г. количество населения на одно предприятие телеграфа — 34 962 человека, на один переговорный пункт междугороднего телефона — 26 194 человека, протяжение проводов в км на 100 квадратных метров территории составила 16,6, количество исходящих телеграмм на 100 человек в год составило 45,5 штук, количество междугородних телефонных переговоров на 100 человек в год — 25,8³. Эти данные были значительно выше данных за конец 1939 года.

Произошли положительные сдвиги и в работе внутрирайонной телеграфно-телефонной связи. Монтированная емкость номеров с 324 была доведена до 344. Протяжение линий увеличилось на 13,15 км, проводов — на 443,5 км. Увеличилось количество телефонных станций — их стало 27. Был произведен большой объем ремонтно-восстановительных работ. Из 594 сельсоветов телефонную связь имели 370, из 1268 колхозов — 106, или 8,1%⁴. Вместе с тем, анализируя общее состояние внутрирайонной телеграфно-телефонной связи и обеспечение ею нужд и запросов народного хозяйства республики, надо отметить, что оно было неудовлетворительным. Так, план по телефонизации сельсоветов не был вы-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 13. Д. 13. Л. 9.

² Социалистическая связь. 1936. 10 января.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 7. Д. 2. Л. 16.

⁴ Там же. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 121. Л. 33.

полнен. По райцентрам средняя плотность количества телефонных аппаратов на 100 человек составляла от 0,9 до 1, или 100—120 жителей на 1 телефон¹. По республике имелась однопроводная телефонная связь длиной в 1483 км, с большим количеством присоединенных телефонных аппаратов: до 4-х аппаратов — 200 абонентов и свыше 4-х аппаратов — 80 абонентов. Естественно, что такая загруженность не могла способствовать хорошей слышимости и надежности в работе.

На конец года возросли и емкости использования городских телефонных сетей. Их общее количество составило 50. Использование номеров с 2934 было доведено до 3103, или же на 86%. Средняя плотность количества телефонных аппаратов на 100 человек по республике составила 0,34; по Махачкале — 1,5 (или 65 человек на 1 телефон), по Дербенту — 0,8, Буйнаксу — 0,9, по Хасавюрту — 0,8². Слабое использование емкости станций было вызвано отсутствием телефонных аппаратов. По этой же причине было не использовано 493 свободных номера на ГТС.

К началу 1928 г. в республике были созданы технические и организационные условия для плодотворной работы радиовещания. Организованный в феврале 1928 г. радиосовет при уполномоченном ДагЦИКа и общество «Радиопередача» стали больше уделять внимания вопросам повышения идейно-художественного уровня радиопередач, обеспечения регулярного выхода в эфир программ на языках народов Дагестана.

Большой популярностью среди населения республики пользовались передачи «Час бедняка», «Кулак и батрак», «Почему возможно построить социализм в нашей стране?», «Сделать все колхозы большевистскими, а колхозников — зажиточными» и т. д. Для сельского радиослушателя в доступной форме рассказывалось о первых успехах колхозных хозяйств, о претворении в жизнь ленинского кооперативного плана.

К концу первой пятилетки были продлены значительные работы по радиофикации населенных пунктов. К началу пятилетки в республике имелось два радиоузла — в Махачкале и образцово-показательном районе по радиофикации городе Буйнакске. Действие махачкалинского радиоузла распространилось на три села, Буйнакского — на пять. В конце пятилетки имелось 11 трансляционных узлов и 3619 радиоточек³. Такие районные центры, как Дербент, Хасавюрт, Буйнакс, Кизляр и Махачкала, имели развитую сеть радиофикации. Для установления радиоузлов в районные центры командировались квалифицированные специалисты, курсанты, а также лица, окончившие специальные школы кинорадиомехаников⁴.

На вторую пятилетку капитальные вложения в радиофикацию составили 172,9 тыс. руб.¹ На 1 октября 1933 г. из 14 радиоузлов 6, из 2842 трансляционных точек 477 находились в горных районах, а всего в селах имелась 531 радиоточка. Почти во всех трансляционных узлах были созданы радиостудии для внутрирайонного радиовещания.

В этот же период началось широкое строительство в колхозах собственных радиоузлов. Одним из первых он был построен в рыболовецком колхозе им. 13-летия Октября на острове Чечень. Репродукторы решением правления колхоза были установлены в избах ударников лова². Только в одном ауле Ахты, кроме собственного радиоузла, передающего музыкальные и детские передачи, лекции и последние известия, имелось 320 радиостановок³. Колхоз им. Сталина аула Чох за каждое радиовыступление своей собственной радиостудии выплачивал ей по 20 трудов дней⁴.

Ежегодно увеличивалось количество радиоузлов и радиоточек. Так, если в 1932 г. в Дагестане было 11 радиоузлов, то в 1937 г. их стало 41, и если в 1932 г. радиоточек было 3165, то в 1937 г. их количество составило 4965⁵.

Радио становилось неотъемлемой составной частью культурной жизни тружеников Дагестана. Для улучшения работы по радиовещанию на основании постановления Совнаркома Дагестана от 31 мая 1934 г. Комитет по радиовещанию при ЦИКЕ ДАССР был реорганизован в Комитет радиофикации и радиовещания при СНК ДАССР. Комитет в своей работе руководствовался Положением, утвержденным Совнаркомом СССР от 27 января 1933 г.⁶

Однако общий уровень развития радиофикации в республике был неудовлетворительным. Ежегодно срывались плановые задания по росту сети районных радиоузлов и радиоточек. В 1937 г. на 1000 человек населения приходилось всего 8 радиоточек. Основными причинами такого состояния являлась нехватка средств, отсутствие оборудования, нехватка топлива для радиоузлов, запасных деталей, а также низкий квалификационный уровень радиоспециалистов. Задача подготовки кадров специалистов для всех видов связи являлась наиболее актуальной.

О важности этой проблемы свидетельствует то, что из 17 техников, работавших в области радиофикации, только двое имели среднетехническое образование, а остальные являлись практика-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 7. Д. 2. Л. 16;

² Там же. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 121. Л. 33.

³ Дагестан к 15-й годовщине Октября. 1932. С. 57.

⁴ Социалистическое строительство Дагестана. 1930. № 1—2. С. 73.

¹ Даг. правда. 1933. 9 дек.

² Там же. 1935. 3 июня.

³ Там же. 1936. 30 июня.

⁴ Там же. 1937. 2 авг.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 13. Д. 93. Л. 8.

⁶ Там же. Ф. р. 168. Оп. 14. Д. 6а. Л. 13.

ми¹. В течение 1936 и 1937 годов 7 райотделов связи не имели счетных работников².

Отмеченные недостатки серьезно сказывались на темпах радиофикации республики. В 1938 г. на 1000 человек приходилось 11 радиоточек, в 1939 г. — 12, в то время как по стране — 34 радиоточки. В отдельных районах вместо роста произошло сокращение трансляционных точек: в Буйнакском — на 167, в Гунибском — на 33, в Докузпаринском районе имелось всего 14 радиоточек, Цумадинском — 4, Цунтинском — 43, Агульском — 53, Табасаранском — 30. План радиофикации сельской местности был выполнен только на 43%.

Бюро обкома партии обсудило этот вопрос 25 октября 1939 г. Было принято решение потребовать от Управления связи, хозяйственных, профсоюзных и партийных организаций республики усилить борьбу за дальнейшее укрепление трудовой дисциплины, повышение производительности труда, содействовать широкому развитию социалистического соревнования³. Была оказана и необходимая помощь в укреплении материально-технической базы. Так, на капитальный ремонт радиостанции РВ-27, построенной в 1932 г., было отчислено 10,5 тыс. руб., на проведение ремонтных работ выделены материалы: столбовые коробки, двигатели, крючья, телеграфная, вязочная и спаянная проволоки. Для выполнения работ по ремонту передатчика и его постройки Центральным Управлением радиосвязи и радиовещания Наркомата связи СССР были откомандированы комплексные инженерные группы⁴.

В результате огромной хозяйственно-организационной деятельности партии и развертывания социалистического соревнования предприятия связи и в третьей пятилетке увеличили работы по радиофикации населения.

К марту 1941 г. в республике имелось 35 радиоузлов, то есть все районные центры были радиофицированы. Из них 31 радиоузел был установлен в сельской местности. Ежегодно росло и количество трансляционных точек индивидуального и коллективного пользования. Так, в 1939 г. в сельской местности имелось 2829, в 1940 г. — 3904 и в 1941 г. — 4774 трансляционных точки⁵. Средняя плотность в сельской местности составила 6,4 штук⁶.

Быстрыми темпами продолжала расти и техническая база радиоузлов. Сельские радиоузлы представляли к концу 1940 г. в основном 9-10-ваттные узлы с питанием от собственных энергобаз, с количеством точек от 53 ((Суриб) до 300 (Касумкент), с небольшим линейным хозяйством.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 188. Л. 13.

² Там же. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 41.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 20. Д. 22. Л. 148.

⁴ Там же. Оп. 21. Д. 950. Л. 139.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 27. Л. 40; Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 121. Л. 16.

⁶ Там же. Ф. р. 464. Оп. 7. Д. 2. Л. 21.

В 1940 г. хозяйство радиофикации, отработавшее свой срок, было заменено новым. В Михельта, Уркарахе, Дылыме, Кахибе, Курахе, Левашах, Тлярата и Унцукуле было установлено 8 двигателей Л-3/г и одна энергобаза в Хунзахе. Во многих районах заменили отдельные приемники, аккумуляторы и другие детали. В Акуша, Агвали, Ботлихе, Левашах и Рутуле была повышена мощность шести 9-ваттных радиоузлов до 25 ватт.

Продолжало развиваться и линейное хозяйство. Так, в этот период были построены радиолнии в Нижний Дженгутай и Верхнее Казанище¹. Закончилась постройка радиолний и радиофикация селений Аксай, Губден, Чарода и Архитских рудников. Только за два месяца 1941 г. из 427 трансляционных точек 199 были установлены в сельской местности.

Индивидуальность, хорошая организация социалистического соревнования помогали коллективам радиоузлов селений Агвали, Акуша, Сергокала и Кая систематически выполнять плановые показатели и настойчиво работать над качеством своей работы. Борьба за успешное выполнение пятилетних планов выдвигала все большее количество передовиков производства. На всю республику прославился стахановец радиотехник Сергокалинского радиоузла Петренко, добившийся безаварийной работы радиоузла и щедро передававший свои знания в открытой им школе передового опыта². За особо выдающиеся достижения в деле улучшения работы связи 17 апреля 1940 г. Верховный Совет Дагестана наградил Почетной грамотой Президиума Верховного Совета ДАССР Васильева Д. И. — работника Махачкалинского радиоузла³.

По мере развития и технического совершенствования всех видов связи возрастала и потребность в рабочей силе, а также в повышении ее квалификации.

К началу первой пятилетки в органах связи было занято 479 человек, к 1 июля 1932 г. это количество возросло до 784; 59% составляли представители коренного населения Дагестана.

Кадры работников подготавливались на специальных курсах по отдельным отраслям непосредственно на предприятиях. С 1931 г. начала функционировать ФЗУ связи, где одновременно обучалось 145 человек⁴.

Северо-Кавказское Управление не оказывало помощи Управлению Народной связи Дагестана в ходе его реорганизации и подготовке местных кадров⁵. В аппаратах агентств связи они составляли 26%, что очень сильно отражалось на качестве работы предприятий связи. Непрестижности работы связиста способствовал острый жилищный кризис в республике и низкая зарабо-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 121. Л. 16.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 21. Д. 950. Л. 42.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 352. Оп. 2. Д. 21. Л. 125.

⁴ Дагестан к 15-й годовщине Октября. С. 58.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 74. Л. 25.

ная плата работников (60—68 руб. в месяц, писмоносцев — 40 руб.), что вызывало большую текучесть кадров. Фонд заработной платы систематически урезался краевым управлением на 12 тыс. рублей. На подготовку кадров средств не отпускалось. В начале 1930 г. при республиканской конторе были созданы курсы, но стипендия составляла только 25 рублей, хотя впоследствии с помощью РКИ она была увеличена до 40 рублей¹.

17 июля 1933 г. Совет Народных Комиссаров Дагестана принял постановление «Об увеличении контингента ФЗУ связи». Контингент учащихся определен в 230 человек вместо 145 человек в (1931 г.)². В 1935 г. было принято еще одно постановление: «Об укреплении хозяйства связи ДАССР квалифицированными кадрами». В котором отмечалось: «Обязать государство и хозяйственные организации, где работают не по специальности бывшие связисты, возвратить в хозяйство связи работников — инженеров, механиков, и техников... «Управлению связи поручалось в «... всех лиц, подлежащих возврату пропустить через квалификационное испытание и на основе полученных результатов использовать их»³. Данное решение правительства Дагестана имело исключительно важное значение для решения проблемы, связанной с острой нехваткой кадров и помогла в известной мере восполнить кадровый дефицит.

О наличии этой проблемы свидетельствуют такие факты, как то, что из 17 техников, работавших в области радиофикации, только двое имели средне-техническое образование, а остальные являлись практиками⁴. В течение 1936 и 1937 годов 7 райотделов связи не имели счетных работников⁵.

К концу пятилетки школа ФЗУ имела два отделения: ДОЗауча, специально рассчитанная на повышение общей грамотности и подготовки принимаемых в ФЗУ учеников из коренных национальностей, и основное отделение по подготовке специалистов.

План набора не всегда выполнялся. Дагестанская молодежь по окончании 6—7 классов стремилась в основном поступать в средне-специальные учебные заведения, ввиду этого комплектование учащихся производилось из лиц с меньшей общеобразовательной подготовкой, в среднем с 4—5-классным образованием. Это вызывало необходимость почти весь набор учащихся пропускать через ДОЗауча.

К концу пятилетки ФЗУ было выпущено 48 телеграфистов и работников смежных профессий, 20 монтеров и 30 человек из ДОЗауча были переведены в основные группы.

По национальному составу контингент выпускников характеризовался следующим образом: в ДОЗуче из 62 человек — 89,

или 95%, составляли учащиеся коренных национальностей и 2, или 5%, — прочих национальностей нашей страны; на основных отделениях из 91 человека — 50 человек, или 55%, русских, 37 человек, или 40%, коренных национальностей, остальные лица — национальностей нашей страны¹.

Дефицит на те или иные специальности восполняли и специальные курсы, организовываемые при Управлении связи. Так, для подготовки начальников райотделов связи было принято 28 человек, из которых успешно окончили 26 человек. Из них 19, или 73%, являлись представителями коренной национальности, а 7 человек, или 23%, — русскими жителями Дагестана. Все выпускники проходили месячную производственную практику².

Для восполнения дефицита счетных работников Управление связи проводило бригадное ученичество с закреплением молодежи к опытным бухгалтерам из почтовых отделений Махачкалы. Из 12 принятых в 1936 г. эти курсы окончили 9 человек.

Из имевшихся в системе Управления связи 47 бухгалтеров через курсы и путем бригадного ученичества было подготовлено 30 человек, 9 человек являлось бухгалтерами-практикантами, а остальные окончили курсы ВОС.

Четырехмесячные курсы монтеров к концу второй пятилетки окончили 20 человек, получившие право обслуживать междугородные станции. Из числа окончивших в апреле 1935 г. ФЗУ связи было набрано 10 человек, прошедших подготовку по расширенной программе, и назначено заведующими и помощниками крупных агентств и райотделов связи. Из числа окончивших ФЗУ с отличием 2 человека были направлены в г. Москву, на курсы РОН (нач. райотделов), которые они успешно окончили.

Курсами по изучению немецкого языка было охвачено 41 человек. Такие группы работали в городах Махачкале, Кизляре, Буйнакске, Хасавюрте.

По отдельным специальностям было подготовлено 87 человек. Межрайонные месячные курсы прошли 43 человека³.

Управлением связи Дагестана практиковалась и заочная форма обучения с широким использованием при этом периодической печати. Так, при помощи «Крестьянской газеты» было обучено 36 человек, из которых 3 человека были назначены на руководящие должности⁴.

По мере оснащения Махачкалинского телеграфа новейшей техникой и оборудованием назрела необходимость подготовки собственных кадров специалистов. Были организованы курсы из 20 человек, обучавшихся без отрыва от производства. Выпускники

¹ Красный Дагестан. 1930. 4 авг.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 13. Д. 9. Л. 140.

³ Там же. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 20.

⁴ Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 188. Л. 13.

⁵ Там же. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 41.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 43.

² Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 188. Л. 13.

³ Там же. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 43.

⁴ Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 145. Л. 6.

этих курсов получили возможность работать на аппаратах «Клопфер» и «Морзе».

Помимо бухгалтеров, индивидуально-бригадным методом за 1937 год было подготовлено 150 человек; из них РОИ — 6, телеграфистов — 13, монтеров телеграфа — 5, монтеров телефона — 11, монтеров радио — 12, почтовиков — 24, телеграфисток — 37¹. Курсы начальников райузлов окончило 6 человек².

Однако количество и качество подготовки кадров связистов не отвечало всевозрастающим потребностям и нуждам связи, из-за чего и было низким их качество работы, не удовлетворяющее требованиям социально-экономического развития республики. Основной формой подготовки кадров в годы третьей пятилетки оставалось ФЗУ связи в г. Буйнакске. Так, по специальности почтово-телеграфный работник в 1938 г. было подготовлено 78 человек, в 1939 г. — 58, в 1940 г. — 59; по специальности надсмотрщик радиоузлов соответственно 17, 16, 29; по специальности надсмотрщик телеграфно-телефонных сетей — 18, 17, 27. Широкое распространение получила курсовая форма подготовки специалистов по отдельным категориям. Так, в 1939 г. начальников контор связи было подготовлено 15, радиоработников — 24 и учеников надсмотрщиков телеграфно-телефонных сетей — 1³. Дефицит счетных работников оставался и в третьей пятилетке. В течение 1939 г. в 12 районных конторах связи, находившихся в горах, не было бухгалтеров. Поэтому для обеспечения работниками Управлением связи было проведено апробированное во второй пятилетке бригадное ученичество: на должность бухгалтера было рекомендовано 4 человека, на должность счетовода — 3. Для укрепления знаний бухгалтеров периодически проводились семинары-практикумы, приносящие большую пользу⁴.

Продолжалась работа и по подготовке специалистов из коренных национальностей. К началу Великой Отечественной войны в органах связи квалифицированных специалистов работало 623, из них 191 женщина. Людей местной национальности было 45, женщин — 13. Но продолжался оставаться низким общеобразовательный уровень рабочих связи; 440 человек имели начальное образование⁵.

Выполнению напряженных пятилетних планов связистов большую помощь в первые годы пятилетки оказало социалистическое соревнование, рождавшее ценные и инициативы и почину, помогавшие совершенствовать производство, повышать производительность труда, улучшать качество работы.

Дагестанские связисты в мае 1929 г. вызвали на социалистическое соревнование связистов г. Владикавказа. В результате

увеличилось количество рабочих, активно участвующих в налаживании производства. Только в июне этого года из 11 поступивших предложений, направленных на улучшение работы — 10 были претворены в жизнь¹.

Вместе с тем, такое положение наблюдалось не на всех предприятиях связи республики, а в целом же: «Ударничество, соревнование, производственные совещания, профсоюзы, общественность, — сообщал очевидец, — все это только в микроскопических дозах. Рационализацию поняли как определенную служебную нагрузку на специального работника — рационализатора»².

В тесной связи с ростом материального и культурно-технического уровня трудящихся, в условиях огромного трудового подъема, в 1935 году в нашей стране зародилось стахановское движение. Это было массовое движение передовиков и новаторов производства, в совершенстве овладевших новой техникой, смело ломавших устаревшие технические нормы и показывавших невиданные ранее образцы высокой производительности труда.

В ноябре 1935 года в республике проходили слеты и совещания стахановцев промышленности и транспорта. На них лучшие стахановцы, новаторы производства делились своим опытом и вскрывали недостатки. К концу 1935 года в Дагестане не было ни одного предприятия, на котором не развернулось бы стахановское движение. На основе стахановского движения в 1935 году производственная программа была выполнена на 100,5%³.

Среди связистов имелись передовики производства, добившихся высоких подлинно стахановских результатов. Так, телефонистка Махачкалинской телефонной станции Ладаткина М. имела рекордные показатели по скорости ответа. Перейдя на обслуживание полтора коммутаторов, она добилась повышения скорости ответа до 5—4 секунд против плановых 7 секунд, совершенно исключив брак в работе. Пример Ладаткиной имел исключительно большое значение для создания резкого перелома в работе телефонисток.

Телефонистка Магомедова довела ответ станции на вывозе абонентов до 3,5 секунд, Дягтерева — до 4,2 секунд, Буфракова — до 5,5 секунд⁴.

Передовые монтеры за счет уплотнения своего рабочего дня добились увеличения объема обслуживаемых участков, в результате чего из 6 участков было сделано 3 при повышении качества обслуживания.

Имелись и другие примеры ударной работы связистов на своих участках. Техник Ерин, обслуживавший АТС правительства республики; за счет уплотнения своего рабочего дня обязался

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 44.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 16. Д. 295. Л. 35.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 17. Д. 130. Л. 51.

⁴ Там же. Оп. 19. Д. 121. Л. 40.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 950. Л. 42.

¹ Красный Дагестан. 1929. 26 июля.

² Там же. 1930. 4 августа.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 14. Д. 31. Л. 153.

⁴ Там же. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 39.

ремонтить телефонные аппараты, 2 подстанции и обслуживать электрочасы. Письмоносец Скрыпников из Махачкалинского городского отдела связи, перейдя на обслуживание двух участков, резко сократил сроки доставки корреспонденции¹. В апреле 1939 г. связисты республики, поддерживая инициативу московского завода «Красный пролетарий», включились во Всесоюзное социалистическое соревнование.

Борясь за успешное выполнение третьей пятилетки, связисты республики стали соревноваться с работниками связи соседних республик региона. Так, в 1938 г. работники Махачкалинской городской конторы связи соревновались с Элистинской городской конторой связи Калмыкской АССР. Соревнования связистов Дагестана и братских республик, взаимные посещения, творческое сотрудничество имели огромное значение в их успешной работе.

При неизменной численности рабочих достигалось уплотнение рабочего дня, среди связистов получали распространение новые формы стахановского движения — совмстителей профессий и многостаночников. Лучшая стахановка — телеграфистка Махачкалинской конторы связи Тупиянц, работавшая без брака, систематически выполняла и перевыполняла свои нормы. Уплотнив свой рабочий день, она взялась обслуживать 1,5 коммутатора, добываясь при этом перевыполнения своих норм. Тупиянц, передавая свой опыт молодым телефонисткам, во многом способствовала росту количества стахановцев телефонной станции, составившее к концу 1940 г. 28 человек².

К числу наставников молодежи, щедро передававших свой опыт работы, относилась Марьям Ярахмедова, телефонистка Губинской районной конторы связи. Обученная ранее Клавдией Шакиной, она за время работы обучила многих юношей и девушек своей профессии³. Ш. Мирзоев, работавший с 1909 г. в Ахтынской райконторе связи на аппарате «Морзе», обучил своей работе десятки молодых телеграфистов⁴.

Почтальон Махачкалинской конторы связи Марченко М. И. сократил контрольные сроки доставки корреспонденции до одного часа. Назаренко — клоферистка, ежедневно выполняла свою норму на 150—160%⁵. Ударную работу демонстрировали Бугнов — надсмотрщик Хасавюртовской телефонной станции, Петренко — радиотехник Сергокалинского радиоузла, Нахибашева У. — телефонистка Буйнакской конторы связи.

Среди районных контор высоких показателей добивались Дахадаевская и Кулинская, а среди радиоузлов — в Агвали, Акуша и Кая. В качестве поощрения и стимулирования роста стахановского движения в системе Наркомата связи СССР был введен

с 16 марта 1940 г. приказ № 158 о поощрительной оплате труда доставщиков, телефонисток, телеграфистов и почтальонов, согласно которому каждый перевыполнивший свои нормы получал дополнительную зарплату в размере 1% от оклада за каждый 1% перевыполнения своей нормы. Только по почтово-телеграфной конторе с апреля 1940 года было выплачено премиальных 4913 рублей, по центральным телефонным сетям — 2297 рублей¹.

17 апреля 1930 г. Верховный Совет Дагестана «За особо выдающиеся достижения в деле улучшения работы связи принял решение — наградить Почетными Грамотами Президиума Верховного Совета СССР» 16 человек. Среди них были: Тупиянц, Беркович Д. В. — начальник телефонной сети междугородней телефонной станции, Барышникова В. И. — телефонистка, Салаватова С. С. — телефонистка, Васильев Д. И. — работник радиоузла².

В ознаменование 23-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции и 20-летия образования Дагестана, за лучшие показатели и улучшения в работе органов связи — 16 связистов Дагестана были награждены Наркоматом связи СССР значком «Отличник социалистического соревнования»³.

Подводя итоги развития связи в Дагестане в годы предвоенных пятилеток необходимо отметить, что вместе со всеми отраслями народного хозяйства быстро росла и развивалась связь всех видов. Наряду с развитием транспорта, почта, телеграф, телефон и радио связывали воедино труднодоступные уголки республики, приобщая горцев к культурным и духовным ценностям всего человечества.

Однако количественный рост почтово-телеграфных учреждений и оказываемые ими услуги населению нередко опережали их качественную и добросовестную работу.



¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 2. Л. 40.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 21. Д. 950. Л. 42.

³ Даг. правда. 1941. 8 февр.

⁴ Там же. 1941. 14 февр.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 17. Д. 130. Л. 52, 9.

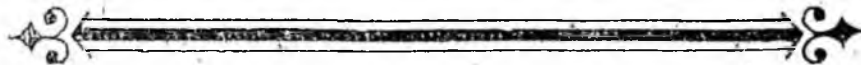
¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 21. Д. 950. Л. 42.

² ЦГА ДАССР. Ф. 3. 352. Оп. 2. Д. 21. Л. 124—125.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 21. Д. 950. Л. 42.

Раздел II

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ ДАГЕСТАНА
В 40—80-х гг.



Глава I.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ ДАГЕСТАНА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941—1945)

Мирный созидательный труд советского народа был вероломно прерван фашистской Германией воскресным утром 22 июня 1941 г. Началась Великая Отечественная война народов страны против наиболее воинственного, человеконенавистнического крыла мировой реакции — фашизма.

Властные структуры предприняли решительные меры для организации отпора врагу. Программным документом мобилизации людских и материальных сил на разгром врага явилась Директива Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) партийным и советским организациям прифронтовых областей о мобилизации всех сил и средств на разгром фашистских захватчиков, принятая 29 июня 1941 г. Обрисовав тяжелую обстановку, сложившуюся на фронтах, в ней была поставлена задача немедленно перестроить всю работу на военный лад, все подчинить интересам фронта, делу организации разгрома врага. Советское правительство определило главные направления хозяйственной, военной и воспитательной работы, практические меры по мобилизации всех ресурсов страны на быстрейший разгром врага. Особое внимание обращалось на налаживание четкой бесперебойной работы всех звеньев транспорта.

Рабочий класс, крестьянство, трудовая интеллигенция горячо откликнулись на призыв напрячь все силы на быстрейший разгром врага, развернуть самоотверженную работу по оказанию помощи фронту. За короткое время страна превратилась в единый военный лагерь, где все было подчинено удовлетворению нужд фронта.

Война изменила привычный уклад жизни советских людей, внесла коррективы в развитие экономики и культуры всех республик, краев и областей вне зависимости от удаленности фронта.

Перед работниками транспорта и связи Дагестана была поставлена задача «организовать бесперебойную и быструю перевозку грузов, в первую очередь военных, строжайше охранять транспортные магистрали, наладить связь, навести жесткий порядок и твердую дисциплину на путях, станциях, предприятиях связи»¹.

Лозунг «Все для фронта, все для победы!» сплотил коллективы транспортников и работников средств связи для решения сложных задач перестройки отраслей, на улучшение организации производства и укрепления трудовой дисциплины.

§ 1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Великая Отечественная война Советского Союза с фашистской Германией была испытанием надежности железнодорожного транспорта страны. В новых сложных условиях пришлось работать и железнодорожникам Дагестана. К осени 1941 г. немецко-фашистским захватчикам удалось приблизиться к Северному Кавказу. Железнодорожники получили правительственное задание — срочно отправить в восточные районы страны оборудование промышленных предприятий.

В конце 1941 г. движение поездов на большинстве железнодорожных линий страны по решению Советского правительства было переведено на военный график.

На Махачкалинском отделении Орджоникидзеградской железной дороги работало в этот период до 7 тыс. человек.

Напряженно трудились в этот период железнодорожники станции Махачкала-Сортировочная, обеспечивавшие формирование воинских эшелонов для перевозки армии и боевой техники, эвакуированных грузов и эвакуантов.

Железнодорожники совместно с коллективом нефтеперевалочной базы обеспечивали всевозрастающие перевозки горючего для фронта и нужд народного хозяйства. Станция Махачкала-I план 1941 г. по наливу выполнила на 101,4%, железнодорожники перевыполнили свои обязательства по обработке поездов скоростными методами и по снижению простоя вагонов. При норме простоя паровоза под промывкой 23,6 часа простоя составил 21,3 часа.

Коллектив паровозного депо увеличил среднесуточный пробег паровоза при норме 244 км до 252 км, техническая скорость пробега паровоза при норме 24,4 км в час достигла 35,8 км в час. С апреля по декабрь 1941 г. железнодорожники Махачкалы сэкономили 1100 т горючего².

¹ Каймарзов Г. Ш., Керимов И. К., Койстинен Г. Г., Мелешко А. Г. Дагестан в годы Великой Отечественной войны. 1941—1945 гг. Махачкала, 1963. С. 69.

² Ахмедов Э. С. Железнодорожный и морской транспорт Дагестана в годы

Широкую поддержку у железнодорожников Дагестана получил почин машинистов Агафонова и Жданова с Южно-Уральской железной дороги по созданию транспортных колонн и воинских подразделений имени Государственного комитета обороны.

В январе 1942 г. в Махачкалинском отделении были созданы 3 колонны имени ГКО, в которые вошли лучшие машинисты депо Н. Богдан, М. Беляев, П. Бойко, К. Шило, В. Еремеев и др.

31 августа 1942 г. СНК ДАССР принял постановление, обязывающее наркомов, руководителей учреждений, организаций и директоров предприятий ДАССР обеспечить усиленную выгрузку прибывающих в их адрес грузов по железной дороге, не допуская задержки вагонов под выгрузкой сверх установленной нормы и добиваясь досрочного освобождения вагонов¹.

Новую волну производственной активности рабочих и служащих железной дороги, порта и нефтебазы вызвало комплексное соревнование между железнодорожниками Орджоникидзеградской магистрали, моряками Каспия и нефтяниками Кавказа. Включившись в комплексное соревнование, железнодорожники 9-й дистанции пути (нач. Караханов, зам. начальника по политчасти Федоров) перевыполнили задания Управления дороги и обязательства по комплексному соревнованию: по текущему ремонту пути (задание 13,5 км, выполнение 18 км), по ремонту рельсов (задание 0,83 км, выполнение 0,87 км), по мобилизации внутренних ресурсов — на 140%. Из отстающих ранее дистанция вышла по Орджоникидзеградской железной дороге на третье место². За самоотверженный труд переходящее Красное Знамя постановлением СНК ДАССР было вручено 9-й дистанции пути.

Выполняя ответственное правительственное задание по обеспечению фронта нефтепродуктами, железнодорожники показывали образцы самоотверженного труда. Так, дежурный по отделению Голтвянский умелым руководством работой добился в мае 1942 г. выполнения плана налива на 400,4%, погрузки — на 101,4%, выгрузки — на 100,4% и слива — на 423%. В июне план налива был доведен им до 565%, выгрузки — до 131,8%, слива — до 651,8%³.

Диспетчер отделения Волкова обеспечила выполнение задания по участковой скорости на 107,9%, проследования пассажирских и отправления товарных поездов по графику — на 100%⁴.

Маневровый диспетчер станции Махачкала-Сортировочная графическое отправление поездов выполнил на 100%, снизил простоя вагонов на 31%.

Великой Отечественной войны // Патриотический и трудовой подвиг трудящихся Дагестана в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). Махачкала, 1983. С. 59.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 27. Д. 57. Л. 76.

² Там же.

³ Там же. Д. 67. Л. 79.

⁴ Там же.

В августе 1942 г. была принята к эксплуатации железнодорожная ветка Кизляр — Астрахань протяженностью 348,6 км, сыгравшая огромную роль в снабжении Сталинградского и Северо-Кавказского фронтов техникой, вооружением, боеприпасами, продовольствием и различными воинскими грузами. Летом 1942 года, когда на оккупированной врагом территории оказалась значительная часть Орджоникидзевской железной дороги, линия Кизляр — Астрахань обеспечила связь Кавказа с центральными областями страны. На некоторых участках Махачкалинского отделения дороги проводились работы по прокладке вторых железнодорожных путей, строились подъездные пути к отдельным промышленным и военным объектам.

Постоянно совершенствуя методы обработки составов, железнодорожники Махачкалинского отделения, участвуя во Всесоюзном социалистическом соревновании, добились еще более высоких показателей в работе. К концу 1942 г. 100% поездов отправлялись и следовали точно по графику, участковая скорость поездов была увеличена на 4 км, план оборота вагонов выполнен на 110%. Прибывшие поезда обрабатывались скоростными методами, не допускался простой вагонов и цистерн. Среднесуточный пробег паровозов при задании 244 км был увеличен на 54 км. Техническая скорость увеличена на 6 км, сэкономлено топлива на 12%, значительно сокращена норма простоя паровозов на промывке¹.

По итогам работы за декабрь 1942 г. ВЦСПС и Наркомат путей сообщения присудили первое место Махачкалинскому отделению Орджоникидзевской дороги. Отделению было вручено переходящее Красное Знамя Государственного комитета обороны. В апреле 1943 г. был издан указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах». Перевод транспорта на военное положение явился одним из решающих условий, обеспечивавших удовлетворение нужд фронта и военного хозяйства нашей страны.

1943 год явился переломным не только в ходе военных действий, но и в работе тыла. Победа у волжской твердыни, начало массового изгнания врага из пределов нашей страны вызвали новый прилив трудовой энергии трудящихся Дагестана. Железнодорожники Дагестана, как и все советские люди, еще шире развернули в 1943 г. трудовое соревнование.

В условиях войны ежедневно увеличивалась потребность фронта в бензине и смазочных маслах. Железнодорожники Дагестана с каждым годом увеличивали налив и отправку цистерн с нефтепродуктами.

В 1943 г. налив цистерн составил 378% по сравнению с 1942 г.

¹ Каймаразов Г. Ш., Керимов И. К., и др. Дагестан в годы Великой Отечественной войны. 1941—1945 гг. Махачкала, 1963. С. 88.

В среднем в сутки Махачкалинский узел пропускал и обрабатывал 25 пар поездов¹.

Больших успехов добились железнодорожники паровозного отделения (нач. Кудяев) в соревновании, заняв 1-е место по отделению. Техническая скорость паровоза была увеличена на 11,6%, время эксплуатационного оборота паровоза снижено на 8%, простой цистерн под сливом — на 24%, простой паровозов под набором топлива — на 18%². Переходящее Красное знамя было присуждено коллективу паровозного депо.

В комплексном соревновании железнодорожников, моряков и нефтяников за март 1943 г. лучшие результаты были у коллектива железнодорожников, перевыполнивших государственный план по снижению времени оборота цистерн на 31%, по выполнению плана путевых работ — на 110%, показатели по ремонту вагонов и цистерн были повышены на 11%, по участковой скорости — на 10%, по переработке грузов — на 31%, по производительности труда грузчиков — на 46%, по снижению простоев паровозов под экипировкой — на 17%, сокращению простоев цистерн под сливом — на 22%³.

Больших успехов достигли железнодорожники Дагестана в комплексном соревновании за II квартал 1943 г. Коллектив 9-й Дербентской дистанции пути добился к 1-му июля перевыполнения годового плана предупредительного ремонта на 103%, среднего ремонта — на 133%, ремонта рельс — на 254%, ремонта шпал — на 160% и т. д.⁴ Всего же коллектив железнодорожников государственный план ремонта вагонов и цистерн выполнил на 102,2%, оборот вагонов — на 135,5%, цистерн — на 157%, среднесуточного пробега паровозов — на 125%, план путевых работ — на 110%, план налива — на 657% и слива — на 157%⁵.

Понимая всю ответственность возложенных на них правительственных заданий, важность своевременного и бесперебойного обеспечения фронта нефтепродуктами, железнодорожники Дагестана с каждым днем путем усовершенствования технологических операций добивались максимального сокращения времени обработки составов, намного опережая установленные нормы и графики.

В ноябре 1943 г. Махачкалинское отделение движения, вагонное депо Махачкалы, станция Махачкала-1, вагонный участок Дербента добились лучших результатов, как по отделению, так и по всей Орджоникидзевской железной дороге⁶. Высоких результатов добился коллектив станции Махачкала-1, выполнивший план налива цистерн за ноябрь 1943 г. на 385% и план погрузки ваго-

¹ Каймаразов Г. Ш., Керимов И. К. и др. Указ. соч. С. 144.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 28. Д. 31. Л. 76.

³ Там же. Д. 33. Л. 100.

⁴ Там же. Ф. р. 168. Оп. 28. Д. 37. Л. 76.

⁵ Там же. Д. 38. Л. 205.

⁶ Там же. Д. 43. Л. 134.

нов на 104,3%. Коллективом был значительно снижен простой вагонов и цистерн под грузовыми операциями и исключен брак в работе¹.

Коллективом Махачкалинского отделения по важнейшему показателю эффективности работы железнодорожного транспорта, оборачиваемости вагонов были достигнуты значительные достижения. В 1943 г. в один из самых трудных для транспорта периодов войны на Махачкалинском отделении было обработано скоростным методом 25 978 вагонов и сэкономлено 1490 вагоно-часов, сверх плана было отправлено 900 наливных составов². По итогам 1943 г. переходящее Красное знамя ВЦСПС и Наркомата путей сообщения, а также СНК ДАССР и обкома ВКП(б) было присуждено коллективу станции Махачкала-Сортировочная. Хороших показателей в работе добились коллективы станций Манас, Изберг, коллектив 6-й дистанции сигнализации и связи.

Победы на фронте воодушевляли тружеников тыла на новые трудовые высоты. Железнодорожники станции Махачкала-Сортировочная задание по среднесуточному пробегу перевыполнили на 54,3 км, техническая скорость была увеличена на 7,8 км, за год было сэкономлено более 500 т топлива. Бригада машиниста-лучника Сергеева систематически перевыполняла норму технической скорости на 4 км, среднесуточный пробег — на 15—20 км. Весь мелкий профилактический ремонт паровоза бригада выполняла в пути. Только за три месяца 1944 г. ею было сэкономлено 1810 руб. и 45 т топлива. Самоотверженно трудились коллективы паровозных бригад (Танюхин, Гагацев, Богословский), бригада ремонтников Коломейцева и др.³

Образцы ударного труда показывали также коллективы Дербентского паровозного депо и 9-й дистанции пути (г. Дербент), сумевшие при значительном сокращении числа рабочих увеличить план ремонта путей в 1944 г. в полтора раза по сравнению с 1943 г. План 1944 г. по среднему ремонту № 1 коллектив дистанции выполнил на 300%. Используя внутренние ресурсы, путейцы своими силами изготовляли различные механизмы и приспособления, экономический эффект от использования которых составил в 1944 г. по 9-й дистанции пути 7 млн. руб.⁴

Широкое распространение среди железнодорожников республики получил метод скоростной обработки вагонов. Только за 7 месяцев 1945 г. скоростным методом было обработано 263 поезда и сэкономлено 11 692 вагоно-часов⁵. В трудовых победах железнодорожников Дагестана была заслуга и местного населения, оказывавшего значительную помощь в путевых работах.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 28. Д. 43. Л. 131.

² Каймарзов Г. Ш., Керимов И. К. и др. Указ. соч. С. 143.

³ Даг. правда. 1944. 15 июля.

⁴ Там же. 1945. 9 янв.

⁵ Там же. 1945. 5 авг.

В Дербенте было организовано 18 воскресников на железной дороге, в которых приняли участие около 10 000 трудящихся города¹.

Железнодорожный транспорт Дагестана с честью выдержал тяжелое испытание войной, показал свою жизнеспособность. Родина высоко оценила самоотверженный труд железнодорожников Дагестана. Коллектив станции Махачкала, в числе других коллективов Северо-Кавказской железной дороги, получил на вечное хранение знамя Государственного Комитета Обороны.

§ 2. РАБОТА МАХАЧКАЛИНСКОГО ПОРТА

Война чрезвычайно осложнила работу транспорта. От работников транспорта зависела в этот период перевозка огромного количества войск, боеприпасов, горючего для фронта, эвакуированных в связи с тем, что многие квалифицированные рабочие порта и судоремонтного завода, механизаторы и инженерно-технические работники ушли защищать Родину. Администрация и общественные организации обратились с призывом к ветеранам портовикам и судоремонтникам вернуться на производство и заменить ушедших на фронт. Учитывая важность слаженной, бесперебойной работы порта для обороны, правительство Дагестана в порядке мобилизации направило на работу в порт более 500 человек.

За короткий период порт был расширен, проведена дополнительная механизация трудоемких процессов, связанных с разгрузкой сыпучих грузов.

Были проведены также работы по увеличению резервов для нефтегрузов и их более оперативной переработке.

По инициативе передовых рабочих судоремонтного завода в республике началось патриотическое движение — работать дополнительно 4 часа в сутки, не получая сверхурочных, выполнять производственный план не менее чем на 200%².

С началом войны была осуществлена перестройка судоремонтного завода по пути переключения его работы на выполнение военных заказов, и по решению Государственного Комитета Обороны с 21 октября 1941 г. один из его цехов перешел на изготовление вооружения и боеприпасов. Завод пополнился высококвалифицированными инженерно-техническими работниками за счет эвакуированного персонала судоремонтных заводов Одессы и Мариуполя³.

Пополнение судоремонтного завода кадрами происходило также в основном за счет молодежи допризывного возраста.

¹ Даг. правда. 1945. 9 янв.

² Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала. 1973. С. 31.

³ Там же. Л. 34.

Обучение их проводили опытные рабочие судоремонтного завода: токарь Н. Костриков, мастер цеха по выпуску военной продукции Дромашко, токари Н. Косици и С. Рясной, слесари К. Чеботарев, И. Мерлинов и др. Продвижение фронта на восток по хлеборобным районам юга страны потребовало срочных мер по вывозу в тыл собранных запасов зерна. Махачкалинский порт был первым на Каспии, через который перегружалась значительная часть зерна с Украины, Приазовья и Северного Кавказа. Большую работу порт проделал по перевалке зерна в Среднюю Азию. Если в 1940 г. перевалка составила 24,6 тыс. т, в 1941 г. она возросла до 64,4 тыс. т¹, а к 1942 году составила 138,3 тыс. т².

По специальному заданию правительства через махачкалинский порт началась перевозка в Среднюю Азию и Казахстан граждан, эвакуированных из западных областей страны.

Морской вокзал, пассажирский причал и пассажирские суда оказались не в состоянии обеспечить такой объем перевозок. Каспийское пароходство приняло ряд экстренных мер для обеспечения нормальной эвакуации населения через махачкалинский порт³. Так, если в 1940 г. через порт было отправлено 26,7 тыс. человек, то в 1941 г. было эвакуировано в Среднюю Азию 136,2 тыс. человек, почти в четыре раза больше. Всего же за 1941 г. через махачкалинский порт было перевезено 156,2 тыс. человек⁴.

Работа порта значительно осложнялась тем, что фактически каждый год коллективу порта приходилось осваивать переработку новых видов грузов, требующих изменения перегрузочных механизмов, новых способов переработки грузов.

В первый год войны грузооборот порта составил 436,4 тыс. тонн и превысил довоенный 1940 г. почти на 80 тыс. тонн⁵.

Резкое увеличение потока грузов требовало от работников порта применения скоростных методов обработки судов и вагонов. Благодаря проведенным усовершенствованиям механических перегружателей возросло количество судов в порту, обрабатываемых досрочно, и соответственно были уменьшены простои судов под грузовыми операциями. Так, если в 1940 г. досрочно было обработано 89 судов из 200, то в 1941 г. — 110 судов из 205⁶.

Аналогичных успехов добились портовики при обработке вагонов под грузовыми операциями. Несмотря на резко возросшее количество вагонов, поданных в порт в 1941 г. (количество их составило 25 650, что на 6 тысяч превышало количество вагонов,

поданных в 1940 г.), были увеличены также показатели по вагонам, обработанным в срок и досрочно.

Так, если в 1940 г. из 19 530 вагонов только 9009 были обработаны в срок и 855 досрочно, то в 1941 г. из 25 650 вагонов 17 370 было обработано в срок и 1236 досрочно¹.

Патриотическое движение за успешное выполнение плановых заданий охватило всех работников порта. Работники порта активно включились в движение «двухсотников». Все бригады грузчиков порта встали в ряды двухсотников, и по их поручению бригадиры К. Елисеев, Г. Одинцов, И. Геращенко, Д. Перевалов, П. Горемыкин, И. Плещеев заявили, что они своим трудом будут помогать Красной Армии громить врага, подкрепив это выполнением сменных заданий более чем на 230%. Обязались давать более двух норм и женские бригады грузчиц Е. Полинчук, Н. Дьяченко, Е. Головановой, А. Райкиной, Е. Моториной и др.²

В результате напряженной работы план грузопереработки 1941 г. был перевыполнен. Сверх плана было переработано 97 тыс. тонн грузов. Грузооборот порта в 1941 г. вырос на 22% по сравнению с 1940 г.

Работа моряков и портовиков Каспия приобрела особенно большое значение в период битвы на Волге и обороны Кавказа.

В трудных условиях портовики обеспечивали бесперебойную доставку горючего и боеприпасов защитникам Родины. Обращаясь с благодарностью к морякам Каспия, сталинградцы писали тогда: «Дорогие наши друзья и братья, каспийские моряки! Выражаем вам свое глубокое фронтовое спасибо за доставленное нам горючее»³.

В 1942 г. все работники порта включились во Всесоюзное социалистическое соревнование. На 1 июля 1942 г. в порту насчитывалось 208 человек, выполнявших по полторы — две нормы в день. Народный Комиссариат Морского флота 28 июля 1942 г. издал приказ «О введении премирования и прогрессивной оплаты труда на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах». Издание приказа значительно повысило заинтересованность тружеников портов страны. На основных участках порта, производящих погрузочно-разгрузочные операции, работали женщины, заменив ушедших на фронт работников порта. Многие из них в совершенстве овладели сложными профессиями и показывали замечательные образцы трудовой доблести. Большая часть женщин овладела двумя — тремя механизаторскими специальностями и с успехом совмещала профессии лебедчика, транспортноводчика и водителя электродвигателей. Транспортноводщицы Кузнецова, Качалина, Иванова и Мишина были инициаторами многоагрегатного обслуживания. Каждая из них обслуживала по две зерновые

¹ Ахмедов Э. С. Указ. соч. С. 67.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Д. 23. Л. 4.

³ Ахмедов Э. С. Указ. соч. С. 67.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Д. 23. Л. 6.

⁵ Там же. Л. 4.

⁶ Там же. Л. 8.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Д. 23. Л. 9.

² Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 35.

³ История Азербайджана. Баку. 1963. Т. 3. С. 107.

эстакады, транспортер или две металлические норы одновременно¹.

Особенно отличились женские бригады грузчиков Пришутовой, Погожевой, Хлютской, Пустоваловой².

Водители электротележек Павлова и Бакапова работали одновременно на трех аккумуляторных тележках. А. Масаутова научилась работать на всех перегрузочных механизмах и значительно перевыполняла сменные задания.

Благодаря самоотверженному труду портовиков в 1942 г. было обработано наибольшее количество судов с военным грузом. Танки, орудия, боеприпасы прямо с причала порта шли на фронт.

К концу 1942 г. порт был переключен исключительно на перевалку прибывающих грузов, большей частью импортных, идущих на восстановление железных дорог, на производство вооружения и боеприпасов для Красной Армии³.

Разгром немецко-фашистских войск на Волге и начало наступления Красной Армии на Кавказ существенно изменили общую обстановку на Каспийском море, а следовательно, и характер деятельности транспортного флота и махачкалинского порта. Из Махачкалы началась эвакуация населения к месту прежнего жительства и возвращение оборудования в освобожденные районы.

По мере изгнания врага все дальше от берегов Каспия в общем грузопотоке большое место стали занимать грузы, необходимые для восстановления промышленности и сельского хозяйства освобожденных районов Северного Кавказа и Кубани.

19 февраля 1943 г. СНК СССР обязал «Каспфлот» немедленно перевезти из Краснодарска в Махачкалу 2850 тракторов, 2450 плугов, 400 автомашин и много различного оборудования и сельхозинвентаря, необходимого к началу сева. Только за февраль и март 1943 г. флотом было перевезено 13600 тонн сельскохозяйственных машин⁴.

В 1943 г. грузооборот порта несколько сократился, что объяснялось уменьшением зерновых грузов, идущих через порт, восстановлением нормальной работы Орджоникидзеградской железной дороги и вводом в эксплуатацию ветки Кизляр — Астрахань⁵. За 1943 год портом было обработано 194,8 тыс. т грузов, из которых импорт составил 145,8 тыс. т, и 3573,7 тыс. т нефтегрузов⁶.

Грузооборот порта в 1943 г. резко изменился, что значительно осложнило работу порта. Если в 1940—1941 гг. в порт прибывали хлопок, хлопковое семя и отправляли из порта муку в мешках, зерно насыпью, то в 1943 г. порт перерабатывал в основном

импортные грузы: металл, консервы, рельсы и другие, к переработке которых порт приступил впервые. Необеспеченность складской емкости для выгрузки и для хранения металла, рельс и продовольственных грузов создавала ряд препятствий в работе, вызывала необходимость дополнительных операций с грузами, а именно выгрузку на портовые шаланды с последующей выгрузкой на складе, а со склада — в вагоны.

Одним из основных показателей работы порта являлась валовая норма обработки судов.

Приказом Наркомата Морского флота за № 222 от 8/VI—43 г. для порта Махачкала была установлена валовая норма по обработке судов в размере 300 т на судод-сутки¹.

В декабре 1943 г. в связи с увеличением грузооборота для порта Махачкала валовая норма повысилась до 350 т. в судод-сутки.

Тем не менее коллективом порта и эта повышенная норма перевыполнялась от 103,9% до 133%.

В 1943 г. порт добился лучших показателей по обработке судов. В срок было обработано 34,0% всего числа обработанных судов, досрочно — 64,4% и с простоем — всего лишь 1,6%. Если в 1942 г. порт в среднем за год имел перерасход стоячного времени 5,8%, то в 1943 г. экономия стоячного времени составила 12,3%², что позволило дополнительно сделать девять рейсов и перевести тысячи тонн ценных грузов³. Определенные затруднения в работе порта в этот период вызывало то, что привлечение к работе в порту малоквалифицированных рабочих, снижало производительность труда на погрузочно-разгрузочных операциях. Так, выполнение плановой производительности труда бригадами грузчиков, мобилизованных в порт из районов Дагестана и Казахстана, в 1943 году составила всего 40,6—56,6%⁴.

С изменением грузооборота порта, когда отдельные виды грузов невозможно было переработать имеющимися механизмами, отдел механизации порта проявлял инициативу в деле наибольшего охвата переработки груза механизмами. Если в 1-м полугодии порт перерабатывал продовольственные импортные грузы, как-то: консервы, муку, рис и др. вручную, то во 2-м полугодии стали перерабатывать механизированным способом.

Стационарные транспортеры, ранее приспособленные для выгрузки непосредственно из вагонов и погрузки в суда, были приспособлены для выгрузки из судов и непосредственно погрузки в вагоны.

На заключительном этапе войны в порту произведены большие работы по его реконструкции и расширению. Было завершено

¹ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 36.

² Каймаразов Г. Ш., Керимов И. К., и др. Указ. соч. С. 89.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Л. 3.

⁴ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 38.

⁵ Ахмедов Э. С. Указ. соч. С. 68.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Д. 23. Л. 2.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Д. 23. Л. 7.

² Там же.

³ Ахмедов Э. С. Указ. соч. С. 69.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 21. Д. 23. Л. 10.

строительство причалов на северном молу, расширены механизированные точки выгрузки зерна, что позволило обрабатывать до 160 вагонов в сутки.

Основной грузооборот порта к концу войны снова составили зерновые грузы, перевозившиеся в районы Средней Азии. В этот период порт перерабатывал также хлопок, сульфат, руду. Если в 1944 г. порт перерабатывал 70% всего количества импортных грузов, то в 1945 г. перевалка импортных грузов составила всего лишь 5,6%, а перевалка зерна с железной дороги на море составила 77,6% всего количества переработанного груза¹.

Одной из важнейших задач тружеников порта являлось своевременное и бесперебойное обслуживание нефтеналивных судов.

За 1945 год портом было обработано грузов: бензина и лигроина — 337 225 т, керосина — 995 930 т, нефти сырой и маторной — 1 090 266 т, смазочных масел — 167 243 т, мазута и нефтеливных — 523 269 т². Всего же портом за 1945 год было обработано 3 млн. 113 тыс. т нефтеналивных грузов, из которых 2 млн. 665 тыс. т было принято и 448 177 чего отправлено из порта³.

Проведенные в конце 1944 г. и в начале 1945 г. в порту мероприятия по централизации управления погрузочно-разгрузочных работ, механизации малопроизводительных ручных операций позволили производить погрузку груза на железную дорогу на 63% механизированным способом: выгрузка груза с железной дороги на 99,1% производилась механизированным способом. Если к концу 1944 г. механизированным способом перерабатывалось всего 47% грузов, то в мае 1945 г. механизированная обработка грузов составила 75%⁴. Махачкалинский порт с честью справился с боевыми заданиями ГКО и обеспечил снабжение северной группы войск Закавказского фронта как в период оборонительных действий, так и во время разгрома врага на Кавказе.

Всего за время войны каспийские моряки и портовики перевезли более 56 млн. т нефти и нефтепродуктов и 18 млн. т сухогрузов.

За проявленный трудовой героизм 154 лучших портовика и судоремонтника были награждены орденами и медалями Советского Союза, а 14 человек награждены значком «Почетному работнику морского флота».

§ 3. ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Переключение экономики на выпуск военной продукции и обеспечение запросов армии не могло не сказаться на темпах хо-

зяйственного и социального развития республики. СНК ДАССР с учетом тяжелой обстановки, складывавшейся на фронтах, вынужден был в числе других сократить финансирование дорожного строительства. С началом войны вся дорожная техника была передана в действующую армию, мобилизована была также наиболее квалифицированная часть дорожников. К концу 1942 г. штаты Дорожного управления республики укомплектованы на 88%¹. В сентябре 1941 г. Махачкалинский дорожный техникум был временно закрыт. Ограниченность средств и нехватка квалифицированных преподавателей не позволяли наладить подготовку дорожных кадров на краткосрочных курсах.

В этих условиях резко сократились объемы дорожного строительства, ухудшилось качество выполняемых работ. Дорожные организации республики вынуждены были сосредоточить основное внимание на ремонтно-восстановительных работах, сил и средств на развертывание нового строительства в значительных объемах, особенно на начальном этапе войны, не хватало.

В 1941—1942 гг. в период приближения фронта к границам Дагестана возросло стратегическое значение транспортных магистралей республики. В октябре 1941 г. СНК ДАССР и бюро обкома ВКП(б) приняли решение «О строительстве и ремонте особо важных дорог по Дагестанской АССР».

В соответствии с этим решением в ноябре 1941 г. были развернуты ремонтные работы на важных магистралях Левашин — Сергокала, Дербент — Белиджи — Самурский мост, Мамедкала — Дербент и других. На них использовался труд не только местного населения, но и части предгорных и горных районов, привлекаемых в порядке трудовой и гужевой повинности.

В период обороны Кавказа основное внимание дорожников республики было направлено на поддержание в нормальном проезде состоянии государственной дороги, соединяющей Азербайджанскую ССР, Дагестанскую АССР и Чечено-Ингушскую АССР. По ней осуществлялась основная связь с фронтом, эвакуация населения и имущества. При высокой активности населения ремонтно-восстановительные работы не прекращались ни на один день. На отдельных участках строительства работало до 1000 человек и до 500 подвод². Задача, поставленная перед дорожниками, была успешно выполнена, транспортная артерия функционировала бесперебойно.

В этот период основные усилия трудящихся республики были направлены на строительство оборонительных рубежей. Дорожные работы ограничивались основными магистралями. Объем их в целом был невелик.

Перелом, наступивший в ходе военных действий на советско-германском фронте к 1943 г., сказался на улучшении экономи-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 23. Д. 292. Л. 49.

² Там же. Л. 76.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 546. Л. 4—5.

² Подсчитано автором по ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 546. Л. 4—5.

³ Там же. Л. 5.

⁴ История Дагестана. М., 1968. Ч. III. С. 378.

честного подвоя республике и привел к оживлению дорожных работ. В Дагестане широкий отклик получила патриотическая инициатива дорожников Ивановской области о развертывании соревнования по досрочному выполнению дорожных работ 1943 г.

Большая работа по строительству и ремонту дорог была проведена в Тлярятинском, Лакском, Кахибском, Докузпаринском, Хунзахском районах. По итогам республиканского соревнования по дорожному строительству первое место было присуждено Тлярятинскому району, выполнившему годовой план дорожных работ на 517% и по трудовому участию населения на 506%¹. Среди дорожно-эксплуатационных участков победителем вышел 416 ДЭУ, выполнивший план по текущему ремонту на 213,3%, а по использованию трудового участия населения — на 220,2%. В отличие от многих районов и дорожно-эксплуатационных участков 416 ДЭУ впервые с начала войны наладил подготовку кадров дорожников массовых профессий².

Развернулось трудовое соперничество за перевыполнение норм выработки на строительстве и ремонте дорог. Так, Гаджиев Х. — дорожный мастер 416-го дорожно-эксплуатационного участка досрочно на 200% выполнил план ремонта Аваро-Кахетинской дороги. Курбанов М. — ремонтник 416-го дорожно-эксплуатационного участка в образцовом порядке содержал свой участок и систематически перевыполнял задания по ремонту дорог. Образцы самоотверженного труда проявляли колхозники многих районов, привлекаемые к дорожным работам. Ибрагимов Д. — колхозница сел. Хадиял Тлярятинского района ежедневные задания на дорожных работах перевыполняла на 150%³. Отмеченные и многие другие активисты дорожных работ были награждены значком «Отличный дорожник».

Основные дорожные работы в 1943 г. были проведены на дорогах Махачкала — Дербент, Махачкала — Хасавюрт и Буйнакс — Чирката — Глох⁴. Помимо них, значительный объем работ был выполнен по ремонту и восстановлению межрайонных и сельских дорог в предгорных и горных районах республики.

На дорожное строительство в 1943 г. в республике было затрачено 5,9 млн. руб., или 103,8% к установленному плану, в том числе в счет трудового участия населения 4,2 млн. руб.⁵ План нового строительства дорог республиканского и местного значения был выполнен на 195,9%, по капитальному ремонту дорог — на 198,9% и по текущему ремонту — на 79,3%⁶.

Наиболее успешно шли работы на дорогах местного значения.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 418. Л. 59.

² Там же. Л. 27.

³ Там же. Л. 33—35.

⁴ Каймаразов Г. Ш., Керимов И. К., Койстинен Г. Г., Мелешко А. Г. Указ. соч. С. 152.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 23. Л. 2.

⁶ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 418. Л. 24.

В отличие от республиканских дорог (капитальный и текущий ремонт в денежном выражении выполнен на 97,1%, по использованию трудового участия населения — на 104,6%), план по ним был выполнен по всем показателям¹. За 1943 г. в республике было построено 35 км новых грунтовых и грунтово-улучшенных дорог местного значения. 352 км капитально отремонтировано и 1263 км дорог охвачено текущим ремонтом².

Несмотря на огромные усилия органов власти республики, объемы дорожных работ не могли удовлетворить потребность в поддержании нормального состояния транспортных магистралей. Многие дороги не только местного, но и республиканского значения в осенний и зимний периоды становились непригодными для продвижения транспорта. В немалой степени этому способствовало низкое качество ремонтно-восстановительных работ.

Наибольшей активностью дорожные работы отличались в последний период войны. Заметно усилилось финансирование. За 1944 г. на дорожные работы в республике было истрачено 8,9 млн. руб., в том числе в счет трудового участия населения 5,4 млн. руб.³ Несмотря на увеличение объема государственных вложений **основным** фактором в наращивании фронта дорожных работ являлось **трудовое** участие населения.

В 1944 г. **впервые** с начала войны дорожники Дагестана выполнили план по всем основным видам работ на всех типах дорог. Отдельные районы (Акушинский, Ахтынский, Ахвахский, Гумбетовский, Табасаранский и др.) в полтора — два раза выполнили планы дорожного строительства⁴. Этот год знаменателен и в другом плане. Дорожное управление республики получило 6 грузовых автомашин, которые стали использоваться для подвоза строительного материала на дорожно-восстановительных работах⁵. Помимо них, по заключению договоров на дорожных работах использовался и колхозный транспорт в свободные от сельскохозяйственных работ периоды.

К концу войны в дорожных организациях республики имелось 9 грузовых автомашин, 9 тракторов и 27 единиц другой дорожно-строительной техники⁶. Таким образом, на протяжении войны практически весь объем дорожных работ в республике выполнялся вручную, зачастую горянками, которые заменили ушедших на фронт мужей и братьев.

Учитывая дагестанские условия, где преобладал каменистый скальный грунт, этот труд без преувеличения можно приравнять к ратным подвигам воинов на фронтах.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 418. Л. 24.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 63. Л. 2.

³ Там же. Д. 63а. Л. 3.

⁴ Каймаразов Г. Ш., Керимов И. К., Койстинен Г. Г., Мелешко А. Г. Указ. соч. С. 153.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 418. Л. 7.

⁶ Там же. Оп. 27. Д. 43б. Л. 40.

Как и в предшествующий период, основной фронт работ разворачивался на дорогах местного значения. Высокую активность при ремонте и восстановлении межрайонных и сельских дорог проявляли труженики Тляртинского, Буйнакского, Карабудахкентского, Ахтынского, Хуизахского, Ботлихского, Лакского, Левашинского и других районов.

Всего в республике за 1944 г. было построено 32 км новых дорог, охвачено капитальным и текущим ремонтом 2068 км различных типов дорог¹. Заметным достижением являлось строительство постоянного моста через реку Сулак протяженностью 146 м. взамен существовавшей здесь паромной переправы. Она призвана была создать благоприятные условия для откачки скота горных колхозов на зимние пастбища, расположенные в Хасавюртовском, Бабаюртовском, Кизлярском районах.

Таким образом, на протяжении всей войны, несмотря на известные трудности, дорожные работы в республике не прерывались. Дорожники и все население республики прилагали героические усилия по поддержанию транспортных магистралей в нормальном проезжем состоянии, внесли свою лепту в разгром врага, обеспечивали благоприятные условия для развития экономики и решения социальных вопросов горного края.

§ 4. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

С первых же дней войны в республике началась мобилизация автомобильного парка и наиболее квалифицированной части обслуживающего персонала. К 1942 г. в Дагестане оставалось всего 717 автомобилей, или в три с лишним раза меньше чем в 1940 г.² Существенно сократился автомобильный транспорт общего пользования. В конце 1942 г. Управление автомобильного транспорта республики располагало только 19 автомобилями³. Из-за нехватки транспортных средств пришлось закрыть Дербентскую и Белиджинскую автотранспортные конторы.

Сокращение автомобильного парка привело к заметному уменьшению объема грузо- и пассажироперевозок и падению доли автомобильного транспорта в общих транспортных перевозках республики. Во внутриреспубликанских перевозках народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения возросла роль гужевого транспорта.

Республиканские органы власти прилагали большие усилия по обеспечению сохранности и улучшению деятельности наличного автомобильного парка. В июле 1941 г. в целях организации своевременного ремонта автомобилей в Дагестане было создано 15

ремонтных баз, где сосредоточивались все имеющиеся в автомобильных хозяйствах запасные части¹.

Основные усилия работников автомобильного и гужевого транспорта республики в конце 1941 г. и начале 1942 г. были направлены на строительство оборонительных рубежей. Только из учреждений и организаций Махачкалы в 1942 г. на эти работы привлечена 31 автомашин². Мобилизованы тысячи колхозников и колхозниц из всех районов с рабочим скотом и тяглом. Об активности колхозного крестьянства Дагестана при сооружении оборонительных рубежей свидетельствует то, что только с 22 июля по 20 октября 1942 г. на них трудились около 68 тыс. человек и свыше 5 тыс. подвод³.

Мобилизация внутренних резервов и улучшение трудовой дисциплины позволили повысить эффективность использования автомобильного транспорта. Объем перевозок народнохозяйственных грузов транспортными конторами Управления автомобильного транспорта в 1942 г. оказался почти на уровне предвоенного 1940 г., за год перевезено 18,3 тыс. тонн различных грузов и 227,5 тыс. пассажиров⁴.

Самоотверженной работой на перевозке народнохозяйственных грузов и транзитного военного снаряжения отличились Салихов М., Курбанов К., Магомедов А., Байрамбеков Б. и другие шоферы.

Существенное влияние на состояние транспортных перевозок в Дагестане оказывал гужевой транспорт. Совнарком ДАССР и обком ВКП(б) в 1942 г. приняли два постановления о развитии гужевого транспорта, наметили конкретные мероприятия по удовлетворению нужд народного хозяйства в транспортных средствах⁵.

Транспортные колхозные бригады оказали большую помощь Дагконсервтресту, Дагпотребсоюзу, Дагмаслопрому и другим объединениям и организациям в вывозе продукции консервных предприятий, продукции колхозов за счет обязательных поставок и завозе потребительских товаров для населения. Транспортные бригады горных колхозов в свободное от сельскохозяйственных работ время выполняли транспортные операции в плоскостных районах.

Завершение битвы за Кавказ и начало освобождения временно захваченной территории позволили партийным и советским органам республики усилить внимание к развитию транспорта и

¹ ПАДО. Ф. Оп. 22. Д. 225. Л. 74.

² Там же. Ф. 1040. Оп. 1. Д. 7. Л. 72.

³ Шайдаев М. Г. Партия — организатор патриотического движения тру- дящихся Северного Кавказа в годы Великой Отечественной войны. Махачкала, 1975. С. 32.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 2. Д. 25. Л. 12.

⁵ Каймаразов Г. Ш., Керимов И. К., Койстинен Г. Г., Мелешко А. Г. Да- гестан в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. С. 89.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 63а. Л. 3.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 433. Л. 26.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 22. Д. 26. Л. 10.

улучшению его материально-технического обеспечения. Решением СНК ДАССР и обкома ВКП(б) в 1943 г. Управлению автомобильного транспорта передано 16 автомашин¹.

Возобновились централизованные поставки автомашин в республику. Однако объем их был не велик и не сказывался на общем состоянии автомобильного транспорта, продолжалось сокращение автомобильного парка. К концу 1943 г. в Дагестане оставалось всего 653 автомашины².

Остро не хватало запасных частей, бензина, качество ремонта было низким. Ухудшение материально-технической базы сказалось на производственных показателях автомобильного транспорта республики. Управлением автомобильного транспорта республики за 1943 г. перевезено 11,7 тыс. тонн народнохозяйственных грузов и 154,2 тыс. пассажиров, что ниже показателей предшествующего года³.

С 1944 г. началось общее увеличение автомобильного парка республики, улучшение его материально-технического снабжения. За год их количество возросло на 208 единиц⁴.

Основная масса автомобилей, как и в прежние годы, сосредоточивалась в ведомствах и организациях, мелких автобазах. Материально-техническая база Управления автомобильного транспорта, хотя и пополнялась, была не в состоянии удовлетворить возросшую потребность во внутриреспубликанских перевозках народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения.

На протяжении всей войны основная масса автомобильного парка сосредоточивалась в Махачкалинской транспортной конторе. Она же в основном и была занята перевозкой пассажиров преимущественно внутри города. Несмотря на рост, общий объем транспортных операций Управления автомобильного транспорта республики к концу войны был невелик. За 1945 г. всеми транспортными конторами перевезено 14,9 тыс. тонн грузов и 229,1 тыс. пассажиров⁵.

Гужевого транспорт по-прежнему доминировал во внутриреспубликанских перевозках народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения. Партийные и советские органы республики придавали большое значение улучшению его деятельности. Во многих районах, колхозах было налажено производство арб, фургонов и другого инвентаря.

Решением СНК ДАССР и бюро обкома ВКП(б) в 1943 г. возобновлена деятельность колхозных транспортных бригад. В целях укрепления общественного хозяйства и получения дополнительного дохода колхозам горных районов разрешено заниматься

внутрирайонной и межрайонной перевозкой грузов и потребительских товаров для населения.

На протяжении всей войны сохранялись большие трудности в деятельности гужевого транспорта. Остро не хватало транспортных средств. Поголовье скота в колхозах и в личной собственности колхозников вследствие мобилизации лошадей в кавалерийские части армии, падежа неуклонно сокращалось. Так, поголовье лошадей в колхозах Дагестана с 43 485 голов на 1 января 1941 г. сократилось на 1 января 1945 г. до 29 294 голов, или на 32,7%. За этот же период их поголовье в хозяйствах колхозников уменьшилось с 26 704 до 3986 голов¹.

Война вызвала значительные изменения в кадровом составе автомобильного транспорта республики. Сократилась численность, ухудшился квалификационный уровень его работников. К октябрю 1941 г. на автомобильном транспорте Дагестана оставалось 698 рабочих и служащих, в том числе 512 шоферов².

В автобазах ведомств и организаций, транспортных конторах Управления автомобильного транспорта не хватало подготовленных шоферов, ремонтных рабочих. Местные органы власти, несмотря на сложности военной поры, смогли наладить их планомерную подготовку. Шофера готовились на курсах Осоавиахима, Управления автомобильного транспорта и автомотоклуба Комитета физкультуры и спорта. Только автомотоклубом Осоавиахима республики за годы войны подготовлено более 200 шоферов³.

Мобилизация в армию, несудовладельческая материально-техническая база и тяжелые условия труда сказывались на обеспеченности автотранспорта шоферами, обслуживающим персоналом. Количество их не покрывало списочное число автомашин. Так, на 1 января 1944 г. потребность автотранспорта республики в шоферах удовлетворена на 67,6%⁴.

Более половины автомобильного транспорта простаивало в ожидании ремонта и по другим техническим причинам, поэтому нехватка шоферов в целом не отражалась на деятельности автомобильного парка.

В годы Великой Отечественной войны транспорт успешно решил задачу первоочередного снабжения потребностей фронта, сумел обеспечить перевод экономики на военный лад и удовлетворить запросы промышленности и сельского хозяйства в перевозке грузов.

Транспортники Дагестана в едином строю со всеми советскими людьми активно участвовали в борьбе за победу. Решающую роль в удовлетворении потребности экономики во внутриреспубли-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 2. Д. 25. Л. 3.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 433. Л. 26.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 2. Д. 25. Л. 12.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 433. Л. 26.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 50. Д. 10. Л. 24.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 28. Д. 403. Л. 57.

² Там же. Оп. 22. Д. 625. Л. 75.

³ Даг. правда. 1946. 29 марта.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 41. Л. 11.

ликанских перевозках грузов и запросов населения в потребительских товарах сыграли автомобильный и гужевой транспорт.

§ 5. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

С первых дней Великой Отечественной войны летчики гражданской авиации стали выполнять боевые задания. Уже 23 июня 1941 г. гражданский Воздушный Флот (ГВФ) начал перестраивать свою работу в соответствии с требованиями военного времени. Аэрофлот в оперативном отношении был подчинен Наркомату обороны, сформированы авиационные группы ГВФ особого назначения, авиаотряды для обеспечения частей Военно-Морского Флота СССР¹. В июле 1941 года приказом народного комиссара обороны СССР весь личный состав ГВФ, зачисленный в особые авиагруппы, считался призванным в Красную Армию.

В конце 1941 г. 223-й отряд спецприменения, базировавшийся в Махачкалинском аэропорту, в полном составе улетел на фронт.

В начале Великой Отечественной войны 223-й отряд был включен в состав Северо-Кавказской особой авиагруппы гражданского Воздушного Флота.

Затем, в конце 1941 г. Северо-Кавказская и Закавказская авиагруппы были объединены и на их базе был создан 8-й отдельный авиаполк. В состав данного полка входила эскадрилья, созданная из Махачкалинского и Грозненского авиаотрядов.

Командиром эскадрилии был назначен Курепин В. Т. (быв. командир 223 отряда), а замом командира Величко Ф. С. (быв. командир Грозненского отряда).

8-й отдельный авиаполк ГВФ (позднее был переименован в 23 отдельный авиаполк) воевал на Кавказе, в Крыму, на Орловско-курской дуге, освобождал Украину, Польшу, Чехословакию. Закончил войну в Берлине. За боевые заслуги полк был награжден орденами Александра Невского и Богдана Хмельницкого и ему присвоено наименование «Берлинский»². В 1942 г. по мере приближения линии фронта к Северному Кавказу, Махачкалинский аэропорт стал прифронтовым. Здесь обслуживались самолеты ГВФ, перевозили боеприпасы и возили грузы в сторону Сталинграда. Сюда же эвакуировали с фронта раненых, доставляли в действующую армию медикаменты и обеспечивали связь штабов с войсками³.

По свидетельствам очевидцев, бывали дни, когда в аэропорту базировалось по 70—80 самолетов. Личного состава было всего

¹ Гражданский Воздушный Флот в Великой Отечественной войне. Статьи воспоминания, документы. М. 1985. С. 6.

² Текущий архив Объединенного Махачкалинского авиаотряда (далее ОМАО). Материалы ПЭО за 1941—1945 гг.

³ Соколы Азербайджана. Баку. 1979. С. 111.

40—50 человек, технического состава 4—5 человек. Последних не хватало, тем более что условия военного времени, самоотверженная работа, недостаток питания и заболоченная местность сильно сказывалась на них. Высоким оставался процент больных малярией.

В конце 1942 г. Махачкалинский аэропорт был передан Азербайджанскому Управлению ГВФ. Сюда же был передислоцирован 111-й авиаотряд спецприменения, который объединился с транспортным отрядом¹.

16 ноября 1943 г. правительство Дагестана обратилось с ходатайством к Аэрофлоту страны, в котором указывалось, что «в целях улучшения связи с отдельными районами, рыбными промыслами и кутанами республики, разрешить Махачкалинскому аэропорту производить следующие авиаперевозки в Дагестанской АССР».

а) перевозку почты по кольцу: Махачкала — Чечень — Кизляр — Бабаюрт — Махачкала, 15 рейсов в месяц; для связи с предприятиями малого и большого рыболовства, кутанами в Бабаюртовском районе;

б) с перевозкой одной тонны свежей рыбы в день с заводов Дагмалрыбтреста на расстояние 100 км, а также для перевозки ценностей Госбанка и т. д.²

Основной задачей Махачкалинского аэропорта в 1943—1945 гг. явилось обслуживание прилетающих самолетов государственной и международной авиации, обеспечение их надежной диспетчерской службой, а также выполнение народнохозяйственных нужд Дагестана отдельным авиазвеном.

В этой связи несомненный интерес представляют воспоминания Петра Даниловича Колесниченко, работавшего в годы войны начальником Махачкалинского аэропорта: «Было принято решение совместно с руководством республики, начать организацию полетов в горы. Создана специальная комиссия в которую входили все начальники служб авиаотряда. Взяли в городе грузовую автомашину и со всей комиссией отправились в путь в горы.

Первым пунктом нашего обследования был населенный пункт Леваша. После переговоров с руководством района, мы обследовали аэродром, который был до войны. Этот аэродром был запахан и не был пригоден для посадки самолетов. Было принято решение подготовить его к эксплуатации.

Поручили одному председателю колхоза что бы он «отремонтировал» это поле. Было предложено забороновать поле и гонять и гонять отары овец по полю до тех пор пока поле не будет «утрамбовано», и будет пригодно для посадки самолетов. Это решение было принято потому, что техники в то время не было.

¹ Текущий архив ОМАО. Материалы планово-экономического отдела за 1941—1945 гг.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 28. Д. 42. Л. 96.

Дальше наш путь лежал в сел. Кумух, Хунзах, Ботлих. В Кумухе, Хунзахе были уже раньше, до войны места для посадки самолетов, мы оставили ехавших с нами пилотов в Левашах, Кумухе, Хунзахе, которые занимались подготовкой аэродромов. К сожалению, в районе Ботлиха вблизи населенного пункта подходящего места для посадки самолетов найти не удалось.

В с. Хунзахе пришлось нам задержаться, так как нам предложили руководители района место для посадки самолетов, т. е. аэродрома, где в 1937 году произвел посадку Герой Советского Союза Г. Ф. Байдуков. Аэродром для тяжелого самолета мог подойти, но для маленького ПО-2 он был не подходящий из-за глубоких пробоях. Принято было решение ровнять его, завозить грунт и т. д. На обратном пути из Ботлиха через с. Хунзах, Кумух, Левашу мы приняли аэродромы, оформили соответствующую документацию и площадки, «аэродромы», были подготовлены к эксплуатации. Наш аэропорт приступил к выполнению полетов на аэродромы Левашу, Кумух, Хунзах с почтой и грузом»¹.

Динамику работы авиаотряда за военный период можно проследить по следующей таблице².

Показатели	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Общий произ. полет часов (час.)	87	102	298	310	389
Пассажирооборот (чел.)	6	10	15	19	19,6
Обработка с/х площадей (га)	—	—	—	5	9
Перевозка пассажиров (чел.)	110	156	190	238	290
Развитие авиалиний, аэропортов	3	4	5	5	6
Освоено типов самолетов ПО-2	—	—	—	—	—
Производ. труда	2	2,1	2,5	3	3,5

1 апреля 1944 г. Указом Президиума Верховного Совета Дагестана «за образцовую, безаварийную работу, четкое обслуживание проходящих самолетов Военно-Воздушных сил и народного хозяйства ДАССР, а также проявленную при этом организованность и дисциплину» 13 особо отличившихся работников Махачкалинского аэропорта были награждены Почетными грамотами Верховного Совета республики»³.

На успешное выполнение боевых заданий летчиками Сталинградского фронта повлиял и самоотверженный труд летчиков и

обслуживающего персонала Махачкалинского аэропорта. В условиях полевого аэродрома специалисты наземных служб поддерживали в надлежащем состоянии взлетно-посадочные полосы, укрывали технику, ремонтировали и готовили к вылетам самолеты, обслуживали диспетчерской связью международные линии.

§ 6. СРЕДСТВА СВЯЗИ

Перестройка всего народного хозяйства республики потребовала и изменения работы органов связи. Перемещение производительных сил, эвакуация населения и различных грузов, необходимость установления связей с новыми районами и, наконец, прямые нужды фронта — все это требовало от органов связи улучшения работы, четкой и бесперебойной доставки почтовых грузов и корреспонденции.

В связи с этим только с июня по декабрь 1941 г. областной комитет партии на заседаниях бюро шесть раз рассматривал вопросы, связанные с улучшением работы органов связи в военное время¹.

Первоочередное внимание при этом было уделено охране телеграфных и телефонных линий, в особенности вдоль железнодорожной магистрали. 16 июня 1941 г. на совместном заседании бюро обкома ВКП(б) и Совнаркома республики, придавая исключительно большое значение охране железных дорог в целях обеспечения быстроты и своевременности перевозок, пополнения личного состава и снабжения Красной Армии всем необходимым, было призвано привлечь к охране путей, телеграфных и телефонных линий и искусственных сооружений колхозников из колхозов тех районов, по территории которых проходили железнодорожные линии².

Этим же вопросам было посвящено заседание бюро обкома ВКП(б) 24 июля 1941 г. «О мероприятиях по улучшению телефонной связи в республике». На нем, в частности, ставилась задача организации учебы для всех работников органов связи, повышения бдительности, охраны объектов. Было пересмотрено расписание междугородных переговоров для того, чтобы передать действующий телефонный провод любому району вне очереди по вопросам, связанным с военными действиями³.

Ввиду того что основная масса населения страны была мобилизована в действующую армию и произошло оголение важнейших народнохозяйственных объектов, Государственный комитет обороны 20 августа 1941 г. принял постановление о введении на

¹ Текущий архив ОМАО; Материалы ПЭО.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 434. Л. 14; Текущий архив ОМАО; Материалы ПЭО.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 352. Оп. 2. Д. 55. Л. 140—141.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 22. Д. 16. Л. 84, 154—155; Д. 16а. Л. 88, 96; Д. 17. Л. 225, 318.

² Там же. Д. 16. Л. 84.

³ Там же. Л. 154—155.

территории страны обязательной платной трудовой гужевой повинности населения для обеспечения бесперебойной перевозки и доставки почты и печати. Такое же постановление было принято и Совнаркомом Дагестана совместно с обкомом ВКП(б) 21 августа 1941 г.¹

Анализ материалов архивов позволяет проследить напряженность и трудности, связанные с переходом работы органов связи на условия военного времени. Правительство республики, областной комитет партии и районные организации на местах устанавливали жесткий контроль за нормальным и бесперебойным функционированием почтово-телеграфных учреждений и их охраной. Каждый случай нарушения сроков доставки или утери почтовой корреспонденции населению и в части Красной Армии квалифицировался как чрезвычайный и рассматривался с учетом условий военного времени². На то, что эти меры были необходимыми и закономерными, указывают такие факты. Ввиду приближения линии фронта к Дагестану с 1942 г. появившимися в отдельных районах бандами и диверсионными группами производились вооруженные нападения на предприятия связи, выводились из строя линейные сооружения внутрирайонной связи, сбрасывались в пропасть столбы с проводами и уничтожалась телефонная аппаратура.

Так, были разрушены и уничтожены телефонные аппаратуры в августе 1942 г. в семи сельсоветах Цумадинского района, в сентябре этого же года в пяти сельсоветах Цунтинского района и в октябре в шести сельсоветах Кайтагского района. Аналогичные случаи произошли в Табасаранском, Дахадаевском, Казбековском, Хасавюртовском, Дербентском и ряде других районов республики³.

Большую помощь органам связи в связи с этим стали оказывать местные партийные и советские организации. Благодаря этому ремонтные работы стали выполняться путем широкого использования внутренних и местных ресурсов.

Столбы по горным районам до конца 1941 г. были полностью заготовлены на местах. Планы по ремонту линии электросвязи магистральных и внутриобластных линий, ремонту аккумуляторов были перевыполнены⁴. Для улучшения телефонной связи с районами устанавливалось круглосуточное дежурство на районных телефонных станциях. В случае необходимости незамедлительно предоставлялись транспорт и рабочая сила⁵.

Таким образом, задача перестройки работы органов связи на военный лад была успешно решена. С начала войны было построено 750 км линий проводов, из них только для нужд Красной Армии 650 км. Оборудованы в короткие сроки шлейфы,

установлено несколько телефонных коммутаторов и обеспечена хорошая военная телефонная связь. Помимо этого, по городской телефонной сети было установлено около 600 телефонов и 7 телефонных подстанций. Учитывая огромное значение Буйнакского узла в военное время, он был укреплен новой техникой, кадрами и ремонтными службами.

Замена столбов по телефонному хозяйству составила 214%, по ремонту проводов — 104%, аппаратуры — 166%. Это позволило занять по ремонтным работам первое место по стране¹.

Однако на конец года отмечалось замедление работы телеграфа, связанное с тем, что в условиях войны телеграммы стали идти частично с почтой.

По этой же причине замедлилась и доставка из центра необходимых материалов и инструментов.

К началу 1942 г. благодаря четкой и слаженной работе связистов республики была установлена двойная связь со всеми районами Дагестана как по телефону, так и по телеграфу².

Но имелись и райотделы, в которых на первых порах, в связи с призывом квалифицированных специалистов на войну, замедлились обмены почт. Такое положение сложилось в Курахском, Табасаранском, Гунибском и Ботлихском районах. Газеты, журналы, письма до них доходили из Махачкалы лишь на 25—27-й день. Так, если письмо из Ленинграда до Гуниба шло 9 дней, то из Гуниба до Маали (27 км) — 15 дней. В Кумухе было обнаружено неизятых писем 28 штук, пролежавших 7 месяцев. Пробная посылка письма из обкома ВКП(б) в городской комитет шла 4 дня³.

Работы в целях полного удовлетворения нужд фронта продолжались и в 1942 г. Были построены резервные обходные телеграфно-телефонные магистрали с установкой 26 км столбовой линии и с подвеской 6—8 проводов. Подвешен дополнительный шлейф в городе Махачкале из 2—4 проводов для обеспечения связи на случай выхода из строя существующих. Произведены новые постройки обходных линий протяженностью 27 км с подвеской 1173 км. Всего же по Дагестану за год было построено 53 км линий, подвешено проводов 1343 км, оборудован и сдан в эксплуатацию усилительный пункт в 4 км от города с установкой в нем трех полукомплектов В4, одного СТДУ источников питания, двух коммутаторов — телеграфного и телефонного и двух аппаратов «Морзе».

По городским телефонным сетям были оборудованы командные пункты телефонной связи с прокладкой подземного кабеля и установкой необходимой аппаратуры. Связисты республики

¹ ПАО. Ф. 1. Оп. 22. Д. 16а. Л. 88.

² Там же. Д. 17. Л. 22а. Д. 628. Л. 122—124.

³ Там же. Оп. 24. Д. 337. Л. 25.

⁴ Там же. Оп. 22. Д. 627. Л. 7.

⁵ Там же. Л. 2.

¹ ПАО. Ф. 1. Оп. 23. Д. 378. Л. 28.

² Там же. Л. 30.

³ Там же. Л. 44.

смонтировали и провели телефонную связь на бронепоезде «Комсомолец Дагестана»¹.

Были выполнены значительные работы по освоению капитальных вложений. За счет переходящих работ по внутрирайонной связи было сдано в эксплуатацию линейных сооружений общей протяженностью 24 км и 56 км проводов по Рутульскому району до границы с Грузинской ССР стоимостью 27,3 тыс. руб. Всего же было выполнено работ за год на 62,3 тыс. руб., или 116% к плану.

План доходов по почтовой связи был выполнен на 118,6%. Почтовый обмен за год составил 94%. Невыполнение плана объема было связано с увеличением бесплатной воинской корреспонденции.

Доходы за периодическую связь составили 95,2%, что объяснялось сокращением лимита тиража в условиях военного времени².

Однако главная задача обеспечения частей Красной Армии надежной и четкой связью в особенно трудные в истории Великой Отечественной войны годы связистами была успешно решена.

За своевременное и качественное выполнение ряда заданий Наркомата связи СССР и Закавказского фронта в 1942, 1943 гг. дагестанские связисты получили благодарность Наркомата связи³. Из 38 предприятий связи перевыполнили планы дохода в 1943 г. Цумадинская (15%), Дахадаевская — 120%, Кулицкая — 117%, Махачкалинская — 111%, Унцукульская — 110%, Бабаюртовская — 109%, Акушинская — 105% и другие конторы связи. Но были отделения, которые не смогли выполнить план: Ахвахское — 78%, Кумторкалинское — 84%, Буйнакское — 87%, Карабудахкентское — 84%.

Анализ показателей выполнения плана обмена может дать ясное представление о сложности того периода, являясь своеобразным барометром влияния военных действий. Так, по периодической печати выполнение составило 81%, посылкам — 45%, письменной корреспонденции — 78,6%, по денежным переводам — 122%, телеграммам — 125% и по междугородним переговорам — 112%⁴.

Отсутствие столбов, как и в 1942 г. сказалось на выполнении заданий по их замене на внутриобластной и внутрирайонной линии связи⁵, хотя все работы по ремонту линий были выполнены успешно.

Неуклонно повышалась и материальная база телефонных станций. Несмотря на острую нужду в телеграфно-телефонном оборудовании, за счет моторесурсов был смонтирован телефонный коммутатор МБ на 50 номеров и установлен в Кайтагском райо-

не. В Каякентском районе во вновь выделенном здании была устроена телефонная станция МБ на 100 номеров. Естественно, что это во многом способствовало поднятию духа и настроения у тружеников тыла республики.

Улучшилось в 1943 г. и качество работы органов связи. Так, количество необменов почты уменьшилось по сравнению с предыдущим годом. В 1942 г. количество необменов почты с почтовыми вагонами составляло 10 случаев¹.

Процент замедленных телеграмм по доставке увеличился. Он составил 26,1 по сравнению с 13,3 в 1942 г. В основном это произошло в городах Махачкала, Буйнакск по причине неукомплектованности штата доставщиков. Хотя замедление по передаче в 1943 г. было лучше (24%), чем в 1942 г. (28,8%)², все же недостаточная подготовленность кадров телеграфистов сказывалась.

Работы по дальнейшему укреплению материально-технической базы средств связи были продолжены и в 1944 г. К этому времени обстановка на театре боевых действий складывалась благоприятно для советских войск.

Протяженность междугородней воздушной линии составила 1690 км, воздушных проводов — 7360 км, а по внутрирайонной связи — соответственно 1482 и 3040 км³, что позволило телефонировать 343 сельских совета, или же 57% их общего числа⁴, намного увеличило эффективность работы почтово-телеграфных учреждений, ослабило нужду народнохозяйственного комплекса, предприятий, учреждений и жителей республики в услугах скорейшей и эффективной связи.

В 1944 г. в Дагестанском Управлении связи произошла смена руководства. Вместо Михаила Филаретовича Тарасова, возглавлявшего этот сложный участок народного хозяйства в особенно трудных условиях развития горной республики и отозванного в распоряжение Наркомата связи СССР (откуда и был направлен для поднятия уровня работы), 29 апреля 1944 г. был назначен Паша Ахмедович Омаров.

К концу войны в республике насчитывалось 41 районная контора связи, 16 почтовых и 27 почтово-телеграфных отделений, 187 агентств связи и одно железнодорожное отделение перевозки почты. Протяжение автогужевого тракта составляло 1305 км и внутрирайонных — 2728 км, подъездных городских путей — 38 км. Ввиду военного положения особенно обострился вопрос резины для автомашин. По этой причине действовало всего два автотракта, которые обслуживали Нижний Дагестан, то есть 15 районов от Буйнакска до Ботлиха протяжением в оба конца 308 км и автотракт в Южном Дагестане. Сюда входило 8 районов, начиная

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 23. Д. 337. Л. 79.

² Там же. Л. 80.

³ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 39.

⁴ Там же. Л. 40.

⁵ Там же. Л. 41.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 417. Л. 42.

² Там же. Л. 43.

³ Там же. Л. 14.

⁴ Там же. Л. 149.

с Белиджи — Касумкент — Ругул протяжением в оба конца 330 км¹. Изношенность машин и отсутствие резины серьезно влияли на эффективную работу автотракторов.

В годы Великой Отечественной войны неизмеримо возросла роль радио как мощного средства оперативного информирования населения о событиях на фронтах, мобилизации трудящихся на успешное выполнение фронтовых заказов.

Роль радио повышалась и по той причине, что в связи с увеличением названий и тиражей военных газет и нехваткой бумаги ЦК ВКП(б) несколько сократил гражданскую печать. Республиканские газеты стали выходить на двух полосах, уменьшился объем районных газет, которые стали выходить раз в неделю.

В связи с этим 12 декабря 1941 г. бюро обкома партии приняло постановление «О работе районных радиоузлов», в котором, учитывая условия военного времени, ставилась задача привести радиоузлы в полную техническую исправность. Было срочно изыскано горючее и старые радиоприемники заменены новыми. В качестве первоочередной меры намечалось «обеспечить перевод и ежедневную передачу сообщений Советского Информационного бюро и передовых статей «Правды» на языках народностей Дагестана².

Это потребовало напряжения сил от работников связи. Было приложено немало усилий по радиофикации горных колхозов, отдаленных населенных пунктов и модернизации старых радиоузлов.

20 марта 1942 г. вышло постановление ЦК ВКП(б) «О радиофикации политотделов МТС и совхозов», выполняя которое связисты Дагестана к началу апреля завершили эти работы. Хотя МТС и совхозы в Дагестане к началу войны были радиофицированы, задача ставилась в основном привести в порядок имеющиеся в них радиоустановки и обеспечить постоянный технический надзор за их работой. Приемники, принадлежащие Наркомзему, Наркомпищепрому, Дагконсервтресту и госучреждениям передавались в совхозы и МТС³.

Для выполнения задания правительства Дагестана по обеспечению радиосвязи с Азербайджаном за пятидневный срок была проведена линия в 200 км. Особенно отличился при этом фельдегерь Чудаев, прошедший в тяжелых зимних условиях 1941/1942 гг. 18 км и доставивший ценную корреспонденцию⁴.

В связи с закрытием ряда районных газет и уменьшением их периодичности до одного раза в неделю назрела необходимость усиления местного радиовещания. С этой целью областной комитет партии принял постановления «О районном местном ве-

ещании» и «Об открытии новых редакций районного радиовещания» от 28 октября 1943 г. В этих документах перед связистами республики ставилась задача оборудовать в 19 наиболее крупных районах радиоузлы, а также установить в 73 сельских советах и колхозах громкоговорители. Такие радиоузлы вскоре были открыты в Акушинском, Гунибском, Гумбетовском, Дахадаевском, Кайтагском, Табасаранском и других районах¹.

Учитывая возрастание роли радио как сильного источника пропаганды, а зачастую и единственной возможности связи отдаленного населенного пункта с событиями, происходящими в стране и республике, планы доходов по радиовещанию ежегодно перевыполнялись.

В конце 1942 г. в период приближения линии фронта к республике и эвакуации населения в глубь страны произошло сокращение количества радиоточек. К концу 1942 г. отсев составил 731 радиоточку². В 1943 г. положение стабилизировалось. Отсев радиоточек произошел в Ботлихском районе — 19 радиоточек, Гунибском — 16, Кахибском — 17, Кумторкалинском — 27 радиоточек³. В середине 1945 г. отсев составил 122 радиоточки. Это случилось в основном из-за выезда эвакуированных абонентов в свои освобожденные края и области страны.

Несмотря на трудности с горючим, невозможностью качественно проводить ремонтные работы на линии, количество населения, охваченного радиофикацией росло. Так, если в конце 1941 г. в республике имелось 15 007 радиоточек, то в конце 1942 г. — 14 278 радиоточек⁴. В 1943 г. при плане 600 было установлено 2340 радиоточек и включено 2739 ранее выключенных абонентских точек. Протяженность радиолиний в связи с постройкой в Буйнакске линии, связывающей городской радиоузел с аулом Кафыр-Кумух, была увеличена на 3 км⁵.

К концу 1944 г. и в середине 1945 г. в республике имелось 41 радиоузел и 17 000 радиоточек, из них в городах — 11 700, в сельской местности — 5300⁶. Для сравнения к началу войны это соотношение составляло 9769 и 4774⁷. Абонентских точек коллективного пользования имелось 1962 штуки. Из общего числа 3220 населенных пунктов были радиофицированы от радиоузлов Наркомата связи 102 населенных пункта и 260 населенных пунктов имели трансляцию по телефонным проводам низовой связи, 18 населенных пунктов было радиофицировано от радиоузлов различных ведомств. При остром недостатке в аппаратах, оборудо-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 24. Д. 14. Л. 445; Д. 16. Л. 100.

² Там же. Д. 337. Л. 82.

³ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 41.

⁴ Там же. Оп. 24. Д. 337. Л. 82.

⁵ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 41, 42.

⁶ Там же. Оп. 27. Д. 432. Л. 23.

⁷ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 19. Д. 121. Л. 16.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 432. Л. 80.

² Там же. Оп. 22. Д. 17. Л. 318, 319.

³ Там же. Оп. 23. Д. 10. Л. 502.

⁴ Там же. Д. 378. Л. 29.

ваний, репродукторов в 1944 г. связисты добились чистого прироста по городам на 1614 и на селе на 267 радиоточек¹.

Несмотря на объективные трудности и лишения, связанные с военной обстановкой, связисты республики не только добросовестно исполняли свой долг, но и проявляли высокую сознательность, взяв шефство над освобожденными районами, в частности Ростовской, Ворошиловградской областей, Краснодарского края, а также сбором средств в фонд обороны страны и отправкой на фронт продовольственных и вещевых посылок.

Еще в начале войны небольшой коллектив рабочих и служащих Хасавюртовского районного отделения связи отправил для частей Красной Армии 31 фуфайку, 7 свитеров, одно одеяло, один полушубок, пять простыней, белье, теплые носки, перчатки и отчисляли ежемесячно однодневный заработок. Только в 1942 г. они внесли более 900 рублей на постройку танковой колонны и 480 рублей на постройку бронепоезда. Особенно отличались жены красноармейцев Мария Симоненко и Мария Писаная². В целом же связистами республики было отправлено более 13 тыс. посылок с подарками³.

В ответ на обращение коллектива судоремонтных мастерских Каспийского флота об оказании помощи освобожденным районам связисты Дагестана в течение одного только 1943 г. оказали значительную помощь Моздокскому району Ставропольского края, Сальскому району Ростовской области, Тахтамукаевскому району Краснодарского края — были отправлены материалы и оборудование, запасные части для восстановления и развития телефонных станций, в том числе телефонные аппараты, полевой кабель, крючки, изоляторы и т. д.⁴

В сентябре этого же года было отправлено в Москву для передачи освобожденным районам два комплекта линейных материалов по проведению восстановительных работ телефонной связи. В ноябре отправлено 85 почтовых ящиков, 49 сумок для письменосцев, 35 денежных шкатулок и 40 весов.

В Ворошиловградскую область было направлено 14 лошадей с комплектами конской сбруи⁵. Помимо оказания помощи материалами и инструментами, Дагестан ежегодно направлял в освобожденные районы своих лучших работников. Так, в 1941 г. был сформирован взвод связистов в количестве 38 человек, укомплектованный надсмотрщиками, кабельщиками, инженерами ГТС, техниками, то есть специалистами высокой квалификации⁶. В 1943 г. было направлено в освобожденные районы Северного Кавказа и Украины 75 человек, также представлявших собой

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 432. Л. 23.

² Даг. правда, 1942. 24 янв.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 24. Д. 33. Л. 63.

⁴ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 39; Оп. 24. Д. 337. Л. 27.

⁵ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 39.

⁶ Там же. Оп. 22. Д. 628. Л. 118.

специалистов высокой квалификации¹, хотя обеспеченность кадровыми работниками связи для республики всегда стояла остро.

Военная обстановка, мобилизация связистов в действующую армию серьезно сказывалась на полнокровной работе органов связи, оголяя целые райотделы. Учитывая эту ситуацию, в Управлении связи начали интенсивно заниматься вопросами подготовки и переподготовки кадров. С этой целью создавались краткосрочные школы и курсы. Большую помощь в этом стали оказывать школы Осоавиахима, готовившие кадры для работы на телеграфе.

Только на таких курсах, организованных в Буйнакске, были подготовлены десятки телефонисток, обучавшихся по специальной программе². Если учесть, что в ряды Красной Армии было призвано за 1941—1942 годы 262 работника связи, передано в распоряжение Наркомата связи 16 человек, мобилизовано в восстановительные батальоны — 13, то путем индивидуального ученичества было подготовлено специалистов ведущих профессий 117 человек. Сюда входят: надсмотрщиков — 20, телеграфистов — 13, мотористов — 2, надсмотрщиков радиоузлов — 12, телефонистов — 26, почтовых агентов — 39 и счетных работников — 2 человека. Помимо этого, по особому заданию Наркомата связи СССР было подготовлено 74 человека, в том числе: линейных работников — 37, надсмотрщиков ЛТУ — 11, надсмотрщиков ГТС — 18 человек и т. д. Большую работу в этом направлении проводили и комсомольские организации республики, подготовившие без отрыва от производства 26 человек для работы на аппаратах Бодо и Морзе. Учитывая сложность военного времени, Управление связи стало шире практиковать совмещение профессий. Таким путем было подготовлено для работы на аппаратах Морзе 52 человека почтово-телеграфных работников. На вновь организованных курсах повышения квалификации прошли обучение 142 человека. Было организовано и заочное обучение, которым охватили 164 человека, из которых закончили 113. Всего же за 1942 год было подготовлено 326 человек, которые добивались повышения производительности труда, выполняли большой объем работы при неполных штатах³.

К 1943 и последующим годам, когда кадры в известной мере стабилизировались, речь шла уже не об усвоении учениками связистов элементарных знаний и навыков, а о повышении квалификации. Больше стали уделять внимание узкопрофессиональной подготовке. Так, путем индивидуально-бригадного ученичества было подготовлено 156 человек, путем курсовой системы подготовки — по 79 человек⁴.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 26. Д. 417. Л. 39.

² Даг. правда, 1942. 10 окт.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 24. Д. 337. Лл. 38, 39. 79об, 80.

⁴ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 45.

Но все-таки органы связи республики продолжали ощущать недостаток в квалифицированных кадрах, особенно надсмотрщиков и телеграфистов, в которых была острая нужда и в частях Красной Армии.

В этих условиях необходимо было применять более прогрессивные методы работы, полнее использовать внутренние резервы, внедрять передовые методы и достижения лучших связистов и в полной мере использовать меры морального и материального поощрения. Ежегодно увеличивалось количество стахановцев и ударников производства. Так, если к концу 1941 г. имелось 84 стахановца и 142 ударника¹, то на конец 1943 г. стало соответственно 186 и 152 человека. Большую мобилизующую роль играло и ежемесячное подведение итогов социалистического соревнования на совместном заседании Совнаркома и бюро обкома партии среди районных контор связи с присуждением переходящих Красных знамен обкома ВКП(б) и Совнаркома Дагестана. Так, анализ материалов подведения итогов в партийном архиве выявил хорошую работу в течение всего периода войны коллективов Акушинской райконторы связи (начальник Исмаилова Лидия), Дербентской (Ахмедов), Кулинской (Гасанов), Буйнакской (Ибрагимов), которые не допускали случаев растрат и хищений, стабильно придерживались графика доставки почты².

Большое мобилизующее значение имело обращение 20 января 1944 г. связистов Кулинской конторы ко всем связистам республики, в котором неоднократные победители Всесоюзного социалистического соревнования взяли на себя повышенные социалистические обязательства, призвали к недопущению ни одного случая необменов почт как по межрайонным, так и по внутрирайонным трактам, обеспечению скорости продвижения почтовой корреспонденции и обеспечению качественной работы радиоузлов и ликвидаций их простоев³.

Это обращение способствовало подъему созидательной инициативы во многих конторах связи республики, выявило новые и новые образцы добросовестной и самоотверженной работы. Так, Махачкалинская контора связи, участвуя во Всесоюзном социалистическом соревновании, в феврале 1945 г. была удостоена премии Наркомата связи СССР и ВЦСПС в сумме 8 тыс. рублей⁴. Руководство правительством республики и областным комитетом партии ходом социалистического соревнования, умелое поощрение его победителей, поддержка починов и инициатив во многом способствовали тому, что к концу войны 13 районных контор связи резко улучшили работу всех отраслей связи и с на-

чала и до лета 1945 года по республике не имелось случаев хищений и утрат почтовых отправлений¹.

Ударная и самоотверженная работа дагестанских связистов была высоко отмечена правительством страны. В самые трудные и решающие дни 1943 года указом Президиума Верховного Совета СССР 19 мая 8 человек были награждены орденом «Знак Почета», 3 — медалью «За трудовое отличие»². В дальнейшем целая группа дагестанских связистов была премирована и удостоена нагрудных знаков «Отличник социалистического соревнования» Наркомата связи СССР.



¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 23. Д. 378. Л. 46.

² Там же. Оп. 24. Д. 337. Л. 39; Оп. 23. Д. 378. Л. 43.

³ Там же. Оп. 26. Д. 417. Л. 29.

⁴ Там же. Оп. 27. Д. 432. Л. 46.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 27. Д. 432. Л. 46.

² Там же. Оп. 24. Д. 337. Л. 62.

Глава II.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗ ДАГЕСТАНА В ПЕРИОД ПОСЛЕВОЕННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА (1946—1960 гг.)

Начиная восстановление экономики, страна испытывала огромные трудности. На временно оккупированной территории фашистские захватчики превратили в руины тысячи городов и сел, разграбили и уничтожили десятки тысяч заводов, фабрик, колхозов, совхозов, МТС. В целом за годы войны страна потеряла треть своего национального богатства¹. Самой большой, ничем не восполнимой потерей являлась гибель миллионов советских людей.

Значительные потери за годы войны понесла и экономика Дагестана, хотя он и не являлся зоной непосредственных военных действий. По Дагрыбтресту, Дагнефти, Дагконсервтресту и Управлению лесами, например, он выразился в сумме 33,4 млн. рублей². Промышленные предприятия испытывали большие трудности в связи с нехваткой квалифицированных кадров, изношенностью оборудования и техники. Валовое производство зерновых в колхозах республики уменьшилось на 38%³. Сократилось поголовье скота.

Программа восстановления и дальнейшего развития экономики и культуры страны была намечена в четвертом пятилетнем плане (1946—1950 гг.). Перед транспортом ставилась задача улучшения обеспечения потребностей народного хозяйства в перевозке грузов, а также удовлетворения запросов населения в пассажиро-перевозках.

¹ История СССР с древнейших времен до наших дней в 12-ти томах. М., 1980. Т. II. С. 47.

² История Дагестана в 4-х томах. М., 1969. Т. 4. С. 8.

³ Советский Дагестан за 45 лет. Стат. сб. Махачкала, 1965. С. 34, 36. ЦГА ДАССР. Ф. р. 127. Оп. 88. Д. 1. Л. 11, 12.

Предусматривалось опережающее развитие автомобильного транспорта. Намечено поднять его удельный вес в общетранспортной работе с 1,9 по 4,0%. Исходя из этого, дорожники должны были не только восстановить дорожное хозяйство и его довоенный уровень, но и превзойти этот уровень¹.

Большие задачи были определены пятилетним планом и перед транспортниками Дагестана. В частности, перед дорожниками поставлена задача: привести в порядок дороги, связывающие республику с соседними республиками и областями и внутриреспубликанские дороги, связывающие административные районы между собой и центром республики — г. Махачкалой и экономические зоны.

§ 1. ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Начало реализации пятилетнего плана было ознаменовано усилением внимания к восстановлению и реконструкции наличной дорожной сети, строительству новых магистралей. Программа дорожных работ на 1946 г. была определена постановлением СНК ДАССР и бюро обкома ВКП(б) от 12 февраля 1946 г. «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства в республике». Намечено за год построить, восстановить и реконструировать 38 км дорог и 148 км капитально отремонтировать². В целях успешного выполнения намеченных работ с 15 февраля по 15 марта 1946 г. в республике был объявлен месячник по дорожному строительству.

Во многих районах республики месячник прошел организованно, на дорожные работы выходило практически все трудоспособное население, которое безвозмездно участвовало в ремонте и восстановлении дорог. В ходе месячника колхозники Карабудахкентского района отремонтировали 50 км дорог и вывезли 4800 м³ камня, выполнив план заготовки строительного материала на 130%. Перевыполнили планы завоза строительного материала на местные дороги и колхозники Сергокалинского, Левашинского и других районов³.

В послевоенные годы властные структуры усилили внимание к развитию экономики, решению социальных вопросов вновь образованных и присоединенных к Дагестану в конце войны районов. С учетом этого обстоятельства составлялись республиканские годовые планы дорожных работ. Так, наиболее значительным объектом первого года пятилетки являлось строительство дороги Ритляб — Андалалы с общей проектной стоимостью

¹ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. М., 1957. С. 245, 246.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 31. Д. 37. Л. 36, 37.

³ Даг. правда. 1946. 7 апр.

472 тыс. рублей¹. Нехватка трудовых ресурсов в колхозах Ритлябского и Андалалского районов, силами которых она строилась, не позволила завершить прокладку дороги к концу года.

В республике за первый год пятилетки было построено 11,1 км дорог местного значения и 139,6 км дорог республиканского и местного значения капитально отремонтировано². В целом план работ по дорогам республиканского значения за 1946 г. выполнен на 97% и по дорогам местного значения на 100%³.

В последующем отставание на дорогах республиканского значения было преодолено. Наибольшей активностью дорожные работы отличались в Акушинском, Карабудахкентском, Буйнакском, Чародинском, Глярятинском, Табасаранском и других районах. При деятельном участии колхозов и колхозников построено и капитально отремонтировано дорог в Акушинском районе 56 км, Карабудахкентском — 25 км, Табасаранском — 30 км, Чародинском — 15 км⁴. В целом за три первых года пятилетки (1946—1948) в Дагестане было построено 108 км дорог местного значения⁵.

За этот же период построены мосты через реки Терек (210 м), Шура-Озень (50 м), Аксай, у Ритляба (120 м), Саласу (40 м) и другие общей протяженностью 2175 м⁶.

На протяжении первых лет четвертой пятилетки основное внимание дорожников республики было направлено на ремонт и восстановление местных дорог. В Дагестане автомобильный и гужевой транспорт в подавляющем большинстве районов являлись единственными видами сообщения. Уровень развития экономики, степень решения социальных проблем горных и предгорных районов находились в прямой зависимости от наличия и состояния главным образом дорог местного значения.

В подавляющей части строительство, ремонт, восстановление дорог местного значения производились за счет средств колхозов, трудовым участием колхозников в счет обязательного трудового участия, а также безвозмездным участием их в субботниках, воскресниках и других мероприятиях.

Государственные средства, вкладываемые на развитие дорожного хозяйства, направлялись в основном на ремонт и восстановление дорог республиканского значения. В первые годы пятилетки нехватка средств, узость материальной базы дорожно-строительных организаций не позволяли развернуть строительство дорог республиканского значения.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 35. Д. 70. Л. 5.

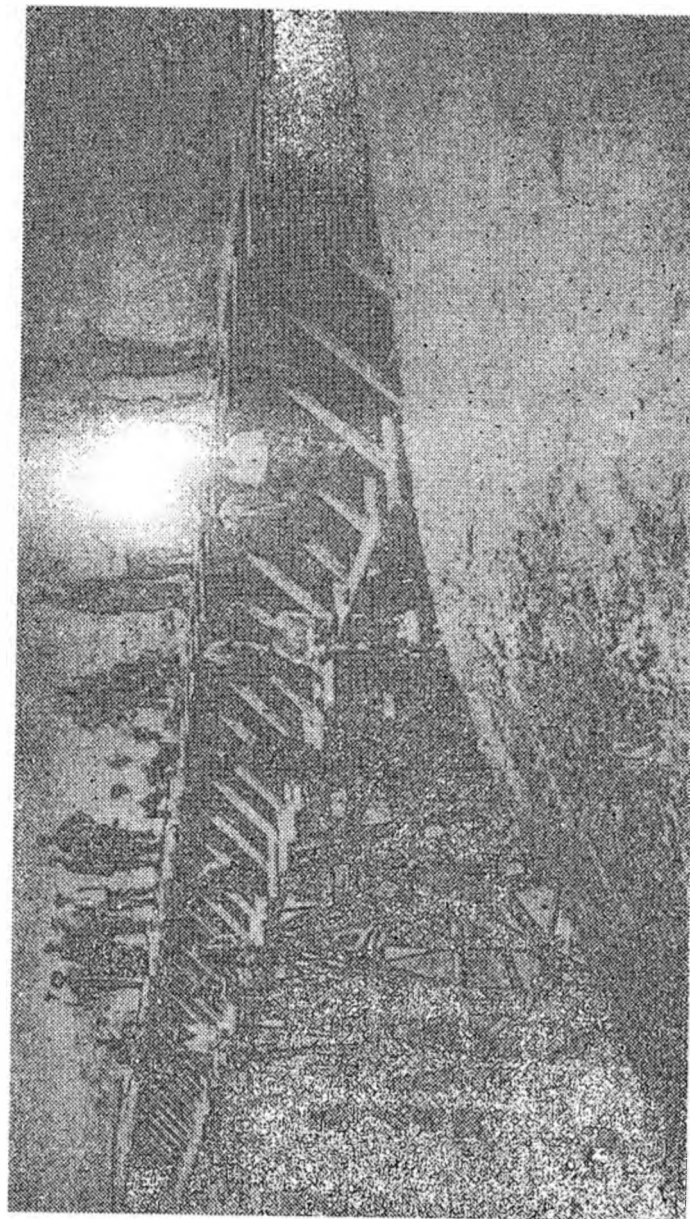
² Там же. Оп. 50. Д. 10. Л. 28.

³ Там же. Оп. 35. Д. 163. Л. 19.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 352. Оп. 1. Д. 39. Л. 203.

⁵ Там же. Ф. р. 260. Оп. 35. Д. 163. Д. 19.

⁶ Там же.



Строительство моста через реку Ахташ. Хасавюртовский район. 1950 г.

В этот период в Дагестане в отличие от других республик, краев и областей, где преимущественно сооружались дороги с твердым покрытием, прокладывались в основном улучшенно-грунтовые дороги, которые в осенне-зимний период были практически не пригодны для проезда автомобильного транспорта.

Несмотря на ежегодное перевыполнение планов, объемы дорожно-строительных работ в послевоенные годы не отвечали потребностям развития народного хозяйства и культуры. К 1949 г. в республике более 1000 км важнейших дорог не имело твердого покрытия, в результате чего они большую часть года были непригодны для проезда транспорта. Ремонтно-восстановительные работы не покрывали ежегодный износ дорог.

Такое положение становилось все более нетерпимым, отражалось на развитии промышленности, сельского хозяйства, решении назревших социальных проблем. Властные структуры республики предприняли ряд мер по улучшению безрельсового транспорта. В марте 1948 г. состоялось республиканское совещание работников дорожного хозяйства. Проблемы дорожного строительства были рассмотрены на 3-й сессии Верховного Совета ДАССР, в июле 1949 г., которая обсудила вопрос «Об улучшении дорожного хозяйства в ДАССР».

Были отмечены достижения отдельных районов, сельских советов, дорожно-эксплуатационных участков, вклад отдельных стахановцев в строительство, ремонт и восстановление дорог, мостов и других искусственных сооружений. Однако перелома в дорожном строительстве не удалось достичь, качество работ было низким.

В постановлении Верховного Совета республики подчеркивалось, что «решительное улучшение состояния автомобильных и гужевых дорог в Дагестанской АССР является важнейшим условием дальнейшего хозяйственного и культурного развития республики и неотложной задачей всех советских и хозяйственных организаций, колхозов, совхозов, МТС и всех трудящихся республики»¹.

Были увеличены государственные вложения на развитие дорожного строительства. Так, в 1949—1950 гг. по государственному бюджету на строительство, реконструкцию и ремонт транспортных магистралей республики было выделено 16,4 млн. руб., что на 5,6 млн. руб. больше, чем в 1946—1947 гг.²

Несмотря на усиление финансирования дорожного строительства из государственного бюджета, основной объем работ по прокладке новых магистралей, ремонту и реконструкции наличной сети дорог, как и в предшествующие периоды, производился колхозами, а также населением в счет обязательного трудового участия. Всего за годы четвертой пятилетки в республике в счет

обязательного трудового участия населения было произведено дорожных работ на 56,4 млн. руб.¹

В послевоенные годы в республике по мере укрепления экономики колхозов возобновилась организация специальных колхозных дорожных бригад, начало которым было положено специальным решением СНК СССР в 1936 г. К 1 января 1949 г. в колхозах Дагестана насчитывалось 422 постоянные дорожные бригады, в которых числилось 5489 человек². Наибольшего размаха их организация и деятельность достигла в середине 50-х годов.

Колхозные дорожные бригады были заняты строительством, ремонтом и реконструкцией дорог местного значения. Большое внимание организации дорожных бригад, налаживанию их деятельности уделялось в Карабудахкентском, Гунибском, Лакском, Щурагатском, Казбековском и других районах.

Техническое руководство дорожными работами на дорогах местного значения осуществляли дорожные отделы райисполкомов. Практически весь объем работ на них выполнялся вручную. Даже в начале 50-х годов ни один из 41 районного дорожного отдела республики не имел грузовых автомашин и дорожно-строительных механизмов.

В более благоприятном положении находился персонал, занятый на дорогах республиканского значения. Дорожно-строительная техника, поставляемая в республику, направлялась туда, сосредоточивалась в дорожно-эксплуатационных участках. Однако в первые послевоенные годы техники в ДЭУ было мало и она не могла оказывать существенного влияния на ход дорожных работ. В начале 1947 г. в организациях Дорожного управления республики насчитывалось 5 грузовых автомашин, 4 трактора, и 28 единиц других дорожно-строительных механизмов³.

Слабость технической базы являлась одной из главных причин низких темпов дорожного строительства, неудовлетворительного качества ремонтно-восстановительных работ в первые послевоенные годы. На качестве дорожных работ сказывалось и то, что почти весь ее объем производился колхозниками без соответствующей квалификации.

По мере восстановления народного хозяйства республик во второй половине пятилетки объемы дорожных работ возросли, что в свою очередь обеспечивало благоприятные условия для ускорения хозяйственного и культурного развития горцев. В эти годы основные силы и средства направлялись на строительство дорог с твердым покрытием, реконструкцию простейших типов дорог в гравийные, обеспечивающие круглогодичный автомобильный проезд. Все более очевидным становилось, что ускорение

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 352. Оп. 1. Д. 39. Л. 204.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 88. Д. 932. Л. 159.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 50. Д. 10. Л. 28.

² Там же. Оп. 35. Д. 162. Л. 20.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 89. Л. 42.

экономического развития и перемены в социальном облике населенных пунктов невозможны без насыщения народного хозяйства автомобилями.

В 1949 г. в республике построено 47,4 км (278,8%) благоустроенных автомобильных дорог и 270,5 км (112,7%) капитально отремонтировано¹. Наибольшим размахом дорожные работы отличались в Акушинском, Ахтынском, Гергебильском, Веденском, Докузпаринском и ряде других районов, в которых планы дорожных работ перевыполнялись при хорошем качестве.

В этом году произошло знаменательное событие в истории дорожного строительства в Дагестане — начата прокладка дороги с черным покрытием Махачкала — Избербаш. Однако объемы капитального ремонта при общем их увеличении не покрывали естественный износ дорог и мостов. Особенно неблагоприятно обстояло дело с ремонтом мостов и других искусственных сооружений. Планы ремонта их выполнялись за счет производства работ в основном на небольших мостах, крупные с большими пролетами из-за нехватки фондируемого строительного леса годами не ремонтировались и разрушались.

В начале 50-х годов основное внимание дорожников Дагестана было направлено не на строительство новых дорог, а на реконструкцию существующих. Это диктовалось тем, что в предвоенные пятилетки транспортные магистрали прокладывались с большими отклонениями от технических требований, они были узкие и в значительной мере не рассчитаны на проезд автомобилей. В эти годы автомобильные хозяйства республики начали оснащаться автомобилями большой грузоподъемности, это определяло новые повышенные требования к техническим параметрам транспортных магистралей.

1951 г. явился первым годом, когда запланированный объем дорожных работ перекрывал естественный износ дорог в республике. Намечено было за год построить 10,1 км новых гравийных дорог, 380 км дорог, 1800 п. м. мостов и других искусственных сооружений капитально отремонтировать. Истратить на текущий ремонт всех типов дорог свыше 9 млн. руб.²

Властные структуры республики развернули большую работу по мобилизации сил на выполнение намеченных объемов дорожных работ. Только Совет Министров ДАССР в течение 1951 г. 7 раз рассматривал те или иные вопросы дорожного строительства, принимал по ним развернутые решения³. В 50-е годы вошли в практику ежегодные совещания дорожников республики, на которых подводились итоги выполнения планов дорожных работ, определялись узкие места, на устранение которых нацеливалось внимание дорожно-эксплуатационных участков, районных дорож-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 35. Д. 163. Л. 20.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1124. Л. 24.

³ Там же. Д. 1130. Л. 39.



Каменный мост у с. Гуниб. 1952 г.

ных отделов и других дорожных организаций, колхозов, совхозов.

Выполненный в 1951 г. объем дорожных работ в республике превысил показатель любого самого благополучного года четвертой пятилетки. За год построено 10,1 км новых дорог с твердым покрытием, 357,2 км дорог реконструировано и капитально отремонтировано, отремонтировано 2377,1 м мостов, и других искусственных сооружений¹. Наибольшую лепту внесли Акушинский, Казбековский, Ахтынский, Гумбетовский, Докузпаринский, Кахибский и ряд других районов, выполнивших план дорожных работ по всем показателям.

В последующие годы пятой пятилетки объемы дорожных работ в Дагестане неуклонно возрастали.

На протяжении всего послевоенного периода продолжалось республиканское соревнование между районами, дорожно-эксплуатационными участками по своевременному и качественному выполнению дорожных работ. Массовым стало соревнование среди колхозных дорожных бригад по образцовому содержанию дорог, перевыполнению планов по строительству и ремонту транспортных магистралей, ударничеству между отдельными колхозниками, участвующими в дорожных работах. Так, за 20 дней 1951 г. дорожная строительная бригада колхоза им. Ленина Шуратского района выполнила двухмесячный план по ремонту дорог. Аналогичных успехов добились и дорожно-строительные бригады колхозов им. Сталина и им. Ворошилова². Систематически перевыполняла производственные задания дорожная бригада колхоза им. Сталина Хунзахского района, которую возглавлял Абдуллаев М.³

Высокого накала достигло межрайонное соревнование за досрочное выполнение плана дорожных работ в республике. По итогам 1955 г. Совет Министров ДАССР и бюро обкома КПСС признали победителем соревнования Акушинский район, который выполнил план дорожных работ на 166,1% и трудового участия — на 180,7%. Ему присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров республики и обкома КПСС.⁴ Отмечена хорошая работа Казбековского, Хунзахского, Ахтынского, Карабудахкентского, Чародинского, Гергебильского и Гунибского районов по строительству и ремонту дорог. В целом по итогам года из 41 района республики перевыполнили планы дорожных работ 33 района и трудового участия — 30 районов. Из 7 ДЭУ 5 перевыполнили план дорожных работ и тем самым обеспечили выполнение запланированного объема работ по дорогам республиканского значения⁵.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за 1955 г. Управлению автомобильного транспорта и шоссейных дорог при Совете Министров Дагестанской АССР присуждена третья премия, а 24 передовика дорожного хозяйства награждены значком «Отличник социалистического соревнования автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР»¹.

В 50-е годы традиционным стало соревнование между дорожниками Дагестанской АССР и Чечено-Ингушской АССР. Каждый квартал подводились итоги соревнования, ежемесячный обмен сводками о ходе работ, а также взаимная проверка выполнения принятых обязательств. Дорожники двух братских республик регулярно обменивались делегациями, перенимали передовой опыт работы. По итогам соревнования за 1952 г. дорожники Дагестана по ряду основных показателей достигли хороших результатов. План по капитальному ремонту дорог на 1 декабря выполнен на 101,6%, ремонту искусственных сооружений — на 116,9%, заготовке основных строительных материалов — на 103,9%².

В республике широкий отклик нашла замечательная инициатива заведующего дорожным отделом Акушинского райисполкома Амирханова М. по строительству каменно-арочных мостов взамен деревянных. За 1954—1956 гг. руками М. Даибова, М. Магомедова, Д. Исаева, С. Исаева и других квалифицированных каменщиков в районе построено 9 каменно-арочных мостов и 5 металлических общей протяженностью 255 м³.

В 1955 г. в Дагестане положено начало производству черного покрытия важнейших транспортных магистралей, осуществлено черное покрытие 6 км дороги Махачкала — Буйнакск. В целом за годы пятой пятилетки построено 75 км новых автомобильных дорог с твердым покрытием, капитально отремонтировано 2582 км дорог республиканского и местного значения (из них 1163,5 км с твердым покрытием) и 13 045 м мостов и других искусственных сооружений⁴.

Несмотря на такие значительные объемы дорожных работ, острота проблемы дорог в Дагестане не снижалась. Темпы дорожного строительства не удовлетворяли потребности быстро развивающегося автомобильного транспорта, да и большая часть наличной сети не была пригодна для полноценного их использования. Транспортные магистрали распределялись неравномерно по территории республики, наименее обеспечены ими горные районы. На начало 1957 г. в республике 99 сельских Советов с 228 населенными пунктами вовсе не имели автомобильного сообщения.

В Бабаюртовском, Хасавюртовском, Новолакском, Кизилюр-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 35. Д. 533. Л. 7.

² Даг. правда. 1951. 27 февр.

³ Там же. 1955. 29 янв.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 34. Д. 777. Л. 74, 75.

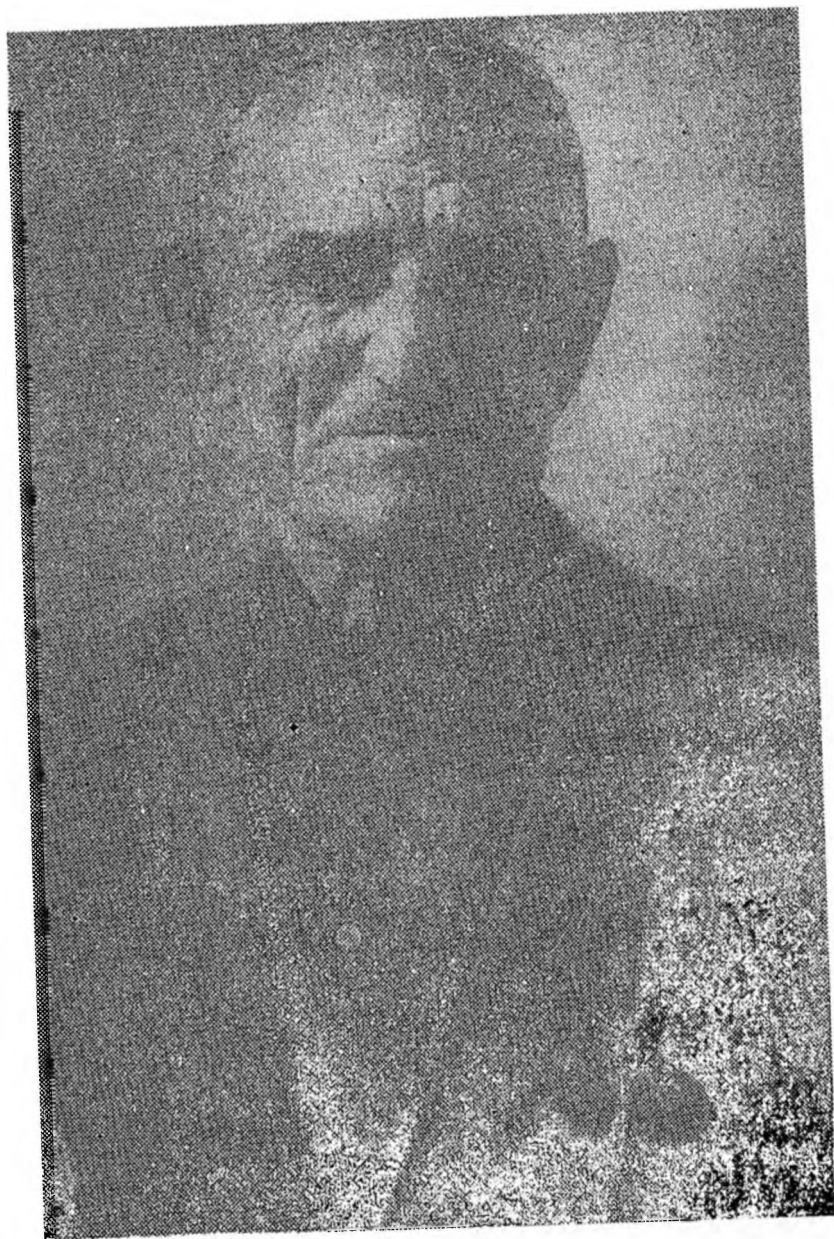
⁵ Там же. Оп. 41. Д. 8. Л. 10.

¹ Даг. правда. 1956. 7 марта.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 109. Д. 740. Л. 1, 2.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 21. Д. 15. Л. 17.

⁴ Там же. Ф. р. 260. Оп. 35. Д. 738. Л. 1.



Знатный дорожник; Магомед Амирханов. Акушинский район.

товском, Дербентском, Магарамкентском районах многие дороги не имели твердого покрытия, и поэтому автомобильный проезд был возможен только в сухую погоду. Из горных районов наиболее бездорожными являлись Рутульский, Ахвахский, Ахтынский, Цунтинский, Тляратинский, Цумадинский районы. В Цумадинском районе 10 сельских Советов не имели автомобильных и гужевых дорог; в Ахвахском районе — 9 сельсоветов, Тляратинском — 8, Ахтынском районе — 6 сельсоветов¹.

В середине 50-х годов отдельные районы предпринимали усилия собственными силами обеспечить автомобильный проезд к населенным пунктам и тем самым полностью решить проблему бездорожья.

С призывом связать районные центры автомобильными дорогами с сельскими Советами и колхозами выступили трудящиеся Кулинского, Гунибского и Кахибского районов. В 1955 г. завершена работа по прокладке автомобильных дорог из райцентра ко всем сельским Советам и колхозам в Кулинском районе. При высокой активности населения в Гунибском районе начата прокладка благоустроенных автомобильных дорог к селениям Шулани и Куяда. В Кахибском районе за 1955 г. проложена автомобильная дорога к двум сельским Советам².

В 1956 г. ряд районов начал работы по производству гравийного покрытия важнейших районных дорог. В Дербентском районе произведено гравийное покрытие дороги от сел. Салика до Джемикента, обслуживающей селения Джемикент, Берикей, Великент, Татляр, Падар. В Хасавюртовском районе начато строительство благоустроенной автомобильной дороги до сел. Костек и завершено строительство дороги до сел. Хамавюрт.

Однако такие разрозненные усилия не могли решить проблему в целом, требовались большие капитальные вложения и огромные усилия по окончательной ликвидации бездорожья в Дагестане, обеспечению беспрепятственного автомобильного проезда ко всем сельским Советам и населенным пунктам.

Инициаторами развертывания широкой работы по ликвидации бездорожья и улучшению дорожного хозяйства выступили труженники Чародинского и Сергокалинского районов. Они, приняв конкретные обязательства по строительству благоустроенных автомобильных дорог ко всем населенным пунктам и улучшению существующих дорог, мостов и других искусственных сооружений, обратились с призывом к работникам дорожных организаций и населению республики развернуть широкое социалистическое соревнование по ликвидации бездорожья и улучшению всего дорожного хозяйства Дагестанской АССР.

5 марта 1957 г. бюро обкома КПСС и Совет Министров ДАССР рассмотрели состояние дорожного хозяйства республики

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 113. Д. 388. Л. 2; Д. 110. Л. 123.

² Даг. правда. 1956. 7 марта.

и приняли развернутое постановление «О мерах по ликвидации бездорожья и улучшению дорожного хозяйства в республике». Перед партийными, советскими организациями поставлены конкретные задачи по ликвидации бездорожья, устройству твердого покрытия по основным районным дорогам и резкому улучшению всего дорожного хозяйства республики в 1957—1960 гг. Намечено силами колхозов и населения методом народной стройки проложить дороги к 75 сельским Советам протяженностью 733 км, в том числе с твердым покрытием 273 км¹. Бюро обкома КПСС и Совет Министров республики одобрили обращение труженников Чародинского и Сергокалинского районов и призвали дорожников и колхозников развернуть массовое социалистическое соревнование по ликвидации бездорожья.

Пример хорошей работы показал инициатор соревнования по ликвидации бездорожья — Чародинский район, выполнивший годовой план дорожных работ на 202,6%, трудового участия населения — на 363%. Силами трудящихся района было проложено 23 км новых благоустроенных дорог, построено 11 мостов, в том числе 3 каменно-арочных². За достигнутые успехи в дорожном строительстве по итогам социалистического соревнования за 1957. Чародинскому району присуждено переходящее Красное знамя обкома КПСС и Совета Министров ДАССР.

С хорошими показателями завершили первый год штурма бездорожья также Агульский, Докузпаринский, Казбековский, Хивский, Карабудахкентский, Дахадаевский, Гунибский, Дербентский, Акушинский районы, выполнившие планы дорожных работ на 150 и более процентов³. Из 42 районов республики выполнили план по основным показателям дорожных работ 37 районов и 5 ДЭУ, план трудового участия населения — 36 районов⁴.

Многие районы добились заметного улучшения дорожного хозяйства. В Ахвахском районе проложены дороги к селениям Изани, Лологанитель, Местерух, Тлибищо, к которым впервые обеспечен автомобильный проезд. В Карабудахкентском районе проложены дороги с твердым покрытием к Сутайкутану, Доргели; Уллубийаулу, значительно улучшены дороги к селениям Гелли, Какашура, Параул. В Сергокалинском районе устроено твердое покрытие по дороге селения Мюрего, начаты большие работы по уширению и устройству твердого покрытия дороги до селений Урахи и Нижнее Мулебки.

В 1957 г. было начато устройство черного покрытия на дорогах Хасавюрт — Бабаюрт, Махачкала — Дербент, Буйнакск — Нижнее Казанище и продолжены работы по устройству черного покрытия на дороге Махачкала — Гуниб.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 34. Д. 843. Л. 220.

² Там же. Оп. 50. Д. 7. Л. 7.

³ Там же.

⁴ Там же. Ф. р. 260. Оп. 35. Д. 833. Л. 8.

В целом дорожники Дагестана досрочно выполнили план дорожных работ 1957 г. План по всем видам работ выполнен на 112,7%. Сверх плана методом народных строек проложено к высокогорным селениям 230 км новых дорог, построено 68 мостов, в том числе 19 каменно-арочных¹. По итогам IV квартала 1957 г. дорожникам республики присуждена премия Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и ЦИК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

Строительство межсельских и межрайонных дорог производилось с таким расчетом, чтобы обеспечить выход к крупным транспортным артериям республиканского и федеративного значения. Это создавало исключительно благоприятные условия для ускорения развития экономики глубинных районов республики и удовлетворения запросов населения в потребительских товарах, вело к изменению социальной инфраструктуры населенных пунктов.

Улучшение транспортного сообщения позволяло наладить пассажирское сообщение между отдельными населенными пунктами и городами республики. Тем самым усиливалась подвижность населения, учащались межэтнические контакты. Это способствовало росту культурного уровня, взаимообогащению культуры отдельных этносов.

По инициативе органов власти ежегодно выделялись большие суммы на оснащение дорожных организаций дорожно-строительной техникой. В 1957 г. дорожные организации Дагестана получили 13 автогрейдеров, 9 грейдеров, 9 бульдозеров, 20 автомашин, 12 тракторов, 4 моторных катка, 5 экскаваторов, 3 поливочные машины общей стоимостью 2,7 млн. руб., то есть почти столько же, сколько имели дорожники республики к 1 января 1956 г.² В 1960 г. дорожники республики располагали 180 тракторами, бульдозерами, экскаваторами и другой усовершенствованной дорожно-строительной техникой³.

Достигнуты заметные результаты в механизации трудоемких процессов дорожных работ. Так, уровень механизации земляных работ на дорогах республиканского значения возрос с 72,5 в 1959 г. до 82,5% в 1960 г.⁴

На протяжении 50-х годов штаты дорожных организаций республики были невелики. Они в основном были заняты содержанием и ремонтом дорог республиканского значения. Для производства основных дорожных работ использовался труд населения в счет обязательного трудового участия, небольшая наиболее квалифицированная часть рабочих нанималась временно каждый строительный сезон.

¹ Даг. правда, 1958. 1 апр.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 7. Л. 3.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 118. Д. 415. Л. 11.

⁴ Даг. правда, 1961. 14 марта.

На дорогах местного значения все работы производились за счет сил и средств колхозов, населением в счет обязательного трудового участия. На них отсутствовала ремонтная служба, что, естественно, сказывалось на сохранности дорог. 8 августа 1957 г. решением Совета Министров ДАССР основная часть сельских дорог для их обслуживания была прикреплена к колхозам, совхозам и машинно-тракторным станциям.

В республике организовано 8 новых дорожно-эксплуатационных участков и одна отдельная дистанция для ремонта и содержания дорог автономно-республиканского значения и части дорог районного значения. Установлена линейная служба на всех автономно-республиканских дорогах¹.

Исключительная важность дорожного строительства, необходимость скорейшего решения проблемы бездорожья в республике обусловила его специальное рассмотрение на сессии Верховного Совета Дагестанской АССР в апреле 1959 г. Было отмечено, что несмотря на заметное увеличение объемов, сохранялся ряд трудностей, не решенных проблем в дорожном строительстве. Партийные, советские организации отдельных районов не уделяли должного внимания дорожному строительству, не выполняли установленные объемы работ. Часть проложенных магистралей была низкого качества, без твердого покрытия.

В постановлении Верховный Совет ДАССР призвал органы власти покончить с недооценкой дорожного строительства, усилить борьбу с бездорожьем, обратить особое внимание на качество строящихся дорог.

Новый размах получило соревнование по ускорению дорожного строительства и ликвидации бездорожья. С опережением установленных плановых заданий шли работы в Ахтынском, Чародинском, Агульском, Докузпаринском и других районах. В коллективах дорожных организаций широкую известность получили фамилии передовых механизаторов-бульдозеристов Молодцова И., Чурина А., Рылова И., Горкина Ю., Кожанова Г. и других, которые систематически перевыполняли плановые задания.

По итогам 1959 г. 24 района республики и 7 ДЭУ выполнили план дорожных работ на 120 и более процентов². За год методом народной стройки в Дагестане построено 250 км дорог, 26 мостов, в числе которых завершенная дорога Кизляр — Тарумовка, сборный железобетонный мост через реку Андийское Койсу и др.

В 1959 г. Чародинский район первым в республике ликвидировал бездорожье и обеспечил автомобильный проезд ко всем населенным пунктам. За три года (1957—1959) в районе было проложено 57 км высокогорных дорог, 28 мостов, в том числе 15 каменно-арочных³. Всего же за эти годы в Дагестане построено

736 км новых благоустроенных дорог, значительная часть которых с твердым покрытием, и более 150 новых мостов. К 63 колхозам и сельским Советам, ранее имевшим только выючные тропы, стал возможен беспрепятственный автомобильный проезд¹.

После окончания Великой Отечественной войны властные структуры республики развернули планомерную подготовку квалифицированных кадров дорожников.

В 1946 г. возобновилась деятельность Махачкалинского автодорожного техникума — основного поставщика квалифицированных кадров техников-дорожников для дорожных организаций Дагестана. Как и в предвоенные годы техникум, учитывая острую нехватку квалифицированных кадров помимо техников-дорожников, готовил и дорожников массовых профессий — десятников, ремонтников и т. д.

Первый послевоенный выпуск техников-дорожников техникум произвел в 1949 г. в количестве 20 человек, в том числе 4 из числа представителей местных народностей². Всего за два последних года четвертой пятилетки в нем подготовлено 55 техников-дорожников, из них 8 человек — представители местных народностей³.

Выпускники техникума направлялись во все республики Северного Кавказа, при этом предпочтение отдавалось заявкам дорожных организаций Дагестана. Так, из 106 выпускников 1949—1951 гг. в дорожное управление республики распределено 42 техника-дорожника, в том числе 18 из числа представителей местных народностей. 13 выпускников, окончивших техникум с отличием, направлены на учебу в вузы Москвы, Ленинграда, Саратова, Новочеркасска⁴.

Однако из-за тяжелых материально-бытовых условий многие молодые квалифицированные кадры не закреплялись в дорожных организациях республики, штаты их были плохо укомплектованы специалистами высшей и средней квалификации. В 1951 г. в аппарате Дорожного управления республики из 7 инженерных должностей техниками было замещено 5 должностей, в 7 ДЭУ из 26 должностей инженерно-технических работников замещено 16 должностей, а в 41 дорожном отделе только 4 заведующих имели специальное образование⁵.

В первые послевоенные годы острота проблемы квалифицированных кадров дорожников обуславливала расширение их подготовки в краткосрочных курсах с продолжительностью образования до одного года. Однако в 50-е годы в связи с возросшими техническими требованиями к дорожным работам основным

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 7. Л. 19.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 118. Д. 415. Л. 7.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 50. Л. 4.

¹ Даг. правда. 1960. 9 марта.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 805. Л. 3.

³ Там же.

⁴ Там же. Даг. правда. 1952. 4 окт.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1124. Л. 26, 27.

§ 2. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

каналом подготовки кадров дорожников становится автодорожный техникум, ограниченные контингенты дорожников массовых профессий готовились в дорожно-эксплуатационных участках. Заметно увеличился прием в автодорожный техникум. В 1957 г. в нем обучалось 371 учащийся, тогда как в 1948 г. только 118 человек¹.

В этот период органы власти на местах усилили внимание к удовлетворению материально-бытовых запросов дорожников. За 1956—1959 гг. в республике для дорожных работников было построено 19 жилых домов².

К концу 50-х годов кадры Дорожного управления республики заметно укрепились. Не только в аппарате Управления можно было встретить людей со специальным высшим и средним техническим образованием, но и в дорожно-эксплуатационных участках, районных дорожных отделах и других дорожных организациях. В конце 1960 г. в системе Дорожного управления республики работало 77 специалистов с высшим и средним специальным образованием³.

В целом четвертая пятилетка и 50-е годы явились важным этапом развития дорожного строительства в Дагестане. Полностью преодолены последствия войны, развернута большая работа по строительству новых дорог, реконструкции палочной сети.

В эти годы в отличие от предшествующих периодов прокладывались исключительно автомобильные дороги, при этом уделялось большое внимание расширению сети дорог с твердым покрытием. Шло неуклонное сокращение естественно-грунтовых дорог, вьючных и пешеходных троп. По этой причине общая сеть дорог в республике с 1946 г. сократилась на 1248 км, составив в 1960 г. 9301 км⁴. Протяженность же автомобильных дорог с твердым покрытием за этот период возросла с 944 км до 2298 км⁵. Начата прокладка дорог с черным покрытием.

Однако автомобильных дорог не хватало, что отрицательно сказывалось на экономике и социальном развитии республики. Да и наличная сеть была построена с большими техническими отклонениями.

Только 24,7% автомобильных дорог Дагестана имели твердое покрытие.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 113. Д. 388. Л. 3.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 3. Д. 40. Л. 3.

³ Там же. Д. 37. Л. 28, 32.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 90. Л. 6, 18; Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР: Юбил. стат. сб. Махачкала, 1972. С. 152.

⁵ Дагестан за 50 лет: Стат. сб. Махачкала, 1967. С. 59; Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР. С. 152.

В послевоенные годы начинается наиболее важный период в развитии автомобильного транспорта, в ходе которого он превратился в основной вид, обеспечивающий почти весь объем перевозок на короткие расстояния, развернута работа по увеличению его доли в перевозках грузов на длинные расстояния.

В четвертую пятилетку была проделана большая работа по восстановлению и техническому перевооружению материальной базы автомобильного транспорта страны. На отечественных автомобильных заводах усилено внимание к созданию и освоению новых улучшенных моделей автомобилей. С 1948 г. работники автомобильного транспорта приступили к освоению новых автомобилей ГАЗ-51, ЗИС-150 и МАЗ-200 и внедрению на авторемонтных заводах новой технологии ремонта.

Общая грузоподъемность грузовых автомобилей, выпущенных в 1948—1949 гг., в 1,5 раза превысила грузоподъемность автомобилей, выпущенных в 1940 г.¹ Довоенный уровень превышен и по количественному показателю. В 1950 г. выпущено 362,9 тыс. автомобилей, тогда как в 1940 г. 145,4 тыс.²

Властные структуры республики в послевоенную пятилетку усилили внимание к восстановлению и улучшению деятельности автомобильного транспорта как важному условию ускорения хозяйственного и социального развития Дагестана. В этот период автомобильный парк республики пополнился значительным количеством новых, более совершенных по технико-экономическим показателям машин. Уже в 1949 г. списочный парк подвижного состава достиг довоенного уровня и в дальнейшем увеличивался все более быстрыми темпами³.

В эти же годы дальнейшее развитие получил автомобильный транспорт общего пользования. В 1945 г. в Управлении автомобильного транспорта республики насчитывалось 32 транспортные единицы⁴. Через год количество их возросло до 85. В последующие годы пятилетки, хотя общий тоннаж вырос, в связи со списанием износившихся автомашин количество их в транспортных конторах общего пользования не увеличивалось. В целом за пятилетие списочный парк Управления автомобильного транспорта не достиг довоенного показателя.

Транспортные организации развернули целенаправленную работу по улучшению обслуживания потребностей народного хозяйства в перевозке грузов. Исключительное значение имело

¹ Филиппов Б. К. Автомобильный транспорт СССР. М., 1957. С. 65.

² Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967. С. 203.

³ Белибина Н. Ф., Гасанов М. А. Особенности развития автотранспорта в горных условиях и пути повышения его эффективности // Проблемы развития экономики Дагестана. Вып. XI. Махачкала, 1971. С. 97.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 50. Д. 10. Л. 24.

изыскание внутренних резервов, развертывание трудовой активности транспортников.

Развёрнуто соревнование по досрочному выполнению пятилетнего плана перевозки народнохозяйственных грузов. Инициаторами развертывания соревнования по досрочному выполнению плана перевозки народнохозяйственных грузов выступили работники Буйнакской автотранспортной конторы.

Призыв буйнакских транспортников нашел поддержку у работников автомобильного транспорта республики. Развернулось соревнование между автотранспортными конторами, отдельными водителями за досрочное выполнение производственных заданий. По итогам 1947 г. переходящее Красное знамя вручено коллективу Буйнакской автотранспортной конторы, который перевыполнил планы автоперевозок при хороших финансовых показателях. Среди водителей лучших результатов достигли А. Тяглов, М. Купин, И. Дерюгин и др.

В Дагестане по примеру передовых работников автомобильного транспорта г. Москвы развернулось соревнование за пробег 100 тыс. км и более без капитального ремонта, отличное качество обслуживания клиентуры.

К 1950 г. движением за удлинение межремонтного пробега автомашин, экономию горюче-смазочных веществ были охвачены все автотранспортные конторы республики. Развернуто соревнование за пробег 100 тыс. км и более без капитального ремонта между Управлениями автомобильного транспорта Дагестана и Северной Осетии, Махачкалинской и Грозненской АТК.

Широкую известность в республике получили имена многих передовых стахановцев автомобильного транспорта, которые перекрыли обязательства по межремонтному пробегу закрепленных автомашин, систематически перевыполняли планы перевозок народнохозяйственных грузов. Так, П. Найдин — водитель автобуса ЗИС-8 Махачкалинской АТК после капитального ремонта прошел 109 тыс. км. При этом добился значительной экономии горючего и резины. И. Кондратьев — водитель автобуса ЗИС-8 той же автоконторы без капитального ремонта прошел более 200 тыс. км¹.

Шоферы Буйнакской АТК А. Эльдаров и М. Магомедов досрочно выполнили принятые обязательства и проехали без капитального ремонта соответственно 160 и 150 тыс. км. По итогам последнего года четвертой пятилетки из 117 человек водительского состава автотранспортных контор общего пользования Дагестана 55 человек, или 47%, являлись стотысячниками. За высокие производственные показатели в коллективах автохозяйств Управления автомобильного транспорта республики 24 передовика награждены значком «Отличник Министерства автомобильно-

го транспорта РСФСР» и 36 человек Почетными Грамотами Министерства автомобильного транспорта РСФСР¹.

Обновление автомобильного парка, развертывание трудовой активности сказались на объемах перевозок народнохозяйственных грузов. В первом послевоенном году автомобильным транспортом Дагестана было перевезено 1241 тыс. тонн и выполнено 15 486 тыс. тонно-километров. Объем перевозок грузов автотранспортом общего пользования составил 34 тыс. тонн, или 3%, а грузооборот — 1280 тыс. т. км, или 8% общего объема выполненного автомобильным транспортом республики².

В последующие годы пятилетки по мере восстановления промышленности и сельского хозяйства объемы перевозок народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения автомобильным транспортом возрастали, расширялась география его деятельности. Вновь открылась Белиджинская АТК с филиалом в г. Дербенте, которая была закрыта в годы Великой Отечественной войны.

Несмотря на заметное увеличение объемов грузов, перевозимых автотранспортными конторами общего пользования, и превышение довоенных показателей, мощностей Управления автомобильного транспорта не хватало, оно не справлялось с возросшим потоком народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения. К перевозке грузов общего пользования все активнее привлекался ведомственный автотранспорт.

Большое значение в использовании возможностей ведомственного автотранспорта для перевозки грузов общего назначения имело постановление Совета Министров ДАССР от 5 июля 1946 г. «Об усилении использования порожних пробегов грузового автотранспорта»³. Были установлены единые тарифы для всех видов автомобильного транспорта за перевозку народнохозяйственных грузов.

Эти меры способствовали активизации деятельности созданной в годы войны транспортно-эксплуатационной конторы по использованию ведомственного автотранспорта, улучшению его финансово-экономических показателей. К концу четвертой пятилетки транспортно-эксплуатационная контора располагала агентствами в Буйнакске, Дербенте и Хасавюрте и с 25 контрольно-диспетчерскими постами, расположенными на самых оживленных трассах и участках дорог⁴.

Планы привлечения ведомственного автотранспорта в послевоенные годы перевыполнялись и к концу пятилетки заметно возросли. В 1950 г. с его привлечением перевезено различных народнохозяйственных грузов общего пользования 16,4 тыс. тонн

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1129. Л. 96.

² Белибина Н. Ф., Гасанов М. А. Указ. соч. С. 96.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 31. Д. 43. Л. 286.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1129. Л. 88.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1090. Л. 7.

(109,4%) и выполнено 872,5 тыс. тонно-километров (145,1%). Помимо этого перевезено 44,9 тыс. пассажиров и сделано 2260 тыс. пассажиро-километров¹.

В целом за послевоенные годы достигнуто заметное усиление роли автомобильного транспорта в перевозке народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения, что явилось одним из важных факторов успешного развития экономики и культуры Дагестана в четвертой пятилетке. Удельный вес автотранспорта в общем объеме перевозок составил в 1950 г. свыше 46% вместо 22% в 1940 г. Перевозка грузов автомобильным транспортом увеличилась с 1,4 млн. тонн в 1940 г. до 3,9 млн. тонн в 1950 г. За этот же период грузооборот автотранспорта возрос с 11,2 млн. т. км. до 46,1 млн. т. км².

В общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом доля автомобильных контор общего пользования была не велика и по сравнению с первыми годами пятилетки даже снизилась. В 1950 г. ими перевезено 75,2 тыс. тонн грузов, или 1,9%, и выполнено 1900 тыс. тонно-километров, или 4,1% общего объема, выполненного автомобильным транспортом республики³.

В четвертой пятилетке наметился перелом и в улучшении пассажироперевозок автомобильным транспортом. Однако по сравнению с перевозкой грузов развитие пассажирских перевозок происходило более медленно, что обуславливалось трудностями тех лет и направлением материальных ресурсов прежде всего на восстановление промышленно-производственной сферы хозяйства.

Почти весь объем пассажироперевозок осуществлялся автопарком Управления автомобильного транспорта республики. Автобусов было мало и потребность населения в пассажироперевозках не удовлетворялась. В 1950 г. в автотранспортных конторах общего пользования республики насчитывалось всего 28 автобусов⁴.

В условиях ограниченности автобусного парка и нехватки благоустроенных транспортных магистралей пассажирские перевозки в республике осуществлялись преимущественно в городах. Так, в течение 1948 г. автотранспортными конторами общего пользования перевезено 1,38 млн. пассажиров и сделано 4,6 млн. пассажиро-километров, из них 1,3 млн. пассажиров и 3,0 млн. пассажиро-километров в городах⁵.

Таким образом, автомобильный транспорт Дагестана в первой послевоенной пятилетке заметно окреп и стал самостоятельно решать большие народнохозяйственные задачи. Тем не менее оставались большие неиспользованные резервы в деятельности автомобильного транспорта. Основной поток грузов перевозился

на короткие расстояния. Сказывалась нехватка транспортных магистралей с твердым покрытием, особенно в горных районах, слабость ремонтной базы и распыленность автомобильного парка по многим мелким автохозяйствам.

В 50-е годы были достигнуты новые значительные успехи в хозяйственном и социальном развитии Дагестанской АССР. Это потребовало укрепления материально-технической базы автомобильного транспорта, дальнейшего улучшения его деятельности по перевозке народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения, увеличения объема пассажироперевозок.

На протяжении пятой и шестой пятилетки (1951—1960 гг.) автомобильный транспорт в республике развивался опережающими темпами, повышалась его роль в общей транспортной сети. С учетом ускорения хозяйственного и культурного развития приоритет отдавался укреплению автотранспорта общего пользования. Объем капитальных вложений по Управлению автомобильного транспорта республики в пятой пятилетке (1951—1955 гг.) должен был составить 6397 млн. руб. (в ценах 1950 г.). Намечено было увеличить количество транспортных единиц к концу пятилетки до 312, укрепить ремонтно-техническую базу¹.

Реальный рост автомобильного транспорта за пятилетие превзошел намеченные показатели. По сравнению с 1950 г. автопарк общего пользования в Дагестане возрос в 7 раз и составил в 1955 г. 630 единиц². Подавляющую их часть составляли новые улучшенные модели отечественных автомашин.

Во второй половине 50-х годов продолжалось ускоренное развитие автомобильного транспорта. Количественный рост сопровождался усилением внимания к улучшению его деятельности. Важным направлением повышения эффективности использования автомобильного транспорта являлась концентрация ведомственного автотранспорта, сокращение числа мелких автомобильных хозяйств и передача части транспортных средств в автомобильные конторы общего пользования. Исключительное значение приобретала организация хорошо налаженной ремонтной службы и бесперебойное снабжение запасными частями.

В постановлении бюро обкома КПСС и Совета Министров ДАССР от 29 августа 1958 г. «О мерах по улучшению работы грузового автомобильного транспорта» было проанализировано состояние автомобильного транспорта, отмечено отставание во внедрении новых прогрессивных организационных форм работы, поставлена задача усилить внимание к укрупнению автохозяйств, созданию крупных территориальных хозяйственных автомобильных хозяйств с налаженной ремонтной базой³.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 129. Л. 9.

² Белибина Н. Ф., Гасанов М. А. Указ. соч. С. 97.

³ Там же.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 129. Л. 6.

⁵ Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 674. Л. 8, 9.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 90. Д. 1114. Л. 17, 18.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 129. Л. 6; Ф. р. 22. Оп. 1. Д. 1029 Л. 63.

³ Там же. Ф. р. 168. Оп. 34. Д. 926. Л. 351, 352.

Укрупнение затронуло автохозяйства Дагсовнархоза, отраслевых министерств, ведомств и организаций, подведомственных Совету Министров ДАССР. При объединении учитывалось, насколько крупные автохозяйства готовы к приему и высокопроизводительной эксплуатации принимаемого автомобильного парка. К концу 1959 г. в Дагсовнархозе весь автомобильный парк объединен в 11 крупных хозрасчетных автохозяйств с наличием в них 914 автомашин. Из различных ведомств и организаций автомобильным конторам общего пользования передано 200 автомашин. По республике было ликвидировано 58 мелких автохозяйств¹.

Несмотря на предпринимаемые усилия, на протяжении 50-х годов в Дагестане сохранилось еще значительное число мелких автомобильных хозяйств, что вело к распылению сил и средств и сказывалось на эффективности использования автомобильного парка.

Властные структуры республики уделяли большое внимание улучшению ремонтной базы, повышению технической готовности автомобильного парка. В начале 50-х годов в Дагестане были открыты 2 авторемонтных завода. Одновременно прилагались большие усилия по укреплению ремонтной базы ведомственного автотранспорта и автотранспортных контор общего пользования. Только за 1955—1957 гг. на капитальное строительство автомобильного транспорта общего пользования в республике освоено 4406 тыс. рублей². Основная часть этих средств направлена на создание условий для налаживания технического обслуживания автомобильного парка. В последующие годы вложения на укрепление ремонтной базы автомобильного транспорта еще более возросли.

В Дагестане была создана собственная ремонтная служба автомобильного транспорта. Только автотранспортные конторы общего пользования на начало 1958 г. располагали 7 специальными или приспособленными мастерскими и 8 цехами для технического обслуживания и ремонта автомобилей³.

Важное значение в повышении технической готовности и улучшении всей деятельности автомобильного транспорта имело развернувшееся в середине 50-х годов соревнование за увеличение межремонтного пробега автомобилей на 500 тыс. и более километров.

Инициаторами этого движения выступили шоферы А. Тяглов и А. Горобинский (Махачкалинская автотранспортная контора № 1), которые в 1956 г. взяли обязательство пройти на закрепленном за ними автобусе ЗИС-155 без капитального ремонта 500 тыс. км (в два с лишним раза выше нормы). В результате

отличного ухода за материальной частью автобуса и применения передовых методов труда шоферы-новаторы успешно выполнили обязательство. К концу года А. Тяглов и А. Горобинский довели пробег автобуса без среднего и капитального ремонта до 500 тыс. км, при этом было сэкономлено на ремонтах, бензине и автопокрышках 214 тыс. рублей¹.

Почин А. Тяглова и А. Горобинского был широко подхвачен. В автотранспортных конторах общего пользования республики в 1956 г. соревнованием за доведение пробега автомобилем без капитального ремонта до 500 тыс. км боролись 187 шоферов². Общая экономия их на ремонтах автомашин к концу 1956 г. составила более 2 млн. рублей³.

Работники автомобильного транспорта Дагестана активно поддерживали инициативу передовых рабочих страны по развертыванию движения за коммунистическое отношение к труду. На начало 1961 г. в автотранспортных конторах общего пользования республики 68 бригад с общим числом работающих 735 человек боролись за присвоение этого почетного звания. Коллектив Хасавюртовской АТК принял обязательство бороться за звание «Предприятие коммунистического труда»⁴.

23 бригадам автотранспорта общего пользования республики за достижение наивысших результатов в труде это звание было присвоено⁵. В бригаде коммунистического труда автотранспортной конторы № 1 в Махачкале трудилось около 60 человек. Она обслуживала 18 автобусов внутригородского сообщения. Руководитель бригады В. Ганзуров хорошо организовал работу, явился организатором передачи передовых методов работы новичкам, отстававшим товарищам. Еженедельно подводились итоги выполнения планов перевозки пассажиров, устранялись слабые места в работе⁶.

К началу 60-х годов число автотранспортных контор общего пользования в Дагестане возросло до 13 и в них насчитывалось 2021 транспортная единица⁷. По сравнению с предвоенным 1940 г. рост составил почти 20 раз. За этот же период общий автомобильный парк республики возрос в 5,8 раза⁸.

Таким образом, на протяжении всего послевоенного периода приоритет отдавался развитию автомобильного транспорта общего пользования.

Параллельно с развитием автомобильного транспорта общего

¹ Даг. правда, 1957, 15 фев.

² Там же.

³ ЦГА ДАССР, ф. р. 22, Оп. 35, Д. 93, Л. 30.

⁴ ПАДО, Оп. 122, Д. 458, Л. 49.

⁵ Там же.

⁶ Мамашева Б. Движение за коммунистический труд в Дагестане. Махачкала, 1967, С. 18.

⁷ ЦГА ДАССР, ф. р. 22, Оп. 35, Д. 806, Л. 2.

⁸ ПАДО, ф. 1, Оп. 22, Д. 630, Л. 4; Оп. 145, Д. 84, Л. 10.

¹ ПАДО, ф. 1, Оп. 117, Д. 434, Л. 57, 58.

² Там же, Оп. 113, Д. 388, Л. 83.

³ ЦГА ДАССР, ф. р. 22, Оп. 35, Д. 93, Л. 59.

пользования достигнуто заметное насыщение различных отраслей народного хозяйства республики автомобилями. Так, в колхозах, совхозах и других сельскохозяйственных предприятиях Дагестана в 1960 г. была занята 4431 автомашина¹. Ими выполнялась подавляющая часть транспортных операций в колхозах и совхозах.

На протяжении 50-х годов достигнуты новые ощутимые результаты в использовании автомобильного транспорта в перевозке народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения. В эти годы по роли в общетранспортных операциях он начинает опережать другие виды транспорта. В 1960 г. на его долю приходилось 69,3% транспортных перевозок в республике². Общий объем перевозок, выполненный автомобильным транспортом, составил 6103,4 тыс. тонн, или в 1,5 раза больше, чем в 1950 г. За этот же период грузооборот возрос в 4,2 раза, составив в 1960 г. 197,2 млн. тонно-километров³.

В деятельности автомобильного транспорта все более весомой становилась роль автотранспортных контор общего пользования. В 1960 г. ими перевезено 3255 тыс. тонн грузов и произведено 38,6 млн. тонно-километров, что соответственно в 43,2 и 20,3 раза больше по сравнению с 1950 г.⁴ Удельный вес автотранспортных контор общего пользования в общем объеме автомобильных перевозок поднялся до 19% и в грузообороте до 38,5%.

С середины 50-х годов автомобильные конторы общего пользования Дагестана, исходя из постановления Совета Министров СССР (декабрь 1954 г.), начали осуществлять централизованные перевозки народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения на длинные расстояния⁵. В 1955 г. объем централизованных перевозок автомобильным транспортом общего пользования составил 42 тыс. тонн, через год он возрос до 696,1 тыс. тонн⁶.

Несмотря на такое заметное увеличение, потребности народного хозяйства республики в этой прогрессивной форме использования транспорта не удовлетворялись. Их объем в общих транспортных операциях автотранспортных контор общего пользования был не велик. Сказывалась нехватка благоустроенных транспортных магистралей и недостатки в организации труда в транспортных конторах республики.

Повышение эффективности деятельности автомобильного транспорта вело к снижению себестоимости перевозок и росту доходов автотранспортных контор. В 1951 г. автотранспортными кон-

торами общего пользования Дагестана было получено 3,7 млн. рублей прибыли¹.

В последующие годы улучшение технической готовности автомобильного парка и рост интенсивности его использования обеспечили заметное увеличение доходов от перевозки народнохозяйственных грузов. Автотранспортные конторы общего пользования планы по прибыли перевыполняли, тем самым создавались благоприятные условия к пополнению их материальной базы, к стимулированию высокопроизводительного эффективного труда работников. Так, в 1957 г. автотранспортными конторами общего пользования получена прибыль 14,5 млн. рублей, или на 5 млн. рублей больше, чем в 1956 г.²

Себестоимость перевозки в целом по автомобильному транспорту общего пользования снижена на 3,5%, или на 1,2 млн. рублей против фактической себестоимости 1956 г.³

50-е годы характеризуются ускоренным развитием и пассажирского автомобильного транспорта в Дагестане. В 1960 г. автобусный парк республики состоял из 339 транспортных единиц⁴. Основная их часть находилась в ведении автотранспортных контор общего пользования.

Во всех городах республики налажено внутригородское автобусное движение, возросло число маршрутов и интенсивность движения на них автобусов. Регулярным стало движение автобусов на междугородных линиях. Ко многим районным центрам открыты постоянные автобусные маршруты. В эти годы положено начало организации межреспубликанских пассажирских перевозок.

В 1955 г. в республике автобусами транспортных контор общего пользования было перевезено 23,2 млн. пассажиров и сделано 79,8 млн. пассажиро-километров⁵. Общая протяженность автобусных линий составила 1619 км, в том числе 1289 км междугородных⁶. В последующие годы объемы пассажироперевозок возрастали, расширялась география маршрутов.

В 1960 г. протяженность автобусных линий в республике возросла до 4659 км, из них 4410 км междугородных. Основная их часть — внутриреспубликанские. К этому времени подавляющая часть административных центров сельских районов и целый ряд крупных населенных пунктов (Акуша, Ахты, Бабаюрт, Гуниб, Леваша, Маджалис, Губден, Каякент и др.) имели регулярную автобусную связь с городами республики.

За год перевезено 40,8 млн. пассажиров и выполнено 219,3 млн.

¹ Текущий архив статистического управления ДАССР.

² Гасанов М. А. Автомобиль, дорога, пешеход. Махачкала, 1981. С. 6.

³ Белибина Н. Ф., Гасанов М. А. Указ. соч. С. 98.

⁴ Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР: Юбил. стат. сб. Махачкала, 1972. С. 253; Советский Дагестан за 40 лет: Стат. сб. Махачкала, 1960. С. 93.

⁵ Филиппов В. К. Автомобильный транспорт СССР. С. 77.

⁶ ПАДО. Ф. 1. Оп. 113. Д. 388. Л. 99, 106.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1090. Л. 4.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 435. Д. 93. Л. 10.

³ Там же.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 145. Д. 84. Л. 10.

⁵ Советский Дагестан за 40 лет. С. 93.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 1029. Л. 64, 65.

пассажирокилометров¹. Тем самым автомобильный транспорт по роли в пассажироперевозках вышел на первое место. Его удельный вес в перевозке пассажиров с 76% в 1950 г. возрос до 94% в 1960 г.²

В послевоенные годы в Дагестане шло ускоренное формирование нового отряда транспортных рабочих — работников автомобильного транспорта.

В первые послевоенные годы автобазы пополнялись демобилизованными из армии шоферами, ремонтными рабочими и другим квалифицированным обслуживающим персоналом. Ограниченный их контингент готовился непосредственно на производстве путем прикрепления к квалифицированным работникам. В 1950 г. в Управлении автомобильного транспорта республики индивидуальным обучением подготовлено 13 шоферов и 8 ремонтных рабочих³.

Однако такие ограниченные масштабы не могли удовлетворить высокие темпы развития материальной базы автомобильного транспорта республики. Автотранспортные конторы испытывали нехватку подготовленных инженерно-технических работников, шоферов и другого персонала, что создавало значительные трудности в эксплуатации наличного парка. К концу пятилетки не была достигнута довоенная численность работников автомобильного транспорта. В 1950 г. в нем занято около 4,5 тыс. человек, тогда как в 1940 г. 5,7 тыс. человек⁴.

В 50-е годы в Махачкале была открыта автомобильная школа по подготовке шоферов. Для обеспечения автотранспортных контор специалистами высшей и средней квалификации дагестанская молодежь направлялась на учебу в институты и техникумы системы Министерства автомобильного транспорта.

Выпускники Махачкалинской автошколы направлялись во все ведомства и организации, располагающие автотранспортными средствами. К маю 1957 г. за все годы существования ее было подготовлено более 2400 шоферов⁵. В последующие годы с учетом увеличения автомобильного парка план приема в автошколу резко возрос, ежегодно в нем готовилось более тысячи шоферов. Помимо подготовки шоферов 3 класса автошкола проводила их обучение по повышению квалификации с 3 класса на второй и первый классы. Для работы в автотранспортных конторах в 1956—1960 гг. в республику распределено 27 специалистов с высшим и средним специальным образованием⁶.

В этот период республика собственными силами удовлетворяла потребность автомобильного транспорта в шоферах. Хуже

обстояло дело с инженерно-техническими работниками. Многие молодые специалисты, прибывающие в Дагестан, из-за неудовлетворительных материально-бытовых условий, тяжелых условий труда не закреплялись на производстве. За 1956—1960 гг. по различным причинам из автотранспортных контор общего пользования республики уволилось 22 специалиста с высшим и средним специальным образованием¹.

Автомобильный транспорт Дагестана испытывал острую нужду в подготовленных инженерах, механиках. В начале 1961 г. в автотранспортных конторах общего пользования республики работало 3831 человек, из них только 123 инженера и техника².

В целом на протяжении 50-х годов темпы роста кадров автомобильного транспорта опережали другие виды транспорта. Численно окрепнув, они превратились в наиболее многочисленный отряд транспортных рабочих Дагестана. В 1960 г. на транспорте республики было занято 20,9 тыс. рабочих и служащих, в том числе 12,1 тыс. на автомобильном транспорте³.

В послевоенные годы нарастающее развитие автомобильного транспорта привело к падению роли и значения гужевого транспорта в перевозке грузов. К концу 50-х годов гужевой транспорт в республике использовался исключительно только на внутриколхозных и совхозных работах.

Таким образом, послевоенные годы характеризуются ускоренным развитием автомобильного транспорта и возрастанием его роли в общетранспортной системе.

В Дагестане автомобильный транспорт по роли и значению в перевозке народнохозяйственных грузов и пассажиров вышел на первое место. Шло ускоренное формирование кадров автомобильного транспорта. Они превратились в наиболее многочисленный и квалифицированный отряд транспортных рабочих.

Автомобильный транспорт играл большую роль в развитии экономики, культуры, обеспечивал благоприятные условия в ускорении социально-экономического развития республики.

§ 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Большие трудности испытывали железнодорожники Дагестана в годы Великой Отечественной войны из-за отсутствия вторых путей на участке Махачкала — Дербент. В народнохозяйственном плане послевоенной пятилетки было намечено строительство вторых путей с оборудованием участка автоблокировкой. Всего же на реконструкцию махачкалинского отделения было ассигно-

¹ Дагестан за 50 лет. С. 60.

² Беллибина Н. Ф., Гасанов М. А. Указ. соч. С. 100.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 2. Д. 129. Л. 10.

⁴ Народное хозяйство Дагестанской АССР. Стат. сб. Махачкала, 1958.

С. 82.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 113. Д. 388. Л. 25.

⁶ Там же. Оп. 122. Д. 458. Л. 6.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 122. Д. 458. Л. 6.

² Там же.

³ Текущий архив статистического управления ДАССР.

вано 39 млн. руб., основную массу которых вкладывали в мероприятия по увеличению пропускной способности отделения.

Как и в годы Великой Отечественной войны, в первые послевоенные месяцы самоотверженно по-ударному трудились железнодорожники Махачкалинского отделения. В капитальном профилактическом ремонте нуждалось путевое хозяйство дороги, выдержавшее в годы войны чрезвычайные перегрузки. Железнодорожники 7 и 8-го околотков организовали одну комплексную колонку во главе с лучшим дорожным мастером дистанции Наримановым. Вскоре на дистанции было организовано еще 4 комплексные бригады. Опыт лучших передавался через «Боевые листки», обсуждался на планерках. Бригада Нариманова за месяц с вдвое меньшим количеством рабочих выполнила ряд работ, на которые раньше затрачивала 2,5 месяца.

Бригады Стругачева, Алиева, Нухода, Курбанова добились досрочного выполнения государственного плана и в нерабочее время отремонтировали и сдали в эксплуатацию по два километра пути. В развернувшемся по отделению соревновании, в ответ на обращение коллектива Северо-Донецкой дороги, 9-я дистанция пути (Дербент) задание по капитальному ремонту выполнила на 124%¹. Коллектив мостовиков под руководством Цкитишвили, применяя новейшие методы в работе, добился досрочного выполнения плана большинства объектов.

Большую известность на транспорте страны получил диспетчер Махачкалинского отделения по участку Махачкала — Дербент Григорий Николаевич Емцов. Придя на транспорт в 1927 г. он был путевым рабочим, затем младшим стрелочником ст. Махачкала-порт, а после успешного окончания Краснодарской спецшколы дежурным по станции Уйташ, откуда был назначен диспетчером Махачкалинского отделения².

Дни подготовки к выборам в Верховные Советы РСФСР и ДАССР 1947 года Григорий Емцов отметил стопроцентным отправлением и проследованием поездов по графику в соревновании с диспетчерами, машинистами Махачкалинского отделения, с работниками этих профессий других отделений Орджоникидзевской дороги. Вначале он вызвал на соревнование диспетчера Прохладненского отделения Колтакова. Ежедекадно они сообщали друг другу о выполнении взятых обязательств и делились опытом работы.

С целью четкой и быстрой перевозки грузов для промышленности и сельского хозяйства республики Емцов добивался скоростного продвижения состава, сокращая непроизводительные простои поездов на станциях. Для этого им применялась дополнительная техническая информация о поездах, следующих по участку.

По методу Емцова работники станции до прибытия поезда точно информировались о возникших дефектах в поезде, о том, какие вагоны и в каком месте состава требуют отцепки или безотцепочного ремонта, устранения коммерческого брака, каково техническое состояние локомотива, чтобы паровозное депо могло подготовить все для быстрого ремонта. Всё это давало возможность еще более ускорить обработку прибывающих поездов.

Своим методом Емцов на участке Махачкала — Дербент только в четном направлении в течение месяца добился обработки скоростным методом более 20 поездов, экономя на этом свыше тысячи вагоно-часов времени.

Метод Емцова нашел многих последователей. Так стали работать диспетчеры Сидоренко (Махачкалинское отд.), Колтаков (Прохлад. отд.), Гальцев (Минвод. отд.).

Для обмена опытом работы и передачи его другим диспетчерам Емцов был приглашен на Минводское и Прохладненское отделения, а затем и на Грозненское отделение¹.

Железнодорожники Махачкалинского отделения, работники Махачкалинского торгового порта и экипажи сухогрузных судов «Каспфлота» заключили между собой договор на комплексное соревнование за досрочное выполнение годового плана хлебных перевозок. Для выполнения взятых трудовых обязательств железнодорожники Махачкалинского отделения обязались обеспечивать скорость продвижения хлебных кольцевых маршрутов: груженых — 400 км и порожних — 450 км в сутки, оборачивать хлебные маршруты на ст. Махачкала-порт за 12 часов, отправлять кольцевые хлебные маршруты за время: со ст. Махачкаласорт. груженые за 1 час, порожние — за 30 мин., Дербент — груженые за 1 час 10 мин., порожние за 45 мин. К 7 ноября 1948 г. железнодорожники брали обязательство закончить годовой план капитального, среднего и годового ремонта.

Широкое распространение получило движение стахановцев среди коллектива пропарочной станции. 30 человек за 1948 год, в числе которых Кучаев, Кальянов, Иванский, Головин и др., выполнили по 2,5 годовые нормы, а более 35 человек выработали по 2 нормы².

Большую работу по организации соревнований проводил начальник пропарочной станции Герасимов. На основе повышения производительности труда выросла и зарплата вагонников, промывальщики цистерн стали зарабатывать до 2-х тысяч рублей в месяц, что подняло заинтересованность рабочих в результате своего труда. В итоге многие предприятия Махачкалинского отделения перешли на работу без государственных дотаций. Так, вагонное депо, покрыв задолженность за 1947 г. в сумме 581 руб.,

¹ Даг. правда. 1946. 4 авг.

² Там же. 1947. 16 мая.

¹ Даг. правда. 1947. 16 мая.

² Архив МО СКЖД. Материалы за 1948 г.

дало экономий за 1948 г. на 200 тыс. руб. Экономия средств дали также в 1948 г. паровозное депо и ПЧ-8.

Широкую поддержку на Махачкалинском отделении Орджоникидзевской железной дороги получило обращение рабочих, служащих и инженерно-технических работников Махачкалинского вагонного депо, коллектив которого принял на себя повышенные обязательства за достойную встречу Всесоюзного дня железнодорожников. На всех предприятиях отделения прошли собрания рабочих и служащих с обсуждением обращения вагонников. Всего было проведено 53 собрания, на которых присутствовало более 4500 человек. Лучший токарь вагонного депо Махачкала Николай Компанец, завершивший выполнение 10-ти годовых норм, взял обязательства закончить еще 6-месячные задания ко дню железнодорожника. Котельщики паровозного депо Дербент Мацкевич, Кравец взяли обязательство выполнить свою пятилетнюю норму к дню железнодорожников. Составитель поездов ст. Махачкала-сорт. Богословский, завершивший свой месячный план в мае 1949 г., взял обязательство дать к дню железнодорожника еще 4 месячных нормы. Встав на трудовую вахту, железнодорожники вагонного депо Махачкала только за май 1949 г. отправили 339 поездов с гарантийными путевками. В депо работало 12 бригад отличного качества¹.

Замечательных успехов добились бригады мастеров Колчевского. Стадниченко, завершившие свои пятилетки. Они явились застрельщиками экономии, открыв лицевые счета бережливости. За 1949 г. на лицевом счету бригады Стадниченко имелось 33 465 руб., а Колчевского — 31 116 руб. По ПЧ-8 производительность труда достигла 128,7%.

Железнодорожники ст. Махачкала-сортировочная в борьбе за повышение качества своей работы по примеру брянских железнодорожников по введению узловой гарантийной марки на каждый отправляемый поезд стали применять его у себя в отделении.

Встав на стахановскую вахту, машинист Сагиянц сопроводил один поезд с превышением нормы веса на 300 т, машинист Поталенко — один поезд на 200 т, а машинист Вагабов — три поезда на 580 т. Только за март 1949 г. 61 машинист-тяжеловесник перевез на 17 553 т больше нормы².

Широкую известность в стране получила локомотивная бригада Шурова из Дербента, показавшая высокие результаты в соревновании за увеличение среднесуточных пробегов и вожделение тяжеловесных поездов. Его примеру следовали Гончаров из Таганрога, Аршава из Минеральных вод, Таможников из Краснодар³. По итогам 1949 г. лучшими по Махачкалинскому отде-

лению были признаны: паровозное депо Махачкала, пропарочная станция, 6-я дистанция связи, паровозное депо Дербент.

Предприятия Махачкалинского отделения за счет ускорения оборачиваемости оборотных средств и в борьбе за рентабельность в 1949 г. сэкономили более 2-х миллионов рублей. В числе передовиков соревнования и новаторов производства машинисты паровозного депо Дербент Макеев, Деркачев, Пашагоров, Алексеев, Магомед-Гусейнов. Руководством отделения проводилась большая работа по организации движения рационализаторов и изобретателей на предприятиях дороги. За 1949 г. было проведено три общественных смотра внедрения рационализаторских и изобретательских предложений и три узловых слета рационализаторов совместно со стахановцами и инженерно-техническими работниками. В вагонных и паровозных депо Махачкала и Дербент силами инженерно-технических работников была организована техническая консультация и помощь рационализаторам.

Из 73 рационализаторских предложений, поступивших в 1949 г., внедренные 43 рацпредложения дали годовую экономию 77 668 рублей.

Особенно успешным явилось предложение Цгоева, о внедрении аппарата для пневматической окраски вагонов, дающее годовую экономию в сумме 22 948 руб. и значительно облегчающее трудоемкий процесс окраски вагонов.

Широкому распространению соревнования способствовало поднятие творческой активности и инициативы железнодорожников, изжитие брака в работе.

Из 292 работников Махачкалинского вагонного участка все принимали участие в соцсоревновании, из них 135 являлись стахановцами, 93 ударниками. На участке было образовано 8 бригад отличного качества, объединявших 81 человека¹.

Большой экономии средств достигли работники участка при промывке цистерн за счет внедрения методов труда без применения керосина как растворителя и применения горячей воды и пара. Широкое распространение среди железнодорожников Махачкалинского вагонного участка получило принятие индивидуальных и бригадных счетов фонда имени строек пятилетки.

По итогам 1950 г. 1-е место заняла бригада Стадниченко, 2-е место — бригада Колчевского. Звание лучших по профессиям было присвоено промывальщику цистерн Гамзатову, осмотрщику вагонов Емельянову, поезвному вагонному мастеру Хлебникову.

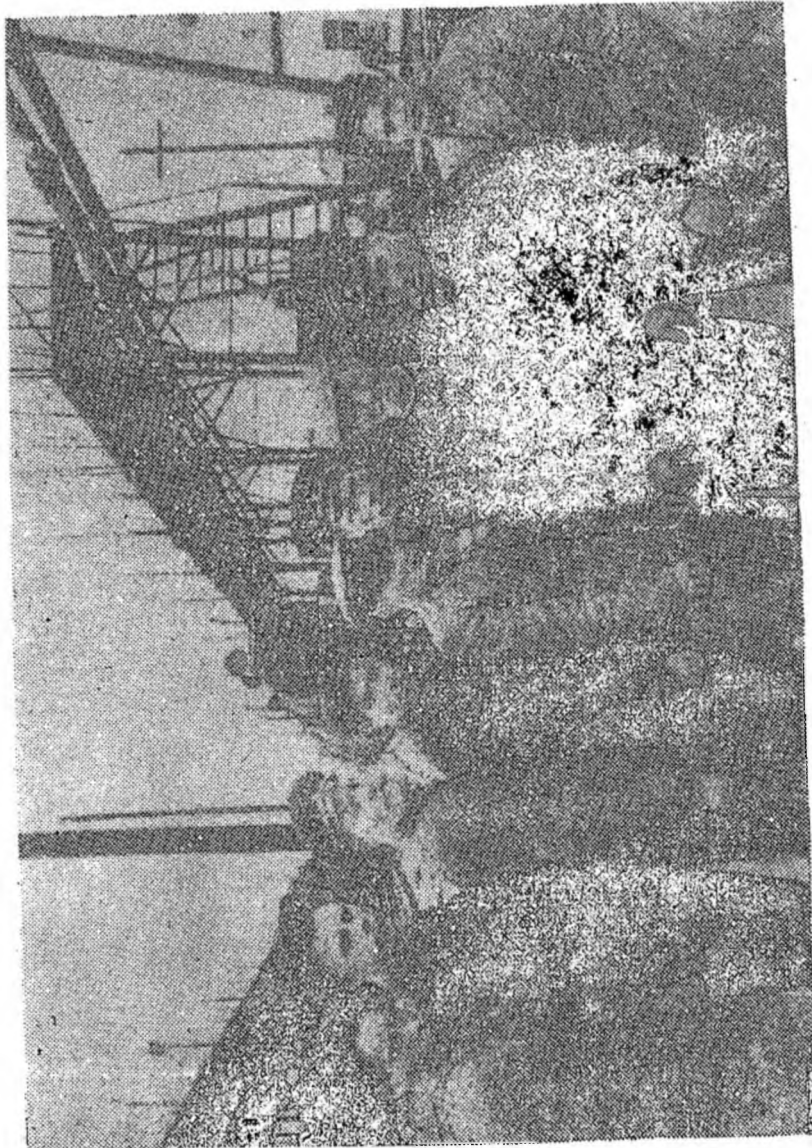
По итогам проверки выполнения коллективного договора за 1-е полугодие 1950 г. по Райпрофсожу Махачкалинского отделения 399 человек выполнили с начала пятилетки 5 годовых норм, 6 годовых норм — 98 чел., 7 годовых норм — 38 чел., 8 годовых норм — 54 чел., 9 годовых норм — 23 чел., 10 и более годовых норм — 29 чел.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1949 г.

² Там же.

³ Перегон в столетие. Ростов. 1964, С. 161.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1950 г.



Группа передовых промывальщиков железнодорожной станции Махачкала-сортировочная. 1949 г.

В числе наиболее отличившихся стахановцев и новаторов производства были по ВЧД Махачкала — Шавкун А. Т. — слесарь автоматчик, выполнивший 13,7 годовых норм, Компанец Н. К. — токарь, 13,8 годовых норм, Писцов — котельщик 11,6 годовых норм; по ДС Махачкала-сорт. — Толстов — составитель, 6,7 годовых норм, Ковалев — составитель, 6,5 годовых норм, Кузьмина — старший стрелочник, 7 годовых норм; по ВЧ-4 Махачкала — Кувасов — промывальщик, 12,3 годовых норм, Шафеев — промывальщик, 11,5 годовых норм.

По Дербентскому участку до 6 и более годовых норм выполнили Прокофьева — токарь, Орлов — котельщик, Казимов — электросварщик и др. Только за 9 месяцев 1950 года скоростными методами было обработано 1030 поездов и сэкономлено 60 514 вагоно-часов простоя. С гарантийной маркой было отправлено 2369 поездов.

Широкое распространение среди железнодорожников Дагестана получило движение за экономию средств на ремонт паровозов и экономию топлива. Лучшими машинистами, экономящими средства на ремонт и топливо по депо Дербент, были Фоменко, Гражданкин, Есилов; по депо Махачкала: Ермолаев, Овчаренко, Котолун. На хозрасчете в дербентском депо работало 52 паровоза, из которых 48 дали за 9 месяцев 1950 г. экономии 196 810 рублей, а в Махачкалинском депо 32 паровоза из 35 работавших на хозрасчете за этот же период дали экономии 181 600 рублей¹.

На транспорте получали производственную квалификацию сотни представителей коренных народностей Дагестана. Среди них машинист пятисотник Шальмиев, применивший лунинский метод и добившийся систематического выполнения норм среднесуточного пробега локомотивов, путевой обходчик Ю. Алиев, сцепщик ст. Махачкала-сортировочная Мамедов, начальник поезда Абдуллаев.

Железнодорожники Махачкалинского отделения ударным трудом добились выполнения плана последнего года пятилетки и обеспечили в 1950 г. выполнение плана перевозки на 100,9%, в том числе по перевозкам нефтепродуктов на 102,5%, в результате чего народному хозяйству было дано сверх плана более 7000 цистерн нефтепродуктов, план пассажирских перевозок выполнен на 112,9%, проведено 1123 тяжелых поездов и перевезено сверх плана 139 110 тонн груза. Отделение в целом хозяйственный 1950 г. закончило с прибылью 2 725 000 руб.² С 1950 г. Северо-Кавказская железная дорога вновь стала рентабельной и дала государству более 30 млн. руб. прибыли³.

К концу 1950 г. размеры перевозок на отделении составили

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1950 г.

² Там же.

³ Перегон в столетие. С. 161.

2,704 млн. тонно-километров. Для сравнения в 1940 г. объем перевозочной работы составлял 2,217 млн. тонно-километров. По сравнению с 1940 г. объем перевозок на Махачкалинском отделении составил в 1950 г. 128%.

За пятилетие были сделаны большие шаги и в техническом оснащении Махачкалинского отделения. На участке Махачкала — Дербент были полностью построены вторые пути, построены новые парки для поездов четного направления на ст. Махачкала-сортировочная и Дербент, реконструированы станции Огни, Мамедкала, Берикей, Инчхе, Изберг, Тарки, радиофицированы маневровые средства и парки на узловых станциях, построены топливные склады на линии Махачкала — Дербент.

Большой экономический эффект дало введение в эксплуатацию новых мощных паровозов серии Л, обслуживающих поездную работу на участках Махачкала — Дербент и Дербент — Дивичи, введение тепловозной тяги на участке Махачкала — Гудермес¹. Отделение было пополнило различными средствами механизированной переработки, погрузки и выгрузки угля на топливных складах. Был построен ряд примыканий и тупиков, обеспечивающих погрузку грузов организациям Заготсырье, и Заготскот. Значительно были увеличены маневровые средства на станциях.

Успешное выполнение первого послевоенного пятилетнего плана и задачи, поставленные перед железнодорожным транспортом страны пятым пятилетним планом — увеличение грузооборота на 35—40%, требовали от работников Махачкалинского отделения всестороннего ускорения оборота вагонов, лучшего использования локомотивов, укрепления дисциплины, организованности и слаженности всех звеньев транспортного хозяйства.

Хорошо начали борьбу за выполнение производственных заданий работники узла Махачкала-сортировочная. Комплексно соревнуясь с работниками Главнефтебыва и моряками агентства «Касптанкер», железнодорожники добились выполнения общего плана перевозок за 1952 г. на 123%. Вагонники узла среднего ремонта вагонов выполнили на 119,5% годового ремонта — на 105,9%, промывки и пропарки цистерн — на 130%. Коллектив паровозного депо годовой план ремонта паровозов выполнил на 128% и сэкономил 1125 тонн топлива. Справились с выполнением основных измерителей и остальные предприятия узла, в результате чего за 1952 г. было сэкономлено 4,5 млн. руб. государственных средств². Рабочие, инженерно-технические работники и служащие железнодорожного узла приняли обращение ко всем коллективам предприятий Орджоникидзевской железной дороги и взяли на себя повышенные обязательства по выполнению производственного плана на 1953 г. Предложение работников узла

по обработке 40% поездов методом Щевликина вошло в обязательства работников всей Орджоникидзевской железной дороги. В числе других обязательств, принятых коллективом Орджоникидзевской железной дороги, было обязательство сформировать и расформировать на станциях Минеральные воды, Грозный и Махачкала-сортировочная не менее 60% поездов методами передовых составителей сети дорог.

Важное значение для повышения производительности труда, поднятия дисциплины на транспорте имело постановление Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 6 октября 1953 г. «О дальнейшем улучшении работы железнодорожного транспорта по перевозкам грузов, особенно товаров народного потребления». По всем предприятиям железной дороги Дагестана проходили собрания, на которых железнодорожники горячо обсуждали и поддерживали постановление.

В ответ на обращение партии и правительства железнодорожники Дербента выступили в газете «Гудок» с письмом, в котором они ставили вопрос о повышении весовых норм на всем направлении Батайск — Баладжары. Министерство путей сообщения поддержало тяжеловесников Дербентского депо и повысило весовые нормы на направлении Батайск — Баладжары в четном и нечетном направлении на 200 тонн. Дербентские машинисты, с успехом освоив эту повышенную норму, продолжали вождение тяжеловесных поездов. Только за 10 месяцев 1953 г. они провели 4770 тяжеловесных поездов и перевезли сверх нормы 1 134 тысячи тонн груза, что по сравнению с соответствующим периодом 1952 г. при равном числе проведенных тяжеловесных поездов дало увеличение более чем на 20% по количеству дополнительно перевезенного груза¹. За 1953 г. тяжеловесники Дербентского депо дали экономии от вождения тяжеловесных поездов более чем на 3,5 млн. рублей. Среди передовиков — машинисты Данилов, Кощельков, Есипов, Артамонов, Вагабов и др.

Большое значение для дальнейшего роста производительности труда, снижения непроизводительных простоев имело внедрение именных графиков работы локомотивных бригад. Приказом Министерства путей сообщения 3 ноября 1953 г. было предусмотрено дальнейшее внедрение именных графиков — передового опыта коллективов паровозников и движенцев, достигнувших выдающихся успехов на Октябрьской и Юго-Западной дорогах. Внедрение именных графиков позволяло повысить уровень графического отправления поездов, обеспечить нормальную продолжительность непрерывной работы локомотивных и поездных бригад и создать условия для культурного и технического роста железнодорожников. Однако внедрение этого передового опыта шло в Дагестане медленно. В депо Дербент только 33% всех машинистов было включено в работу по именованному графику, что объясня-

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1953 г.

² Там же. Материалы за 1952 г.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1953 г.

лось систематическим срывом отправления именных локомотивов со ст. Дивичи, неудовлетворительным планированием поездной работы, пачковым подходом поездов. Так, если на участке Гудермес — Махачкала выполнение именных расписаний доходило до 60—70%, то на участке Махачкала — Дербент — Дивичи его выполнение практически срывалось.

Широкое применение на отделении получил передовой метод Судникова, экономившего время на заходе в депо тепловозов. Скоростной оборот гудермесских и грозненских тепловозов по ст. Махачкала-сорт. без захода в депо позволил сэкономить только за 10 месяцев 1953 г. 15 тыс. 654 локомотиво-часов и отправить без захода в депо 2604 тепловоза.

Успешно применялись на отделении передовые методы работы составителей поездов. По методу Катаева было обработано 1540 поездов, по методу ст. Брянск — 1439, по методу Ковалева — 105¹. Особенно успешно применялся метод поточной сортировки вагонов — метод Архипова и Лучкова — на ст. Махачкала-сорт. Этот метод был полностью освоен составителями Веретенко, Христенко и Комаристым и успешно применялся ими на вытяжке хлопкового парка. Успешному внедрению этого метода в технологию работы хлопкового парка способствовала большая работа, проведенная инженерно-техническими работниками станций и руководством 8-й дистанции пути. Инженеры производственно-технического отдела станции и главный инженер станции поточной сортировки вагонов в хлопковом парке организовали занятия по изучению этого метода, оказали практическую помощь составителям в деле освоения этого метода, поставили вопрос перед руководством 8-й дистанции пути о производстве необходимых для применения этого метода ряда путевых работ. В результате был выправлен профиль наклонной вытяжки, приведены в порядок стрелочные переводы, произведен подъем части путей в районе горловины хлопкового парка.

Специальное описание метода и опыта работы составителей по его применению на хлопковой вытяжке было издано на отделении. Был проведен также технический совет по станции по вопросу внедрения метода поточной сортировки вагонов. После внедрения этого метода в хлопковом парке составители этого парка повысили выполнение нормы выработки на 20—30%.

Примером комплексного применения передовых методов является опыт применения метода Шмелева, диспетчера ст. Перово Московско-Рязанской железной дороги на ст. Махачкала-сорт. Лучше других организовывали работу своих смен по выполнению заданных размеров движения маневровый диспетчер по сухогрузу Мирошниченко и маневровый диспетчер по наливу Стрижак, смены которых добились беспрепятственного приема поездов, обработки и отправления их. В случае пачкового прибытия поездов

на станцию обработка их организовывалась скоростным методом.

Большое значение придавалось планированию путей приема поезда на станцию. Путьевое развитие станции Махачкала при приеме нечетного поезда в московский парк «Б» не давало возможности выводки составов для расформирования и заезда маневрового паровоза в хлопковый и баковский парк. Поэтому правильное планирование путей приема поездов позволяло смене производить беспрепятственно прием поездов и маневровую работу.

Значительное увеличение пропускной способности Московского парка давала применяемая Мирошниченко практика выводки транзитных поездов в северный парк. При большом подходе разборок на станцию часть из них передавалась в северный парк по предварительному согласованию с маневровым диспетчером.

Особое внимание Мирошниченко уделял работе московского парка, лимитировавшего работу станции в нечетном направлении. Здесь важную роль играла точная и своевременная информация о подходе поездов, даваемая дежурным по отделению дороги Калиновским и поездным диспетчером Емцовым. Обычно прибывающий состав делился на две части, так как длина вытяжки парка «Б» полный состав не вмещала. Поэтому приемочный путь освобождался после прибытия поезда не ранее чем через 70—80 минут, так как вторая половина поезда занимала приемочный путь до окончания расформирования первой части.

Мирошниченко в таких случаях широко применял двустороннее расформирование. Первую половину поезда, по окончании выработки поезда по прибытии, забирал для расформирования дополнительный маневровый паровоз и работал в северной горловине парка, а вторую половину забирал основной маневровый паровоз и работал с южной стороны парка. Работой обоих паровозов в парке руководил дежурный по парку Гусарев. Такая организация работы в парке позволяла освободить путь приема через 35—50 минут после прибытия поезда и намного увеличивала перерабатывающую способность парка.

В паровозном депо Махачкала успешно проводилась работа по внедрению опыта ремонта паровозов по методу депо Батайск. С коллективом ремонтных цехов депо проводились занятия по изучению и налаживанию организации работы ремонтных групп комплексной бригады.

Наряду с разъяснительной работой, изготовлялись чертежи, эскизы, таблицы, графики. Инженеры депо Челокян и Гершкович, кроме составления технических документов, разъяснительной и учебной работы, занимались непосредственным планированием работы, участвовали в организации работы комплексных бригад. В результате проделанной работы простой паровозов в промысловом ремонте составлял 15,5 часа при норме 17,5 часа¹.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1953 г.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1953 г.

В результате упорной работы коллектив Махачкалинского отделения снизил себестоимость перевозок на 11%. Предприятия отделения в 1953 г. работали рентабельно и по результатам хозяйственной деятельности получили прибыль в сумме 8 млн. 426 рублей¹.

Совет Министров СССР уделял серьезное внимание улучшению и подъему всей работы железнодорожного транспорта на новую ступень путем ликвидации имеющихся недостатков, изыскания и использования имеющихся резервов в работе. Этим задачам было посвящено Всесоюзное совещание актива работников железнодорожного транспорта, состоявшееся в начале июня 1954 г.

Итоги Всесоюзного совещания и меры по дальнейшему подъему работы Махачкалинского отделения дороги были обсуждены на производственно-хозяйственном активе отделения 8 июня 1954 г.

На активе были вскрыты и тщательно разработаны многочисленные недостатки в работе отделения, слабое руководство отделения дороги техническим совершенствованием путевого хозяйства, недостаточное внимания Райпрофсожа к углублению соревнования. Выступившие Застанский — зам. нач. вагонного участка, Шальмиев — машинист-инструктор (Дербент), Манаширов — поездной вагонный мастер, Абакаров — нач. полит. отдела отметили недостаточное внимание руководства отделения вопросу о вождении тяжеловесных поездов, слабую согласованность различных служб и хозяйств отделения и вытекающую отсюда несогласованность в работе и т. д.

Важное значение в успешном выполнении производственных показателей имело традиционное соревнование между Махачкалинским и Грозненским отделениями железной дороги. Ежегодно ко дню железнодорожника проводились проверки на обеих отделениях, причем работу каждого отделения проверяло соревнующееся с ним. Итоги проверок по каждому отделению, каждому цеху, участку, станции становились предметом профессионального обсуждения. Опыт лучших обобщался и распространялся для внедрения. Недостатки, просчеты в работе также обсуждались совместно и намечались конкретные пути их выполнения. Комиссии создавались из лучших рабочих, передовиков и новаторов производства, людей пользовавшихся авторитетом и уважением на Орджоникидзевской дороге. Особой критике подвергались факты недостаточного внимания к распространению передового опыта, методов работы, слабой популяризации результатов соревнования, а также факты слабого руководства командного состава отделения, за неуклонным выполнением технологических процессов каждой службой.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 59. Оп. 20. Д. 23. Л. 8.

Важное значение придавалось на отделении рационализаторской и изобретательской деятельности рабочих, являвшейся одним из показателей творческой инициативы и активности железнодорожников. С целью повышения активности рационализаторов на отделении регулярно проводились месячники-смотр рационализации и изобретательства, в ходе которых проводились собрания коллективов, совещания и конференции рационализаторов, отдельные вопросы выносились на заседание месткома и парткома.

Особенно активное участие в рационализаторской работе принимали рационализаторы: Султанов М. С. — дорожный мастер 9-й дистанции пути, Ханбабаева — котельщик вагонного депо Дербент, Овсянников В. И. — зам. начальника паровозного депо Махачкала, Попов С. С. — токарь паровозного депо Дербент, Карабутов М. А. — инженер паровозного депо Махачкала, Рудь — бригадир инструментальщиков вагонного участка, Мамедов А. А. — механик электростанции Дербент и др. Всего на отделении работало более 50 активных рационализаторов. Рационализаторы предприятий отделения и их предложения широко популяризировались через стенную и дорожную печать, в уголках и на досках рационализаторов.

На проведенной 28 июля 1958 г. экономической конференции по итогам общественного смотра рационализации и изобретательства и задачам коллективов транспортных предприятий по использованию резервов производства высоко были оценены доклады главного инженера ст. Махачкала-сорт. Алекаяна «Пути улучшения налива нефтепродуктов и меры борьбы с разливом»; главного инженера вагонного участка Махачкала Кац «Об использовании техники малой механизации и внедрении новой технологии в производство», составителя поездов ст. Махачкала-сорт. Свинолупова «Опыт маневровой работы наклонной вытяжки на ст. Махачкала-сорт.», начальника станции Махачкала-сорт. Умаханова М. Д. «Пути сокращения простоев вагонов на ст. Махачкала-порт».

О широком размахе творческой мысли новаторов отделения свидетельствует тот факт, что если за 6 месяцев 1958 г. по предприятиям отделения поступило 174 предложения и внедрено 116 с экономическим эффектом 428 625 руб., то за период смотра (июль 1958 г.) поступило 80 предложений с экономическим эффектом 332 896 руб.¹

По итогам общественного смотра за 1958 г. по рационализации и изобретательству лучшими предложениями были признаны: предложение инженера ст. Махачкала-порт Смотрикова по производству частичного вывоза готовых к отправлению передач во время отсутствия вывозного локомотива маневровым (внедрение этого предложения значительно сократило простой вагонов

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1958 г.

на станции и давало годовой экономический эффект в размере 131 000 рублей), а также предложение составителя поездов Магомедсаидова, направленное на сокращение времени при маневрах на подъездных путях в процессе подачи вагонов по точкам грузовых операций, позволяющее повысить производительность труда на 2,5%.

Райпрофсоюз отделения постоянно держал в центре внимания вопросы соревнования на транспорте. В своей практической работе по руководству соревнованием Райпрофсоюз обращал особое внимание на гласность, сравнимость результатов, возможность практического повторения опыта и товарищескую взаимопомощь, подтягивание отстающих участков и предприятий до уровня передовых.

В числе предприятий отделения, добившихся лучших результатов в организации соревнования, были коллективы вагонного участка, паровозного депо и ст. Махачкала-сорт., СМП-179, 6-я дистанция сигнализации и связи, паровозное депо и дистанции пути ст. Дербент, ст. Буйнакск, Мамед-кала, Каякент. Местные комитеты совместно с руководителями предприятий уделяли серьезное внимание этому участку работы, ежемесячно подводя итоги соревнования, и принимали оперативные меры к устранению недостатков.

Образцово было поставлено дело по организации соревнования в вагонном участке Махачкалы. На участке были взяты внутрицеховые, бригадные и индивидуальные обязательства, а весь коллектив участка соревновался с грозненскими вагонниками.

Заклучив договоры, рабочие начали борьбу за практическое осуществление взятых обязательств, в результате чего в вагонном участке не было ни одного рабочего, не выполняющего норму выработки, и поэтому не случайно, что коллектив вагонного участка на протяжении четырех месяцев 1958 г. удерживал переходящее Красное знамя Орджоникидзевской железной дороги, а по результатам работы за II квартал 1958 г. коллектив участка получил вторую Всесоюзную премию Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза.

С целью широкого показа достижений были проведены 3 школы передового опыта, на которых передовые промывальщики цистерн Овчаренко и Мельников, мастера цехов Гапонов и Шуляк делились опытом скоростной и высококачественной заправки клапанов цистерн и осмотра котлов. Значительное внимание Райпрофсоюз и многие местные комитеты отделения уделяли вопросам работы производственных совещаний. В 18-ти крупных профсоюзных организациях были созданы постоянно действующие производственные совещания, в состав которых было избрано более 3500 человек из числа новаторов производства и инженерно-технических работников. Образцово была налажена работа производственных совещаний в паровозных депо Дербент и Махачкала, в вагонном участке, на ст. Махачкала-сорт., где регу-

лярно обсуждались актуальные вопросы, направленные на улучшение работы предприятий.

Заметные изменения претерпевала железная дорога. Постоянно совершенствовалось путевое хозяйство, улучшались средства сигнализации и связи, что значительно повышало производительность труда и улучшало условия работы железнодорожников.

К 1958 г. были заменены старотипные рельсы на мощные на Буйнакской ветке, что позволило увеличить скорость продвижения поездов. В Дербенте был осуществлен переход на нефтяное отопление паровозного парка депо Дербент, что значительно облегчило условия труда паровозных бригад. В Махачкале на ст. Махачкала-сорт. введены более мощные паровозы серии «Э» вместо «ОВ». Были электрифицированы линейные станции Шамхал, Тарки, Мамед-кала, Берикей.

Намного позволили ускорить процесс маневровой работы и улучшить технику личной безопасности стрелочников оборудования на ст. Махачкала-сорт. ручных стрелок коленчатыми замыканиями. На пропарочной станции Махачкалинского вагонного участка была произведена реконструкция эстакад и коллекторной системы, внедрены дегазации и вакуум установки, что значительно улучшило условия труда и ускорило процесс обработки цистерн. В вагонном депо Махачкала был оборудован новый цех по ремонту автосцепки и цех переведен на работу по новой прогрессивной технологии.

Также был переведен на работу по новой технологии кольце-заливочный цех, который был переоборудован по примеру передовых депо. Была механизирована подача керосина на эстакады станции, внедрены водогоны для удаления нефтеостатков из цистерн, что значительно повысило производительность труда промывальщиков.

В Дербентском вагонном депо были переоборудованы кольце-заливочный цех и цех автосцепки.

Был пересмотрен технологический процесс работы пункта технологического осмотра, что способствовало значительному подъему производительности труда.

В Махачкалинском паровозном депо была введена безогневая заправка паровозов, что позволило уменьшить простой паровозов на промывке, улучшить условия труда и значительно сэкономить топливо.

Дистанции пути были оснащены рихтовочными приборами Щербицкого, электрошпалоподбойками, дефектоскопами.

В депо была установлена электроталь в кольце-заливочном цехе, оборудована пневматическая подача топочного мазута в кузнечном цехе и подача смазки на пути северного парка, что значительно улучшило условия труда и технику безопасности. По паровозному депо Дербент были внедрены пневмогидравлические домкраты, установлены тельферы для ремонта букс, редуктор для механической вальцовки труб, давшие возможность сократить

простой локомотивов в ремонте и повысить производительность труда ремонтных бригад.

В 1959 г. в Махачкалинском вагонном депо были начаты работы по устройству централизованного поста пробы автотормозов в станционном парке ст. Махачкала-сорт.

Усилиями рационализаторов и изобретателей на отделении были внедрены рельсовый станок, новый ультразвуковой рельсовый дефектоскоп по дистанциям пути, модернизированы 4 паровых крана, внедрено также устройство самоторможения подъема стрелы кранов по МНП, проведены работы по электроосвещению стрелочных указателей по ст. Махачкала-сорт.

Только за 1-й квартал 1960 г. на предприятиях отделения дороги поступило 116 рацпредложений, из которых было принято 104 и внедрено 56, с годовым экономическим эффектом 88 тыс. руб.

Лучших результатов в организации и развитии рационализаторской работы добились в вагонном депо Дербент, где на 1000 работающих поступило 36 предложений, внедрялось 8 с экономическим эффектом 13,5 тыс. руб.¹

Встав на ударную вахту, коллектив станции Махачкала-сорт. план погрузки сухих грузов за 1960 г. выполнил на 256%, то есть более чем в два с половиной раза против задания. Станция работала в этот период с рабочим парком на пять процентов меньше, чем было положено по норме, что давало возможность другим станциям перевыполнять свои задания по погрузке.

За этот же период было сформировано и отправлено 5870 тяжеловесных поездов, в которых перевезено дополнительного народнохозяйственного груза 1 539 185 т, обработано скоростным методом 1695 поездов и сэкономлено более 60 тыс. вагоно-часов.

Лучшими работниками ст. Махачкала-сорт. были названы: составители Чернышев, Магомедов Иса, Зайпутдинов, Агаев, сцепщики и багмачники Гамзаев, Казиев, Карацупа, стрелочники Семенова Мария, Семенова Евдокия, Ибрагимов, маневровые диспетчеры Стрижак, Кравцов, Глуховский².

Хороших результатов добились железнодорожники паровозного депо Дербент. Успеху содействовало широко развернувшееся социалистическое соревнование. Среди ремонтных бригад, а также среди паровозников были заведены лицевые счета, в которые заносилось выполнение государственного плана. Паровозникам заносилось вождение тяжеловесных поездов, выполнение технической скорости и экономии топлива.

Продолжая славные традиции, тяжеловесники Дербентского паровозного депо за указанный период провели 8751 тяжеловесный поезд и дополнительно перевезли 2 039 471 т груза. Процент

охвата тяжеловесными поездами составил 89,5, экономия от рентабельной работы депо — 1 млн. 132 тыс. рублей¹.

Среди передовиков и новаторов производства, систематически перевыполняющих свои обязательства, добивавшихся экономии топлива, вождения тяжеловесных составов на больших скоростях старший машинист Макеев, машинисты Попандопуло, Гимбатов, Ярославский, которые в 1960 г. провели от 100 до 150 тяжеловесных поездов и перевезли дополнительно грузов по 40—45 тыс. тонн. Лучшими передовиками и новаторами производства в Дербентском паровозном депо были признаны Асланов Н., Асланов К., Ибрагимов, Царенко, Пирмагомедов, Тараненко, Бессонов, Макулин и др.²

Постановлением управления и Дорпрофсожа «О занесении на Доску передовиков Северо-Кавказской железной дороги новаторов производства, ударников и членов бригад коммунистического труда» по Махачкалинскому отделению были представлены: Багандов Баганд — путевой обходчик Дербентской дистанции; Борисенко Федор — старший осмотровик вагонов, руководитель бригады коммунистического труда ПТО ст. Махачкала, Макарьева Анна — стрелочник ст. Дербент, Олейников Григорий — монтер СЦБ Махачкалинской дистанции и связи, Орешкин Виктор по ст. Махачкала-порт, Стоянов Василий — составитель поездов, руководитель бригады коммунистического труда ст. Махачкала-порт, Половкин Алексей — машинист Махачкалинского депо³.

В 1960 г. в депо было проведено 6 производственных совещаний, на которых было принято 67 предложений. В центре внимания производственных совещаний были такие вопросы, как состояние рационализации и изобретательства, причины высокой заболеваемости на участке, охрана труда и техника безопасности, качество выпускаемой продукции и культура производства, о финансовой и хозяйственной деятельности. Практика производственных совещаний на примере Дербентского паровозного депо улучшала производственную деятельность предприятия, способствовала механизации производственных процессов, помогала добиваться выполнения производственных заданий.

§ 4. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Переход к мирному строительству, возрождение производительных сил в различных регионах страны, а также перемещение населения (демобилизация, реэвакуация, обеспечение крупнейших строек рабочей силой) увеличивали потребность в перевозках.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1960 г.

² Там же.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1960 г.

² Там же.

³ Там же. Материалы за 1961 г.

Поэтому уже в первом послевоенном плане восстановления и развития народного хозяйства (1946—1950 гг.) намечался значительный рост перевозочной работы транспорта.

В этот период проводились крупные капитальные работы в портовом хозяйстве — восстановление причалов, складских емкостей и площадей, оснащение портов средствами механизации, благоустройство портовых территорий.

Махачкалинский порт продолжал занимать в Каспийском бассейне важное место в перевозке народнохозяйственных грузов и оснащенности грузоподъемной техникой.

В разные периоды в порту преобладали схемы, где основными грузоперерабатывающими машинами были лебедки с судовыми стрелами, ленточные транспортеры и, наконец, порталные краны. В результате крановая схема механизации завоевала безраздельный приоритет, оттеснив остальные. Она, как наиболее гибкая, универсальная и обратимая, позволяющая концентрировать перегрузочные машины на определенных судах и трюмах, стала доминирующей в различных сочетаниях с другими машинами¹.

Учитывая недостаточность причального фронта для переработки грузов уже в 1947 году был реконструирован и сдан в эксплуатацию причал № 3 северного мола, а также были начаты работы по перестройке причала № 4 северного мола².

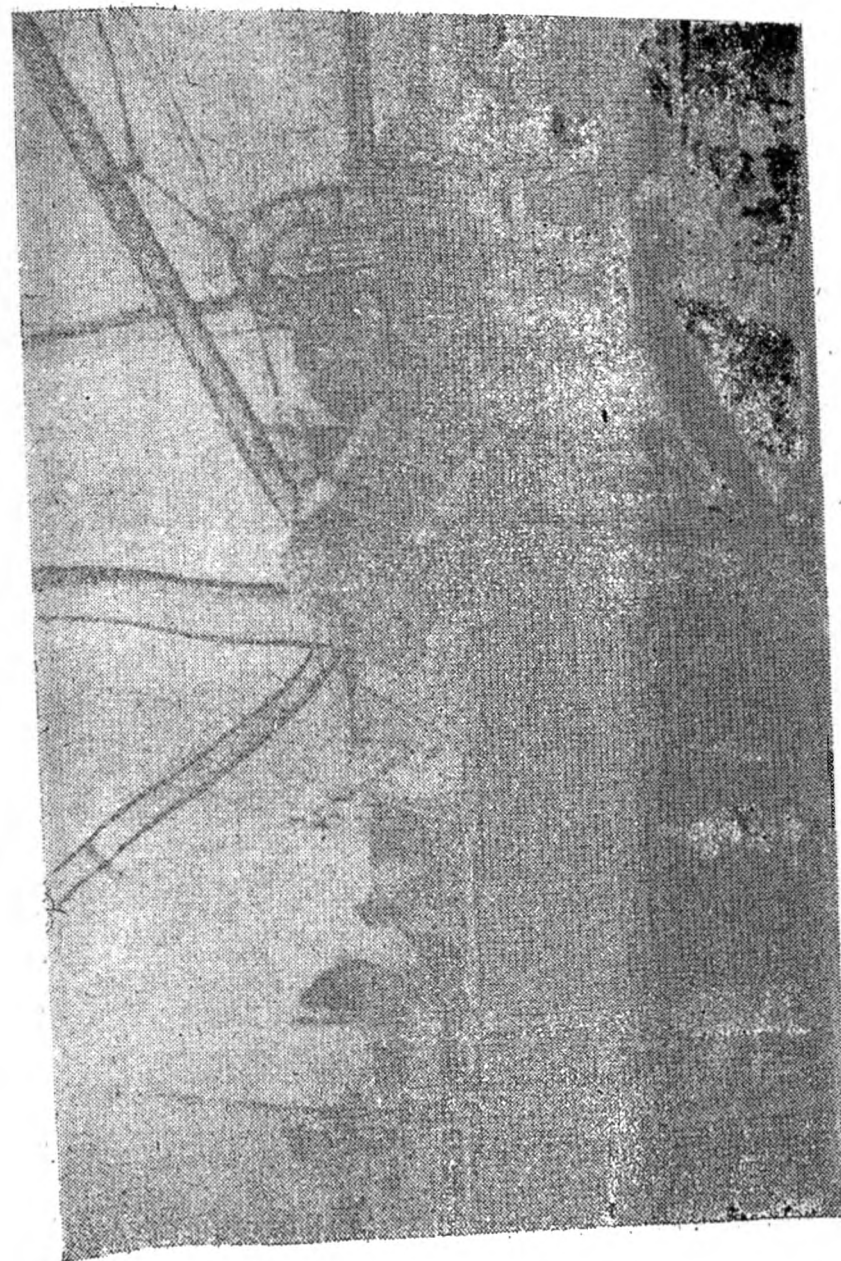
Основные работы порта в этот период производились на двух перевалочных участках, из которых первый перерабатывал хлебные грузы, а второй в основном сульфат, хлопок, соль и другие грузы.

Основными средствами механизации в порту были: мехамбары — 2 шт., передвижные транспортеры — 6 шт., паровые железнодорожные краны — 2 шт., автокары — 3 шт., мотокраны — 1 шт., гусеничный кран — 1 шт., электротележки — 13 шт., электрокары «Кларк» — 3 шт., автокары — 2 шт.

Учитывая растущий грузооборот порта, необходимо было значительно увеличить количество погрузочно-разгрузочных механизмов, которые бы гарантировали не менее 90% механизированной переработки грузов.

Определенные трудности в проведении погрузочно-разгрузочных работ были связаны с обмелением Каспийского моря, когда из имевшихся 16 причалов в сухогрузочной гавани только 2 были пригодны для использования³. Два причала северного мола № 1 и № 2 были отведены для наливных судов и бункеровки, причал № 4 находился на реконструкции, а пятый и седьмой причалы обмелели и вышли из эксплуатации⁴.

В 1950 г. были введены в эксплуатацию новые советской конструкции электроавтопогрузчики ЗИО-04, показавшие хорошие



Разгрузка хлопка вручную. Махачкалинский морской порт. 1948 г.

¹ Омдров О. Ю. Указ. соч. С. 40.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 648. Л. 3.

³ Там же. Л. 1—2.

⁴ Там же. Ф. р. 376. Оп. 25. Д. 273. Л. 76.

эксплуатационные качества, которые широко применялись для обработки хлопка и штучных грузов.

Автопогрузчики и электротележки только за 1950 г. переработали 74 888 т грузов¹. Значительное пополнение было получено портом в 1950 г. В порт было выделено 9 автомобильных кранов грузоподъемностью 3 тонны каждый.

В 1950 г. был также введен в производство транспортер для штучных грузов, что значительно облегчило труд грузчиков и улучшило технологический процесс выгрузки из вагонов сахара в мешках и погрузки тарного сульфата. Для ускорения разгрузки судов, а также погрузки рыбной продукции в вагоны узкоколейки и нормальной колеи железной дороги на пристани силами работников Управления флота был сооружен ленточный транспортер длиной 60 метров, при помощи которого рыбная продукция подавалась прямо в вагоны, что давало экономию времени на погрузке вагонов рыбой на расстояние 60—80 м до 30 минут на нормальной колеи и до 15 минут в вагоны узкоколейной железной дороги². Значительные гидротехнические работы проводились в порту в 1951 г. Были заново реконструированы причалы № 1 и № 2 северного мола и причал № 2 протяжением 97 м был сдан в эксплуатацию для перевалки нефтегрузов.

Проводились также берегоукрепительные работы. По инициативе порта берегоукрепление восстанавливалось из камней весом 1,5—2,5 т, что значительно повышало надежность проводимых работ. Большие работы велись также на строительстве волнолома. Изготовленные на стройбазе 115 бетонных массивов были уложены в основание волнолома³. Туда же были уложены 6—8-тонные массивы, извлеченные с помощью плавучего крана из моря. Всего за 1951 год на капитальное строительство в порту израсходовано 8460 тыс. руб.⁴

В 1956 г. в нефтегавани был сооружен **второй** нефтеналивной пирс на два глубоководных причала, **реконструированы** причалы первого пирса. В тот же год закончились работы по улучшению волнолома на 650 м, расширению ковша нефтегавани, строительству подъездных дорог к пирсам и инженерным коммуникациям⁵.

Была реконструирована также часть нефтепирса⁶.

Одновременно с расширением нефтеналивной гавани порта Дагнефлеснабом производились большие работы по увеличению резервуарного парка, строительству железобетонной мощной наливной эстакады, прокладке новых нефтепроводов⁷.

Были проложены также железнодорожные пути к эстакаде

с выходом на магистральные пути. Такие же работы проводились и в сухогрузной гавани. Из расширенной части территории порта были уложены две нити новых прикордонных железнодорожных и подкрановых путей.

В этот же период сдан в эксплуатацию новый металлический склад совершенной конструкции стоимостью 418 тыс. рублей¹.

На подъемно-транспортное оборудование только в 1958 г. было освоено 1 млн. 59 тыс. рублей². Общая стоимость первой очереди реконструкции и расширения порта составила 8,5 млн. рублей. Порт быстро оснащался новой техникой — более мощными порталными кранами грузоподъемностью 5, 10, 15 тонн, электропогрузчиками, транспортерами и т. д.

Уже в 1958 г. на каждые 100 рабочих, занятых на погрузке и выгрузке, приходилось в 12 раз больше специальной техники, чем десять лет назад³.

В 1959 г. рабочими порта было изготовлено 700 универсальных площадок, которые применялись для выгрузки сахара и муки из вагонов на склад. Применение универсальных площадок давало возможность высвободить большее количество грузчиков при погрузке судов с сахаром и мукой со склада, чем при прежней технологии погрузки с ручной накладкой мешков на транспортер и парашюты.

Таким образом, мероприятия по реконструкции и механизации порта позволили значительно повысить производительность труда, улучшить, облегчить трудоемкие погрузочно-разгрузочные операции, поднять трудовую активность тружеников порта.

Процесс послевоенного восстановления народного хозяйства страны и транспорта в том числе происходил в трудных условиях, вызванных последствиями войны.

Большую роль в улучшении работы транспорта в тот период сыграло развертывание соревнования. Движение передовиков-транспортников охватило все подразделения: дороги, депо, порты, пароходы и т. д.

В 1947 г. скоростными методами в порту было обработано 27,7% судов, что составляло 35% всего количества грузов, обработанных портом⁴. Из 403 судов обработанных в 1948 г., 296 обработаны досрочно и 23 в срок, стоячное время судов под грузовыми операциями было сокращено на 7,3%⁵. А из 14 880 вагонов 5845 были обработаны досрочно и 4189 в срок⁶. Всего же портом за 1948 г. переработано 301 тыс. т груза⁷.

Повышение производительности труда, заинтересованности

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 376. Оп. 25. Д. 273. Л. 81.

² Там же. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 963. Л. 5.

³ Там же. Оп. 27. Д. 280. Л. 26.

⁴ Там же. Л. 25.

⁵ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 41.

⁶ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 27. Д. 401. Л. 27.

⁷ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 41.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 27. Д. 537. Л. 17.

² Там же. Л. 19.

³ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 41.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 718. Д. 648. Л. 6.

⁵ Там же. Ф. р. 367. Оп. 25. Д. 224. Л. 2.

⁶ Там же. Л. 3.

⁷ Там же. Л. 12.

тружеников порта способствовало внедрению новых прогрессивных форм оплаты труда.

В 1950 г. два порталых крана были переведены на хозрасчет. Для них были разработаны производственно-финансовые планы. Введение хозрасчета позволило перевыполнить план переработки грузов по кранам, снизить себестоимость переработки 1 тонны груза, повысить среднесменную производительность труда¹.

Коллектив махачкалинского порта в 1950 г. в ответ на обращение одесских портовиков включился в соревнование за досрочное выполнение плана переработки грузов, плана капитального строительства, перевозки груза автотранспортом, за экономию топлива, средств, досрочную обработку судов и вагонов, за перевыполнение сменных заданий бригадами грузчиков.

Коллектив порта с помощью портового комитета Союза моряков развернул соревнование между отделами и бригадами. Ежемесячно подводились итоги соревнования и обсуждались на общих собраниях отделов и хозяйств, а затем на заседании портового комитета Союза моряков, где лучшему хозяйству или отделу присуждалось переходящее Красное знамя и место в социалистическом соревновании. В результате напряженного труда труженники порта были выполнены обязательства по снижению коэффициента перевалки груза, по выполнению заданий бригадами грузчиков и ремонтных рабочих по ускорению маневровых работ баркасом при обслуживании транспортных судов по экономии топлива. По итогам 1950 г. переходящее Красное знамя присуждалось коллективам отдела связи во главе с Козловским — дважды, погрузрайона во главе с Окульским — дважды, и Ремонтной конторы во главе с Басным — четырежды. Бригадные переходящие Красные знамена присуждались бригаде грузчиков Газлиянова в течение четырех месяцев, бригаде грузчиков Абуталибова — в течение двух месяцев.

К концу 1950 г. 690 человек были охвачены индивидуальными договорами, что составило 91% общего числа работающих.

В результате развернувшегося соревнования многие рабочие перевыполнили 2 пятилетних плана, а в 1950 г. многие выполнили две годовые нормы.

Перевыполнили свои годовые задания 11 бригад грузчиков. Крановщики порталых крана № 1 Гомжин, Хлышев, Богатырев и порталых крана № 2 Гайдукова, Павлова, Сазонова выполнили полторы годовых нормы.

Перевыполняли свои годовые задания крановщики Михайлов, Шагинова, Соломатников, Плугарев и др.

В честь 30-летия автономии Дагестанской АССР старший кра-

новщик порталых крана Гомжин и бригадир грузчиков Газлиянов были награждены орденами «Знак Почета».

Большое распространение получил в порту почин Лидии Коробельниковой, зачинательницы нового движения за комплексную экономию материалов. В борьбу за экономию топлива и смазочных материалов включились механизаторы погрузрайона, экипажа портового флота, шоферы грузовых автомашин.

С первых же дней портовики начали добиваться значительных успехов. В марте крановщики Богатырев, Гомжин, Хлышев сэкономили 730 кг топлива и проработали на нем 137 часов. Более одной тонны топлива сэкономил экипаж буксировщика РБ-3 (капитан Ванин, механик Князев).

Всего за год сэкономлено 28 тонн условного топлива, или 20 тонн натурального.

Механизаторы сэкономили 30 тонн условного, или 21,4 тонны натурального топлива. Крановщики порталых крана № 2 Гайдуков — старший крановщик, Павлова, Сазонов — крановщики сэкономили 4,04 тонн. Старший крановщик крана № 8 Михайлов сэкономил 2,07 тонны. Крановщики крана № 12 Шагинова, Беликов и Максимов сэкономили 1,8 тонны.

Большую изобретательскую и рационализаторскую работу проводили работники порта. Только за 1950 г. от работников порта поступило 88 предложений, из которых было принято 69, а внедрено в производство 49. Из 41 рационализатора 29 ИТР, 11 рабочих и 1 служащий. Лучшими рационализаторами порта являлись Габедава — начальник отдела механизации, Сурнин — мастер инструментального цеха, Киров — старший крановщик и др. Предложение Габедава было направлено на увеличение производительности кранов. Условный экономический эффект от внедрения рационализаторских предложений составил 480,2 тыс. рублей.

Активную работу по пропаганде рационализаторства и изобретательства в порту проводила газета «Стахановец порта», на страницах которой регулярно публиковался темник предложений.

В 1952 г. плановая годовая экономия от предложений составила 176 тыс. рублей¹. Лучшие рационализаторы порта за 1952 г. Окульский М. А. — начальник погрузрайона, Кочан Я. Г., Занкисов Н. А. — старшие механики района внесли предложение о переводе парового крана «Ортон» на электропривод, экономический эффект от которого составил 33 120 рублей. 67 тыс. рублей составил экономический эффект от предложения Окульского М. А. по сокращению числа эстакад 2-го мехамбара.

Ценные предложения были внесены Т. В. Киряковым, старшим механиком погрузрайона: а) изменение конструкции рулевого автотяга ТМ-А-8, б) устройство поворотного круга на

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 367. Оп. 25. Д. 224. Л. 82.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 376. Оп. 25. Д. 291. Л. 21.

прицепных тележках для перевозки леса. И. М. Мишин, бригадир бригады грузчиков, предложил метод штивки суперфосфата в трюме судна¹. Большую роль в успешном выполнении плановых заданий сыграла творческая активность и широкий размах социалистического соревнования в порту. Однако зачастую годовые планы не выполнялись портом вследствие неподачи тонажа как со стороны железной дороги, так и с моря.

Несмотря на то что за 1953 год годовой план был выполнен всего на 70,9%, коллектив порта добился значительного улучшения показателей по обработке судов и вагонов. Из всего количества судов, обработанных портом, в срок и досрочно было обработано 82,8% судов, с экономией стояночного времени — 1373 судо-часов. В целом же по всем судам время стоянки в порту сократилось против планового на 7,8%².

Значительных успехов добились портовики в выполнении производственных планов в 1954 г. В результате развернувшегося социалистического соревнования коллектив махачкалинского порта добился выполнения годового плана перевалки груза и перевыполнения показателей работы. По сравнению с 1953 г. портом было переработано груза на 5,3%, причем при увеличившемся объеме трудоемких для переработки грузов — сульфата и суперфосфата.

По сравнению с планом увеличился объем погрузочно-разгрузочных работ по прямому варианту трюм — вагон, вагон — трюм.

Больших успехов достигли труженики порта в обработке грузов скоростными методами. При плановом задании 45% скоростными методами было обработано 70% грузов³.

Стоячное время судов сократилось против планового на 22,3% (7,8% в 1953 г.). Стоячное время вагонов сокращено на 19,4% против плана, в то время как в 1953 г. был допущен перерасход времени на 0,6%. Постоянно совершенствуя технологические операции, больших успехов достигли грузчики порта, повысив производительность труда при плановой норме выработки с 18,2 т до 22,1 т.

Сменные задания грузчиками выполнялись на 127,5%, рабочими мастерской — на 164,2%, рабочими Ремстройконторы — на 187%⁴.

Вместе с тем в работе порта в этот период имелся целый ряд недостатков и трудностей, одним из которых являлась неравномерность работы порта по кварталам, что значительно мешало его ритмичной работе.

С первого апреля 1958 г. в порту по приказу ММФ были введены единые комплексные нормы выработки для грузчиков, ме-

ханизаторов и водителей автомашин. За 1956 г. единые комплексные нормы были перевыполнены грузчиками порта на 115% и механизаторами на 124%¹.

В 1956 г. коллектив махачкалинского порта взял на себя повышенные обязательства по досрочному выполнению плана, сокращению времени обработки судов и вагонов.

Путем улучшения организации труда, эксплуатации механизмов, механизации трудоемких процессов грузчики порта добились выполнения сменных заданий на 115%, а рабочие ремонтных мастерских — на 181,4%.

Одной из задач, поставленных перед портовиками, явилось снижение себестоимости переработки одной тонны груза на 0,5% путем усовершенствования технологических процессов, внедрения передовых методов труда, максимальной переработки грузов по прямому варианту. В результате внедрения новаторских методов труда, борьбы за экономию этот показатель был снижен на 1,3%².

Образцы ударного труда среди грузчиков показывали: бригада грузчиков Мишина, выполнившая задания на 134,2%, бригада № 3 Бимитуева — 117,3%, бригада № 5 Гаджимурадова — 126,5%, бригада № 8 Омарова — 130,1%.

Среди механизаторов лучшими были крановщики Шумилов, Жулидов, Гомжин, Губин, Байсангуров, Соломатников, Шагинова, а среди водителей автотягачей и автопогрузчиков — Гаджиев А., Кравцова Е., Захаренко Л., Воробьев, Хангишиев³.

Несмотря на то что в 1957 г. портом было переработано значительно больше трудоемких грузов (сульфат, зерно), требующих большего числа механизаторов для обслуживания механизмов, а всего было переработано на 55 тыс. т груза больше чем в 1956 году, из 540 судов, обработанных портом, 439 были обработаны досрочно, а из 13 465 вагонов 11 664 обработаны в срок и досрочно.

Образцы ударного труда показывали бригады грузчиков Жулина, Омарова, Гаджимурадова, Борисенко, выполнившие свои производственные планы на 150 и более процентов⁴.

Регулярно перевыполняли производственные задания крановщики Хлышев, выполнивший норму на 160%, Жулидов — на 165%, Гомжин Н. — на 159%, Байсангуров — на 150%, Кирдянкин — на 179%, Шагинова — на 188% и др.

За отличную работу в честь 40-й годовщины Октябрьской революции 786 работников порта были поощрены. Медалью «За трудовую доблесть» была награждена крановщица Шагинова В. Похвальной грамотой Министерства морского флота награждено

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 984. Л. 28.

² Там же. Д. 1091. Л. 42.

³ Там же. Л. 44.

⁴ Там же. Л. 48.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 376. Оп. 25. Д. 291. Л. 21.

² Там же. Ф. р. 22. Оп. 27. Д. 325. Л. 45.

³ Там же. Оп. 18. Д. 984. Л. 46.

⁴ Там же. Л. 48.

7 человек, в том числе крановщики Чермашенко, Дантов и др. Ценными подарками пароходства награждены бригады грузчиков Борисенко, Бизагуев, Козлов, крановщики Байсунгуров, Соломатников, слесарь Шиянов. Грамотами ЦК союза Морского и речного флота награждены восемь человек, грамотой Баккомфлота — 27 человек, грамотами Верховного Совета ДАССР — 4 человека, грамотами Дагсофпрофа — 13 человек, грамотами Порткомфлота — 213 человек¹.

Уменьшению простоев грузчиков и механизаторов по причине несвоевременной подачи и уборки вагонов из порта способствовало участие коллектива порта в традиционном комплексном соревновании моряков, нефтяников и железнодорожников.

Передовиками производства за 1959 г. были признаны бригада грузчиков Гаджимурадова и бригада Мишина, выполнившие комплексные нормы грузчиков на 150—180%², крановщики Байсангуров, Козлов, Брюзгин, Исмаилов, Шагинова, Магомедов, выполнившие сменные нормы на 150—170%³.

Вместе с тем, наряду с положительными сторонами работы, порт в 1959 г. не выполнил заданные судочасовые нормы обработки судов, допустил простой судов и вагонов, в результате чего штрафы, уплаченные за простой судов и вагонов, превысили сумму полученную за досрочную обработку.

Значительно увеличилась переработка грузов комплексной механизацией в порту в 1960 г.

Была внедрена переработка хлопка специальными хлопковыми захватами по варианту выгрузки из трюмов на автомашины или автотягачи со съёмкой захватами на складе.

Увеличение в 1960 г. поступлений трудоемких для переработки грузов, таких как сульфат, суперфосфат, а также оборудование и прочие грузы, составившие в общем объеме 276,7 тыс. т или 56,0%, стимулировали работников порта на внедрение различных приспособлений для ускорения погрузочно-разгрузочных работ. Одним из таких внедрений была обработка груза с помощью универсальных площадок.

За счет внедрения универсальных площадок в переработку продовольственных грузов, кирпича, цемента и других грузов было сэкономлено 1200 человеко-смен, или высвобождено за год четыре грузчика⁴. Больших успехов добился порт в 1960 г. в обработке нефтеналивных судов. По сравнению с 1959 г. вдвое снизились показатели по простоям судов, а из 1477 судов, обработанных в 1960 г. 1377 были обработаны в срок и досрочно⁵. В 1960 г. порт перевыполнил обязательства по досрочному выполнению плана по нефтеперевалкам, по увеличению переработки

груза комплексной механизацией, по сокращению времени обработки нефтеналивных судов, по внедрению рационализаторских предложений и экономии электроэнергии.

В честь сорокалетия ДАССР 7 работников порта были награждены Почетной грамотой ММФ и 6 портовиков значком «Почетному работнику морского транспорта». За высокие производственные показатели и активное участие в общественной жизни коллектива порта крановщица Шагинова В. Г. была удостоена звания Героя Социалистического Труда, слесарь Максимов И. М. награжден орденом Трудового Красного Знамени, главный инженер порта Омаров О. Ю. — орденом «Знак Почета», грузчик Гасанов М. — медалью «За трудовое отличие». В целом коллектив порта был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР.

Большую помощь в работе порта в самые напряженные периоды оказывали рационализаторы и изобретатели, движение которых в порту ширилось с каждым годом. В самых тупиковых ситуациях, казалось бы, безвыходных положениях рационализаторы предлагали новые методы обработки груза, усовершенствования в технологических процессах, позволившие быстро и с наименьшими затратами обработать накопившиеся грузы. Только за пять лет с 1956 по 1960 г. от рационализаторов и изобретателей порта поступило 389 предложений и изобретений, из которых 292 принято и 233 внедрено¹.

За этот же период в движении принял участие 241 человек, из которых рабочие составили 129 человек, ИТР и служащие — 112. Общий экономический эффект от внедренных предложений составил в порту за 1956—1960 гг. 814,1 т. руб.² Лучшими рационализаторами порта за 1956 г. были признаны крановщики Шаинов И. Д. — предложение концевого выключателя стрелы гусеничного крана; механик Мозес — предложение по укладке паропровода внутри мазутопровода для лучшего обогрева мазутной линии; начальник участка связи Веденявин В. В. — предложение дистанционного управления радиопередатчиков по телефонному кабелю с рабочего места радиста³.

§ 5. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Возрастающая роль гражданской авиации в народном хозяйстве страны определялась четвертым пятилетним планом, утвержденным Верховным Советом СССР в марте 1946 г.

Командный состав и общественные организации авиаподраз-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 192. Л. 42.

² Там же. Д. 402. Л. 52.

³ Там же. Л. 53.

⁴ Там же. Д. 649. Л. 38.

⁵ Там же. Л. 41.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 18. Д. 1091. Л. 38; Оп. 35. Д. 192. Л. 42; Д. 402. Л. 47; Д. 649. Л. 50.

² Там же.

³ Там же. Л. 38.

делений страны прилагали большие усилия по скорейшей помощи народному хозяйству в переходе на мирные рельсы развития. Такие же работы разворачивались и в Махачкалинском аэропорту, где базировался вновь созданный 111-й авиаотряд спецприменения Азербайджанского Управления гражданской авиации.

Махачкалинский аэропорт, как и многие аэропорты страны, не имел ангаров, оборудованных якорных стоянок и электрического освещения. Прimitивность технического оснащения сдерживала и интенсивность полетов. В холодное время года подогрев моторов перед их запуском осуществлялся лампами АПЛ (аккумуляторные переносные лампы), от авиаспециалистов требовались большая сноровка и осторожность при их использовании. Стоянки самолетов и рабочие места освещались маломощными прожекторными установками, лампами АПЛ и фонарями «летучая мышь». При подготовке к полетам больших самолетов, летавших транзитом через Махачкалинский аэропорт, применялись брезентовые щиты-ширмы и теплянки, укрывавшие авиаспециалистов, самолеты и двигатели от непогоды. При плохой погоде все это опрокидывалось и поле заливалось дождем, заметалось снегом. Выполнение регламентных и ремонтно-восстановительных работ затруднялось еще и тем, что инженерно-авиационная служба в первые годы после войны не имела в своем распоряжении станочного и другого оборудования.

Однако авиарботники проявляли инициативу, находчивость и смекалку. В выходные дни организовывались воскресники: оборудовались якорные стоянки, рылись траншеи под кабель для проводки электрического освещения, ремонтировались и строились служебные здания и подходные помещения. Так, к 1949 г. был отремонтирован и радиофицирован пассажирский зал, в помещении установлена мягкая мебель для пассажиров¹.

Поступающая новая авиационная техника потребовала соответствующего освещения и наземных средств. Улучшились средства связи и радионавигации, позволившие повысить надежность руководства движением самолета с земли. Диспетчеры получили возможность держать связь одновременно с несколькими самолетами и с соседними аэропортами².

Отряд спецприменения вплоть до 1954 г. был оснащен самолетами ПО-2. В 1954 г. в Махачкалинском аэропорту приземлился первый самолет АН-2. Это позволило начать широкое освоение горных трасс, жители отдаленных селений стали пользоваться услугами Аэрофлота³.

1958 г. является переломным в истории махачкалинского авиаотряда. В этом году он перебазировался на новый аэродром Уйташ. Полученная техника нового поколения (самолеты АН-2 и

ЯК-12), позволила значительно расширить объем услуг авиаотряда народному хозяйству республики. В этом же году началось сооружение зданий и строительство аэропорта¹.

Несмотря на трудности послевоенного периода, перед авиаторами республики стояли непростые задачи. Это и борьба с вредителями садов и полей, перевозка срочных грузов, доставка авиапочты, а также оказание скорой медицинской помощи населению отдаленных районов.

Самолеты авиаотряда в 1946 г. летали по освоенным до войны четырем кольцевым маршрутам. Первый маршрут: Махачкала — Сулак — Лопатин — Али-Кадган — Бабаюрт — Хасавюрт — Махачкала. Второй связывал столицу республики с Ведено. Третий маршрут: Махачкала — Сергокала — Левашин — Дербент — Касумкент — Махачкала. И наконец, четвертый маршрут охватывал высокогорные районы Кумух — Хунзах².

В это же время возобновились и транзитные полеты из Баку через Махачкалинский аэропорт. Это были линии Баку — Москва, Баку — Астрахань, Баку — Харьков. К концу года добавились линии Москва — Тегеран и Ашхабад — Москва. Только за 1946 г. количество дагестанцев, воспользовавшихся услугами этих линий, составило 2800 (1500 прилетело и 1300 улетело)³.

К концу 1949 г. были освоены дополнительные линии в города Киев, Ростов, Волгоград, Ростов-на-Дону, Астрахань и Куйбышев. По открытым линиям транзитной магистрали перевозились не только пассажиры и авиапочта. Так, из Пятигорска жители столицы республики ежедневно стали получать мороженое, а эти города — свежую рыбу, фрукты, овощи и другие народно-хозяйственные грузы⁴.

В 1958 г. авиаторы республики на поступивших новых самолетах стали самостоятельно осваивать города нашей страны. В начале эти полеты производились с пересадкой. Так, маршрут Махачкала — Ахты был продлен до столицы Азербайджана Баку. Через Кизляр с посадкой на острове Тюленьем стали совершаться рейсы в город Астрахань⁵.

К 1960 г. в аэропорту имелось несколько служб, укомплектованных современной техникой и опытными кадрами. Помимо летного состава имелась служба движения, связи, отдел перевозок, своя автобаза и инженерно-авиационная служба⁶. Их слаженная и четкая работа позволяла Махачкалинскому авиаотряду с 1948 г., со дня открытия весенне-летней навигации, выполнять и

¹ Даг. правда, 1949, 29 июня.

² Там же, 17 июля.

³ Алиев Н. М. Указ. соч. С. 111.

¹ Текущий архив Махачкалинского ОАО. Материалы планово-экономического отдела, 1951—1960 гг.

² Даг. правда, 1958, 20 июня.

³ Там же, 1946, 23 авг.

⁴ Там же, 21 авг.

⁵ Там же, 1949, 29 июня.

⁶ Там же, 1958, 13 июня.

перевыполнять производственные планы по всем показателям. Динамику роста количества перевозок и оказанных услуг можно проследить по таблице.

Показатели работы Махачкалинского

	1946 г.	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.
Общий произ. налет часов	417	619	802	1210	1215	1890	2117
Пассажирооборот (кол.)	24	26	34	41	43	67	89
Обработка площадей (га)	10	13	18	21	22	28	30,9
Перевозка пассажиров (кол.)	356	370	430	680	702	1117	1485
Развитие авиалиний	6	7	7	8	8	5	5
Освоение типов самолетов	ПО-2						
Производительность труда в %	3,8	4,0	4,3	4,8	5	6,6	6,5

Оснащение служб отряда современными техническими средствами и новыми самолетами позволило, начиная с 1958 г. производить полеты в сложных метеоусловиях. С 1958 и до 1961 г. пилоты прилетали при минимуме видимости 300×300 и толщине облаков 500 метров. Это и позволило открыть в 1959—1960 гг. дополнительные авиалинии. Так, в 1960 г. стали осуществляться по местным воздушным линиям полеты Уйташ — Карата, Уйташ — Цуриб и Рутул. Дальнейшее свое развитие получила и созданная перед войной при авиаотряде санитарная авиация, которая расширила зону своих действий. Только в 1945—1946 г. вместе с врачами было совершено 235 вылетов¹.

Для оказания скорой медицинской помощи в авиаотряде круглосуточно дежурило по три самолета с бригадой квалифицированных врачей. В 1951—1952 г. было совершено свыше 300 вылетов с участием 200 врачей, которые оказали срочную медицинскую помощь 662 больным; в том числе 34 больным на месте были произведены операции.

Большой популярностью среди местного населения пользовались доцент Ваулин, хирург Нагорный, профессора Доброхотов, Рассов из Дагестанского медицинского института, оказывавшие помимо срочной помощи, консультации для местного населения.

Успешной работе санзвена способствовали пилоты Я. Кялин, Портнов, Пацкевич и авиатехники Пароменский, Абдуразаков и Гамзатов. Костяк авиаотряда составляли авиаторы, прибывшие

из фронтовых полков ГВФ и боевых частей ВВС. Примером добросовестного отношения к делу служили такие фронтовики, как командир авиазвена Жаворонков, командир авиаотряда (с ОАО с 1946 по 1960 гг.*

1953 г.	1954 г.	1955 г.	1956 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.
2370	4100	3125	3580	4030	8210	11125	1326
118	138	142	210	487	4297	6520	7250
35	47	58	69	84	103	127,3	196
1980	2310	2369	10500	23200	44764	64618	81400
6	6	7	8	9	10	17	20
—	ПО-2 АН-2	—	—	—	ЯК-12	—	—
6,7	6,9	6,9	7,1	7,6	7,8	7,9	8,0

* Таблица рассчитана по материалам текущего архива Махачкалинского ОАО, 1946—1960 гг.

1957 г.) И. В. Тарелкин, по праву ставший одним из лучших пилотов, бывший пилот 223-го авиаотряда спецприменения А. П. Финаков, командир авиаотряда Н. Н. Кучумов (с 1947 г.), а также пилоты Эйденберг, Сова, Шаков, Стемайнин, авиатехники Абдуразаков и Боровиков¹.

В становлении надежной инженерно-авиационной службы большую роль сыграли Г. А. Антоненко и Пароменский, их работа. Благодаря правильной и своевременной организации техмотра и эксплуатации, умелой расстановке технического состава они обеспечивали готовность самолетов моторного парка к выполнению производственного плана без аварийного происшествя².

Лучшим пилотам отряда, учитывая технические характеристики самолетов ПО-2, доверялось вести борьбу с вредителями садов и виноградников. Работу приходилось выполнять на бреющем полете на высоте полтора метра от верхушек деревьев. В достижение высоких урожаев сельскохозяйственной продукции в Каякентском районе свой вклад внесли пилоты Пацкевич, Столетний, в Бабаюртовском районе — Дубовский³.

«За время нахождения в нашем совхозе экипаж проявил себя дисциплинированным и трудолюбивым. За короткий срок он про-

¹ Даг. правда. 1954. 20 июня.

² Там же. 1946. 23 авг.; 1950. 16 июня; 1958, 20 июля.

³ Там же. 1950. 16 июля.

¹ Даг. правда 1946. 3 февр.

вел опыление и опрыскивание, чем было предотвращено заболевание виноградников. Успеха экипаж добился благодаря налаженной четкой работе. Своим честным трудом он завоевал авторитет у работников совхоза» — сообщала в 1953 году дирекция совхоза им. К. Маркса Дербентского района в Махачкалинский аэропорт о работе экипажа И. И. Казюткина. Более шести раз он опылял и опрыскивал весь массив виноградников совхоза на площади 3577 га. Таких же успехов достиг Я. Кялин в совхозе им. Герейханова Сулейман-Стальского района, который провел агрохимические работы на площади 3456 га. За отличную работу и высокие показатели эти пилоты, а также механик Н. Боронов были участниками Всесоюзной сельхозвыставки 1954 г.¹

В 1956 г. в сельскохозяйственную авиацию страны в значительном количестве поступили высокопроизводительные самолеты АН-2 (в Махачкале с 1958 г.), на смену ПО-2 пришли ЯК-12 (в Махачкале с 1959 г.). На них экипажи успешно выполняли задания по обработке площадей с посевами зерновых культур. В то же время эти машины неэффективно использовались при борьбе с вредителями садов и виноградников из-за того, что сравнительно небольшие участки этих культур, особенно в сложной по рельефу местности на подходах к садам и виноградникам имелись препятствия, и самое главное при обработке садов и виноградников самолетами обрабатывались только верхние части крон деревьев и кустов. В целях повышения эффективности обработки требовались принципиально новые летательные аппараты. Ими стали вертолеты.

В Махачкалинском авиаотряде первый вертолет Ми-4 появился в 1960 г. Новая авиационная техника сразу же стала использоваться на авиационно-химических работах в хозяйствах республики.

«Волшебные вертушки», как стали называть вертолеты, применялись с большой эффективностью не только при обработке садов и виноградников, но и в других сферах народного хозяйства республики.

§ 6. РАЗВИТИЕ СРЕДСТВ СВЯЗИ

Переход к мирному строительству потребовал серьезного изменения организационной структуры органов управления и учреждений. Были укрупнены управления и ведомства, наркоматы переименованы в министерства. Таким образом, Наркомат связи СССР был переименован в Министерство связи СССР. Дагестанское Управление структурных изменений не претерпело.

На бюро областного комитета партии 10 октября 1946 г. были

выявлены серьезные недостатки в деятельности руководства Управления в центре и на местах. Так, годовой план ремонта магистральных и внутриобластных телеграфно-телефонных линий и проводов за год был выполнен всего на 50%. План прироста радиоточек оказался сорванным, из 1400 радиоточек было установлено 398, или же 28,4%. Решения Совета Министров республики о телефонизации и строительстве радиоузла в сел. Цудахар оказались невыполненными. Из предусмотренной телефонизации 50 сельсоветов телефонизированы только три.

Высоким оставался процент замедления телеграмм на передаче. Во многих райцентрах штаты телеграфистов были неукомплектованы.

Увеличивалась средняя продолжительность одного повреждения. Аппаратура телефонных станций была в неудовлетворительном состоянии. В райцентрах Сергокала, Леваша, Ботлих, Дербент, Касумкент трансляционные узлы не работали. Эти недостатки привели к тому, что 26 районов не имели непосредственной телеграфной связи с центром республики¹.

Был изменен состав руководства Управления связи. Начальником был назначен С. И. Злотник.

В январе 1947 г. связисты Махачкалы выступили с обращением ко всем связистам республики. В нем говорилось: «Товарищи работники почты и телеграфа, телефона и радио, техники, инженеры, начальники контор, разве мы не способны работать так же хорошо, как трудящиеся передовых отраслей промышленности, сельского хозяйства и транспорта. Осознав основные причины неудовлетворительной работы органов связи... мы решили искупить свою вину резким улучшением работы всех отраслей и звеньев связи².

Это обращение во многом помогло мобилизовать и изыскать внутренние резервы в учреждениях связи. Положительное значение имела и подготовка к обслуживанию выборной комиссии в органы власти, а также обращение Хасавюртовской конторы связи ко всем связистам республики, по наведению порядка и улучшению качества работы.

Результаты не замедлили сказаться: более систематически стали придерживаться графика доставки почты, уменьшилось количество повреждений на линиях, повысилась роль отделов Управления как организующего и направляющего центра. Серьезное внимание было обращено на проведение учебы работников всех звеньев. За год было телефонизировано 12 сельсоветов, организовано дополнительно 16 прямых телефонных связей с райцентрами, что резко снизило замедление доставки телеграмм. Была построена новая телефонная станция в Маджалисе, оканчивалось строительство в Хунзахе, Кахибе, Ботлихе. Кабеля было

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 28. Д. 22а. Л. 159—160.

² Там же. Д. 451. Л. 59.

проложено 1400 км жил, к сравнению: за 30 лет проложено 3400 км. жил.

Пробег почтовых автомашин составил в 1946 г. 255 тыс. км, за 8 месяцев 1947 г. — 245 тыс. км, что говорило о том, что почтовая связь постепенно переключалась с гужевого на автотранспорт.

Уровень развития средств связи в республике все же значительно отставал. Свыше 150 сельсоветов не были телефонизированы. Значительная часть оборудования находилась в изношенном состоянии, что являлось одной из причин неудовлетворительной работы телеграфной связи в городах и селах¹.

На устранение этих недостатков и была направлена деятельность учреждений связи в последующие годы.

Показателем эффективной работы предприятия является его финансовое благополучие. Так, план по доходам начиная с 1948 г. по 1960 г. стабильно выполнялся. Управление связи, где многие его отрасли до 1940 г. находились на дотации, стало приносить прибыль, которая позволяла укрепить материально-техническую базу учреждений связи.

Произошли существенные изменения и в развитии почтовой связи.

Так, с 1953 по 1955 годы были открыты две конторы связи (Избербаш, Каспийск), 4 отделения и 6 агентств связи. Количество почтовых ящиков увеличилось на 55 штук в городах и на 423 в селах. Протяженность почтовых автотрактов была увеличена на 952 км, что значительно ускорило процесс доставки корреспонденции и позволило освободить колхозный транспорт.

За эти годы были построены и приобретены административные здания для районных контор связи в Кулинском, Шурагатском, Каякентском, Кахибском, Тляратинском, Ритлябском, Казбековском и других районах, однако 234 отделения и агентства связи находилась в частных, непригодных зданиях².

В 1948 г. в Дыльме, Вачи, Тлярата и Кумухе маломерные телефонные станции были заменены на 100 номерных. В Тпиге, Новолаке, Дербенте, Унцукуле установлены дополнительные телефонные коммутаторы для увеличения емкости телефонных станций³.

В 1949 г. реконструировали станции в Сурибе, Мехельте, Гунибе, Гергебиле, Шурагате, Бабаюрте, Ботлихе и Хучни⁴.

Эти работы успешно продолжались и в дальнейшем. Для улучшения качества междугородних перевозок на линиях Махачкала — Баку, Махачкала — Ростов в 1955 г. была установлена новейшая по тем временам отечественная аппаратура уплотнения

В-3, позволявшая пропускать по одной цепи 4 одновременных разговора и иметь телеграфную связь. На внутриобластных линиях Махачкала — Хасавюрт, Махачкала — Буйнакск, Махачкала — Дербент, Махачкала — Сергокала также была установлена новая аппаратура «ОКС», позволившая по одной цепи пропускать два одновременных разговора и иметь телеграфную связь¹.

Происходило строительство в городах и в райцентрах. Новые линейные коммутаторные установки были установлены в Хасавюрте, Левашах, а Избербашская станция оборудована новой техникой «ОКПС».

Было подвешено дополнительно 18 междугородних цепей, в т. ч. три цветных общей протяженностью 2763 км. Проложено 2111 м специального междугороднего кабеля и построено 69 км линий.

Эти меры позволили к 1955 г. увеличить количество каналов связи с 22 до 39, что дало возможность организовать круглосуточную связь со всеми городами Дагестана, увеличить время работы с райцентрами, открыть 24-часовую связь в сутки с Москвой и обеспечить связь с другими городами страны. Существовала прямая связь не только со всеми райцентрами, но и с городами Москва, Ростов-на-Дону, Баку, Орджоникидзе, Грозный².

Произошли существенные изменения и в работе ГТС. Если в 1947 г. в 30 районных центрах были телефонные станции емкостью от 20 до 50 номеров, то на 1956 г. их уже не было. Во всех районах емкость номеров составила 100, а в Касумкенте и Ахтах — по 200. В Гунибе была установлена ЦБ (полуавтоматическая). Ежегодно реконструировались телефонные сети в трех, пяти районах, заменялись коммутаторы в пяти, семи районах. Всего же к 1955 г. был заменен 31 коммутатор. Выполнение плановых показателей по реконструкции телефонных станций и замене коммутаторов шло параллельно с установкой новых телефонных абонентов. Ежегодно устанавливалось 250—300 номеров. Ежегодно обновлялось и заменялось путем капитального ремонта 300—500 телефонных аппаратов, к примеру только в 1955 г. было заменено 516 аппаратов³.

В три раза была расширена кабельная сеть против 1947 г. Если тогда ее общая протяженность составляла 31,7 км, то в 1955 г. 39,3 км, а протяженность кабельных жил возросла с 3336 км до 7917 км, причем основные работы были проведены с 1952 по 1955 годы.

Общая емкость телефонных сетей с 1947 г. возросла в два раза и составила 3771 номеров в 1955 г. против 133 в 1947 г.

Хотя общее состояние станционного оборудования и линейного

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 83. Д. 3. Л. 81.

² Там же. Оп. 111. Д. 481. Л. 54—55.

³ Там же. Оп. 85. Д. 608. Л. 4.

⁴ Там же. Оп. 88. Д. 931. Л. 1.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 111. Д. 481. Л. 45.

² Там же. Л. 48.

³ Там же. Л. 49.

хозяйства в райцентрах было удовлетворительным, телефонная сеть и станция в Махачкале устарело. Второй срок работала и станция в Дербенте. Имелось еще 48 км однопроводных цепей в девяти райцентрах¹.

Помимо улучшения междугородней телефонной связи происходили существенные изменения и во внутрирайонной связи. С 1947 г. ежегодно телефонизировалось в среднем по 20—25 сельсоветов. К 1955 г. телефонизированных сельсоветов имелось 219. В 1954 г. телефонизировали 30, а в 1955 г. — 18. В 1955 г. закончилась сплошная телефонизация сельских Советов, за исключением двух в Ахтынском районе. Было телефонизировано также 15 колхозов и вне плана 37 колхозов, в том числе 5 в 1955 г. Построено 1273 км линий, в том числе 217 км в 1954 г. и 150 км в 1955 г.; подвешено для телефонизации сельсоветов двухпроводных цепей и разгрузки параллельных телефонов 5746 км проводов, в том числе в 1953 г. — 1054 км, в 1954 г. — 1246 км и в 1955 г. — 509 км. Было также установлено 20 коммутаторов, из них в 1954 г. — 9, в 1955 г. — 6.

Для улучшения внутрирайонной связи Хасавюртовского района в селении Аксай была установлена телефонная станция (АТС).

Всего по республике в сельских Советах и населенных пунктах к 1955 г. было установлено новых и заменено старых — 570 телефонных аппаратов, в том числе 250 в 1955 г.

Однако проведенная работа не могла удовлетворить в полной мере потребностей сельских Советов, колхозов и населения по следующим причинам.

Во-первых, по указанию местных органов власти многие конторы связи вынуждены были подключать к линиям сельских Советов колхозы, школы, больницы и просто абонентов, чем перегружалась линия, ухудшалась слышимость и затруднялись вызовы. Так, в Дахадаевском, Ботлижском, Кахибском, Табасаранском, Лакском районах количество телефонов на одной линии достигало от трех до семи аппаратов.

Во-вторых, из 8816 км проводов внутрирайонной связи 1622 км цепей являлись однопроводными (построенными до войны). Это в Дербентском, Кахибском, Тляртинском, Дахадаевском, Ахтыноком и других районах, при этом сильно снижалась слышимость, тем более что эти цепи подвергались индукции радио, мешавшего нормальному разговору. К этому добавлялись около 800 км линий, построенных до войны из столбов местной породы, которые пришли в ветхость².

В-третьих, 400 аппаратов МБ на абонентных пунктах (в Дербентском, Лакском, Кулинском и Кахибском районах) были устаревшей системы³.

Коллектив Управления прилагал немало сил по устранению этих недостатков, но то, что было связано с большими капитальными вложениями, материалами и оборудованием, а именно: столбы, проволока, телефонные аппараты и т. д., которые отсутствовали и не поставлялись в достаточном количестве, — серьезно тормозило их работу.

В конце 1955 г. в республике существовали районы, где не было внутрирайонной телефонной связи, а имеющаяся нередко находилась в неудовлетворительном состоянии. Управлением связи был взят курс завершить к 1960 г. телефонизацию всех сельских советов с учетом вновь открываемых при высоком качестве их работы. В решении этой задачи не всегда слаженными оказывались взаимодействия Управления связи и районных властей, которые часто не обеспечивались транспортом и рабочей силой при строительстве и ремонте внутрирайонных телефонных сетей. Учитывая важность и необходимость иметь надежную и эффективную телефонную связь со всеми колхозами и сельскими советами, Совет Министров Дагестана 13 августа 1958 г. принял постановление «О мероприятиях по улучшению внутрирайонной телефонной связи». В нем ставилась задача улучшить техническую эксплуатацию имеющихся средств телефонной связи и обеспечить в 1958—1959 г. полное завершение телефонизации всех сельских советов. Ставилась также задача оснащения районных телефонных сетей высокопроизводительными и современными автоматическими телефонными станциями (АТС), а где возможно и радиорелейными станциями (РРС).

Учитывая, что при существующих во многих местах однопроводных цепях высокое качество внутрирайонной связи обеспечить невозможно, Управлению связи было выделено оборудование и материалы для их полной замены¹.

Задача качественного улучшения работы средств связи всех видов решалась правительством республики комплексно. 19 февраля 1955 г. Совет Министров республики вновь обсудил состояние улучшения качества работы органов связи в населенных пунктах. В принятом постановлении «Об улучшении обслуживания населения автотранспортом и связью» ставилась, в частности, задача открыть в 1959 г. 12 отделений связи и дополнительно в 15 учреждениях организовать прием посылок от населения².

Проводимая работа по выполнению этого постановления позволила значительно расширить услуги средств связи населению. Увеличилось на 50 единиц количество телефоно-автоматов. Значительно расширилась сеть междугородных переговорных пунктов, население получило возможность приобретать разовые талоны на междугородные телефонные разговоры. В 9 открывшихся и в 5 телефонизированных отделениях связи был органи-

¹ ПАДО, Ф. 1, Оп. 111. Д. 481. Л. 50.

² Там же. Л. 51.

³ Там же. Л. 54.

¹ ЦГА ДАССР, ф. р. 268, Оп. 34. Д. 925. Л. 216.

² Там же. Д. 969. Л. 301.

зован прием телеграмм. Телеграммы стали приниматься на всех республиканских железнодорожных вокзалах.

В 1958 г. подписчикам ежедневно доставлялось в среднем 190 700 экземпляров газет и журналов, или на тысячу жителей 297,3 экземпляра. Среднесуточное число писем — 117 800, денежных переводов — 5500, посылок — 4200, телеграмм — 700 и междугородных разговоров — 3755. В 1960 г. было отправлено 101 163 тыс. писем, 317 тыс. посылок и 772 тыс. телеграмм. Количество предприятий связи (почта, телеграфа, телефон) составило 367, к ГТС было присоединено 9876 телефонных аппаратов и к внутрирайонным сельским телефонным станциям 2115 аппаратов¹.

К середине 1946 г. в республике имелось 42 радиоузла Министерства связи и 20 ведомственных радиоузлов с общим количеством 20 тыс. радиоточек, только Махачкалинский радиоузел обслуживал 7 тыс. радиоточек. Учитывая острую нехватку материалов, широко применялась для радиовещания низовая телефонная сеть. По телефонным проводам было радиофицировано более 250 населенных пунктов².

Общее снижение уровня работы органов связи в послевоенный период сказалось и на темпах радиофикации населения, особенно колхозов. Для устранения отсева радиоточек и увеличения радиосвязью населения большую роль сыграло постановление бюро обкома партии и Совета Министров республики от 29 декабря 1949 г. «О мероприятиях по улучшению радиофикации в республике». Подробный анализ достигнутого и имеющихся недостатков помог выработать комплекс мероприятий, позволивший резко ускорить проводимую работу.

Так, к 1952 г. в республике имелось 112 радиоузлов, из которых Министерства связи — 69, 36 — колхозных и 7 ведомственных. Радиоточек насчитывалось 32 929, в том числе по линии Министерства связи СССР — 31 742 (9100 в сельской местности), 2050 — колхозных и прочих ведомств — 137.

Было радиофицировано 295 колхозов, из которых собственные радиоузлы имели 30, работали от узлов Министерства — 141 и приемников — 115. Только в 1950 г. за счет средств местного бюджета были реконструированы радиоузлы в 11 райцентрах с увеличением мощности с 10 до 100—500 ватт (Ботлих, Ахвах, Леваши, Кая, Хучни и др.). За счет колхозов была построена линия протяженностью 40 км³.

Благодаря помощи и поддержке районных властей значительные успехи в радиофикации были достигнуты в Касумкентском, Хивском, Ахвахском и Унцукульском районах. Так, в Касумкент-

ском районе построено 5 колхозных радиоузлов, в Хивском — 4. В Ахвахском ежегодно строилось по два радиоузла. Понимая важное пропагандистское значение радио, каждый пуск радиоузла превращался в подлинный праздник.

Однако такое положение было характерным не для всех районов. Например, в Левашинском, Рутульском, Новолакском и Веденском районах к середине 1952 г. не имелось ни одного радиоузла. В Кахибском районе радиофицировано было только одно селение и районный центр. В Хунзахском районе имелось 2 колхозных радиоузла на 60 точек. Такое же состояние было и в Агульском, Табасаранском, Хасавюртовском и других районах¹.

Поляризация радиофикации в республике, где в одних местах имелся сплошной охват абонентов, а в других местах ни одного, делал низким уровень радиофикации сельской местности — 1,7 радиоточек на 100 жителей².

На такое положение сказывалось и то, что республиканская радиостанция РВ-27, многое сделавшая для увеличения радиофикации, со временем стала маломощной, морально и физически устарела и не могла обеспечить высокого качества радиовещания. На значительный отсев радиоточек влияла низкая квалификация колхозных радистов. Техническое обслуживание колхозных радиоузлов было возложено на районные конторы связи при условии заключения договоров. Но многие колхозы не заключали такие договора, задолжав Управлению связи большие суммы, и радиоузлы выходили из строя из-за незначительных поломок.

Ежегодная реконструкция радиоузлов позволила довести их число с 1947 по 1955 гг. до 30, где устанавливалась современная аппаратура. Количество радиоточек, таким образом, с 20 603 в 1947 г. возросло до 57 725 в 1955 г., из них в сельской местности с 6615 до 26 547.

За счет привлеченных средств колхозов было построено 130 колхозных радиоузлов, свыше 1000 км столбовых (около 600 км) кабельных и совместных подвешенных на сетях ВРС линий радиофикации.

Из 655 колхозов (на XI—1955 г.) было радиофицировано 273 (в 1954 г. — 32 и в 1955 г. — 25), из 144 135 колхозных дворов 77 000 было расположено в населенных пунктах, где имелось радио, но только 21 200 дворов было радиофицировано³.

Анализ архивного материала позволяет выяснить основные причины такого положения⁴. Прежде всего колхозы к 1956 г. задолжали Управлению связи 274 тыс. рублей. Хотя по линии Министерства связи выделялись в достаточном количестве стол-

¹ Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР: Юб. стат. сб. Махачкала. 1972. С. 154.

² Даг. правда. 1946. 7 мая.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 757. Л. 16.

¹ Даг. правда. 1952. 10 апр.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1087. Л. 4.

³ Там же. Оп. 111. Д. 481. Л. 52.

⁴ Там же. Оп. 88. Д. 931. Л. 41, 1; Оп. 89. Д. 757. Л. 16; Д. 1088. Л. 49.



бы, проволока и изоляторы, Дагпотребсоюз зачастую несвоевременно завозил эти материалы.

Госплан республики также не принимал никаких мер по размещению на промышленных предприятиях республики заказов на изготовление деталей и материалов, необходимых для радиофикации колхозных радиоузлов.

Отсутствовала и организационно-разъяснительная работа со стороны местных партийных и советских органов, в результате чего даже в радиофицированных пунктах радио устанавливали очень мало. Так, в колхозе Шагода Ритлябского района из 173 дворов радио имелось в 50, в колхозе им. Орджоникидзе — из 136 в 21, в колхозе им. Дзержинского Кайтагского района из 150 дворов только 28 и т. д.¹

И наконец, причина заключалась в кадрах колхозных радистов. Так, в 1952 г. из-за отсутствия радиоспециалистов простой колхозных радиоузлов достигли 20%, тогда как простой радиоузлов Министерства связи не превышали одного процента². Примерно с 1949 г. Управлением связи ежегодно для нужд колхозных радиоузлов подготавливались 40—60 радистов, а в 1955 г. — 61 человек, но правления колхозов почти всегда использовали их не по назначению³.

В 1956 г. в сельской местности имелось 28 056 радиоточек, в городской — 32 944. Из 674 колхозов радиофицировано было только 303. Из 1780 сельских населенных пунктов 1393 не имели радио. И из 144,0 тыс. колхозных дворов радиоточки имелись лишь в 21,0 тыс. дворах⁴. К концу 1959 г. эта картина складывалась следующим образом. В сельской местности имелось 48 133 радиоточки, в городской — 42 172. Из 779 колхозов радиоточки имелись в 418, радиоприемники — в 360 колхозах. Из 2494 населенных пунктов радиоточки имелись в 556 и радиоприемники в 696. И из 165 207 колхозных дворов радиоточки имелись в 43 178 и радиоприемники в 3 169 колхозных дворах.

К этому следует добавить, что из 2498 населенных пунктов 50 являлись переселенческими, в которых 10 имели радиоточки⁵.

Эти цифры свидетельствовали о том, что радиоузлы, принадлежащие колхозам, не были загружены полностью и имели большие резервы для увеличения мощности без затрат на строительство линий. С этой целью, а также для улучшения обслуживания колхозных радиоузлов путем оказания технической помощи на местах Управлением связи была создана в начале 1956 г. группа из 16 участковых техников. Группа была оборудована двумя передвижными радиомастерскими, которые оказали помощь только в год создания 121 колхозному радиоузлу, в 1957 г.

— 42 колхозным радиоузлам. Их силами была отремонтирована аппаратура в 25 колхозных радиоузлах. Выделено 700 аккумуляторов, 18 двигателей с генераторами, несколько тысяч радиоламп, тонны проволоки и другие материалы, которые существенно улучшили состояние колхозных радиоузлов и обеспечили высокие темпы радиофикации¹.

Это позволило осуществить сплошную радиофикацию в Буйнакском, Дербентском, Каякентском и Хасавюртовском районах и сплошную радиофикацию к 1958 г. всех колхозов².

Маломощные радиоточки восьми работающих с большими переборами колхозных радиостанций были подключены к радиоузлам Министерства связи. Путем выделения штатов на полное техническое обслуживание было дополнительно переведено 15 колхозных радиоузлов³.

Большую роль в укреплении материально-технической базы колхозных радиоузлов сыграло и созданное в 1955 г. СМУ радиофикации, силами которой было дополнительно радиофицировано 136 колхозов⁴.

В достижении таких результатов сыграла большая помощь Министерства связи РСФСР и СССР, выделивших в 1959—1960 годах большое количество необходимых материалов и оборудования.

10 сентября 1960 г. телецентр, строившийся с 1957 г. был принят в эксплуатацию⁵. Это событие сыграло большую роль в ускорении культурного развития трудящихся республики.

К 1960 г. в республике действовало 2 радиостанции, 176 радиоузлов, имевших свыше 106 тыс. радиоточек, и более 26 тыс. человек имели радиоприемники, что позволяло населению ежедневно слушать информацию на 6 языках⁶.

Проблема отсутствия кадровых работников сильно сказалась на слаженной работе органов связи. Дагестан братски помогал в трудную минуту освобожденным от оккупации районам страны и не только техникой, но и высококвалифицированными кадрами для налаживания работы.

О преодолении дефицита кадров связистов в годы четвертой пятилетки и на период до 1960 г. интерес представляют следующие данные.*

Эти данные свидетельствуют о том, что количество работников в органах связи ежегодно возрастало.

В конце 1950 г. в органах связи работало 10 человек с выс-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 114. Д. 414. Л. 3.

² Там же. Л. 2—3.

³ Там же. Оп. 117. Д. 403. Л. 8.

⁴ Там же. Л. 21.

⁵ Там же. Оп. 118. Д. 414. Л. 16.

⁶ Там же. Д. 36. Л. 38.

* Рассчитано по данным ПАДО. Ф. 1. Оп. 86. Д. 770. Л. 35; Оп. 89. Д. 931. Л. 141; Оп. 896. Д. 1088. Л. 51, 4; Оп. 90. Д. 1127. Л. 105.

шим образованием, 46 со средним, 228 с незаконченным средним и 121 не имели образования. Текущая кадров по сравнению с предыдущим годом снизилась на 8,2%. Это во многом было связано с введением аттестаций, присвоением званий основному звену работников связи и установлением повышенных пенсий по старости. Это же иллюстрируют данные о стаже работы в органах связи. Так, до одного года работало 68 человек, с одного до трех — 95 человек, с пяти лет — 51 и свыше 10 лет — 155 человек¹.

Сведения о количественном составе работающих по Управлению связи (1947—1952 гг.)

Год	Всего работников	В том числе коренной национ.	Горянок
1947 ¹	1973	848	116
1948	1987	883	177
1949	1949	912	162
1950	2118	156 (без русских)	—
1951	2185	687	1012
1952	2293	1016	1041

Таким образом, в 1950 г. сложился в основном кадровый костяк работников органов связи. Задача в дальнейшем состояла в подготовке и переподготовке кадров. Основными зарекомендовавшими себя формами подготовки новых рабочих стали индивидуально, бригадные и курсовые (без отрыва и с отрывом от производства) формы обучения.

В 1950 г. индивидуально-бригадной формой обучалось и заканчивало обучение 73 человека. Курсы КН закончило 11 человек. На повышение квалификации и обучение на ОН и АЗ в городе Баку был послан 31 человек.

Само Управление связи также непосредственно проводило учебу с отрывом от производства по подготовке различных специалистов. Таким путем было подготовлено 31 районный бухгалтер и 17 районных организаторов Союзпечати.

На семинарах и стахановских школах по передаче передового опыта прошли обучение 485 человек работников массовых профессий².

Помимо подготовки кадров, Управление связи проявляло заботу об их обязательном трудоустройстве и обеспечивало жилье.

К 1953 г. в учреждениях связи работало с высшим образованием 15 человек, с незаконченным высшим образованием — 5,

средним — 94, незаконченным средним — 1002, начальным — 711 и не имело образования 395 человек¹.

План подготовки специалистов на 1953 г. предусматривал 318 человек, прошли подготовку 379. Из них в школах техминимума — 268, в стахановских школах — 40, индивидуально-бригадным обучением — 46 и прочими видами обучения — 63.

После принятия постановления бюро обкома КПСС 22 августа 1952 г. «О состоянии подготовки кадров в Дагестанском Управлении связи» руководство Управления наряду с воспитанием кадров, созданием необходимых условий для дальнейшего профессионального роста молодых специалистов решительно взяло курс на очищение учреждений связи путем аттестаций от работников, не показавших себя на практической работе.

В 1953 г. после аттестации на руководящую работу было выдвинуто 46 человек. Из них начальниками предприятий и контор связи 11 человек и начальниками отделений и агентов связи 14 чел. Для дальнейшей творческой работы во всех райконторах VI—VIII классов работало по два кружка: электросвязи и почтовой связи. В городских конторах — по 3—4 кружка².

С 1956 по 1960 г. путем индивидуального обучения было подготовлено 138 человек. На занятиях в постоянно действующих школах и различных курсах повысил квалификацию 751 связист. Занятия проводились и среди инженерно-технического персонала. Число повысивших квалификацию здесь составило 195 человек³.

В целом можно отметить, что Управление связи Дагестана умело пользовалось возможностями формирования кадров специалистов. Производственно-техническое обучение непосредственно на предприятиях было за все послевоенные годы основным каналом профессиональной подготовки новых кадров и, несмотря на отдельные недостатки, эта система сыграла решающую роль в удовлетворении потребностей учреждений связи в квалификационной рабочей силе.

Огромный трудовой подъем, охвативший советский народ в послевоенные годы, с особой силой проявился в широком размахе социалистического соревнования. В середине 1945 г. передовые производственные коллективы, стремясь быстрее преодолеть трудности послевоенной перестройки народного хозяйства, выступили с призывом развернуть в честь Победы над фашистской Германией социалистическое соревнование за увеличение выпуска мирной продукции и перевыполнение каждым рабочим производственных норм.

В Дагестане, как отмечалось выше, инициаторами соревнования выступили Махачкалинский узел и Хасавюртовская районная контора связи.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 88. Д. 931. Л. 141.

² Там же. Оп. 88. Д. 931. Л. 143.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 90. Д. 1127. Л. 106.

² Там же. Оп. 109. Д. 726. Л. 84—85.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 6. Д. 153. Л. 8; Д. 116. Л. 7—8; Д. 206. Л. 2.

Соревнование в поддержку этих инициатив охватило все учреждения связи республики. Для его победителей были учреждены переходящие знамена.

В республике был объявлен общественный смотр реализации социалистических обязательств по выполнению пятилетки за 4 года.

В каждом городском предприятии связи была создана смотровая комиссия, в работе которой приняло участие 58 человек. Из поступивших 77 предложений рабочих, направленных на изыскание внутренних резервов, комиссия реализовала 32. Работа смотровых комиссий способствовала всемерному охвату соревнованием рабочих отрасли. Так, 87% из всех работавших в Махачкалинском узле связи выполняли плановые задания¹.

В период смотра было внесено очень много предложений, способствовавших поднятию производительности труда и улучшению качества всей работы. Так, работники междугородней связи предложили использовать как резерв для междугородки низовую линию на участке Буйнакск — Леваша — Цудахар — Кумух².

В первые послевоенные годы специфика соревнования во многом определялась задачами борьбы за скорейшее восстановление народного хозяйства. Почины второй половины 40-х годов были неразрывны с той обстановкой, в которой осуществлялся первый послевоенный пятилетний план, с особенностями развития республики в те годы. Это, в частности, и поддержка почина иркутских связистов, по которому было взято обязательство сэкономить 500,0 тыс. рублей с перечислением 108 тыс. рублей в союзный бюджет и др.³

Особенно отличились в те годы бодистки Миловидова, Кожухова, морзистки Труженникова, почтальоны Казаченко (180% выполнение плана), Насирова (142%), телефонистка ГТС Крайниченко (121,4%), Черноусова (118%), телефонистка МТС (130) Аронова, надсмотрщик Ашуров (233%), Свиридов (233%) и многие другие с Махачкалинского узла связи. Самоотверженную работу демонстрировали почтальоны Хаимов, выполнивший свою норму на 190%, Шубаев — 180% и телеграфист Воробьева — 113% с Буйнакского узла связи⁴.

Социалистическое соревнование длилось до 1960 г.; все шире охватывая различные стороны деятельности учреждений связи, эффективно решая насущные задачи. Видоизменялись его формы и методы. Но в основе оно развивалось как индивидуальное и коллективное, а также по профессиям и отраслям. В 50-е годы развитие получило соревнование за звание бригад «отличного качества».

Республиканские связисты хорошо зарекомендовали себя и участвуя во Всесоюзном социалистическом соревновании. Отделение связи ст. Белиджи Дербентского района (нач. Гюльбабаева) и селения Сталинаул Казбековского района (нач. Магомед-Азизова) завоевали в 1951 г. первые места. Смена Центрального телеграфа (нач. смены Труженникова) завоевала в этом же году звание лучшей смены телеграфистов страны¹.

Доставщик телеграфа Махачкалинской ТТС Магомедов М. И. был признан лучшим в соревновании по профессии и удерживал это звание более 3 лет. Этому же звания была удостоена Бугнова Л. Х. — телеграфистка Хасавюртовской телефонной станции, добившаяся на своей операции скорости ответа 3 сек. при 493 соединениях абонента в час. И таких примеров было много².

Слаженно и четко работали конторы связи Хунзахского (КН Амирханов Махану), Каякентского (КН Согратовский) районов. Неоднократными победителями республиканского социалистического соревнования этих лет явились Карабудахкентская, Дербентская, Ботлихская, Махачкалинская и другие конторы связи.

Руководство Управления связи, общественные организации уделяли внимание внедрению накопленного передового опыта и передовых методов труда.

Популяризация метода линейного надсмотрщика Лемина во многом улучшила показатели работы по этой специальности. Метод заключался в ремонте линий связи своими силами спаренными околотками. Последователи этого примера только за год отремонтировали 860 км линий связи и 3323 провода километров, дав экономии в 24 тыс. рублей³.

С 1947 года дагестанские связисты соревновались с Северо-осетинским и Чечено-Ингушским управлениями связи. Ежеквартально подводились итоги и обменивались ходом выполнения взятых обязательств.

Однако в организации и проведении социалистического соревнования было много недостатков. В каждой районной конторе связи имелись ударники производства, которые намного перевыполняли плановые показатели, но их опыт и умение не находили широкого применения и не использовались.

Передовой опыт популяризировался только при помощи стеновой печати, рассылкой писем и приказов о поощрении, но этого было недостаточно для эффективности в работе.

Районные конторы связи в Ритлябском, Гумбетовском и Кахибском районах приносили в социалистическое соревнование элементы администрирования и формализма.

Свой вклад в укрепление и подъем производственно-техниче-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 85. Д. 608. Л. 49.

² Там же. Л. 51.

³ Там же. Л. 5.

⁴ Там же. Л. 50.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 89. Д. 1122. Л. 53—54.

² Там же. Оп. 1088. Л. 42.

³ Там же. Д. 1087. Л. 23.

ской базы всех отраслей связи в послевоенные годы внесло движение рационализаторов и изобретателей.

С 1946 по 1960 год Управлением связи был разработан план модернизации имеющегося оборудования, внедрение новой техники, которые значительно оживили работу.

Наиболее эффективными предложениями тех лет являлись:

1) в целях экономии затрат и для удобства обслуживания с 1955 г. осуществлялись совместная подвеска на одних столбах линий радиофикации и внутрирайонной связи;

2) для питания аппаратуры связи и зарядки аккумуляторов в Махачкале и других городах были установлены селеновые выпрямители¹;

3) в селении Нижний Дженгутай Буйнакского района была установлена радиоаппаратура дистанционного питания «РДП», позволившая передать программу радиовещания в близлежащие колхозы по внутрирайонным цепям без помех телефонной связи².

Поступили и рационализаторские предложения, внедрение которых позволяло повысить производительность труда и облегчить работу. Так, предложение старшего техника Буйнакской МТС Ерина по экранировке проводов и устранению фильтров в аппаратуре ДТС помогло устранить помехи при разговорах. Предложение начальника I участка ПТУ Звонарева, сделавшего приспособление для установки столбов, рельсовых и железобетонных оснований типа «стрекоза», позволило повысить производительность труда и механизировать применявшийся на этой операции ручной труд.

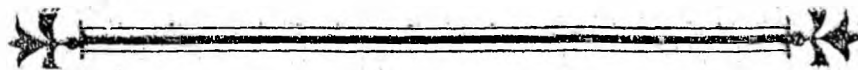
Общественные организации и руководство связи понимали, что в трудное время, при острой нехватке людей и оборудования только высокая производительность труда поможет успешно решать стоящие задачи. В этих целях ведущими специалистами стал выпускаться и высылаться учреждениям связи бюллетень «Рационализатор», в котором обобщался опыт, были даны эффективные разработки и предлагались направления, требующие улучшения.

Подстегиванию рационализаторской и изобретательской работы служили и разнообразные формы социалистического соревнования, а также меры морального и материального поощрения.



¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 111. Д. 481. Л. 44.

² Там же. Л. 45.



Глава III. ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ ДАГЕСТАНА В 60—80-е ГОДЫ

§ 1. ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Новый этап функционирования народнохозяйственного комплекса страны характеризовался качественным скачком в развитии автомобильного транспорта. Важнейшим условием его успешной работы являлось развертывание сети благоустроенных автомобильных дорог с твердым покрытием.

На протяжении 60—80-х годов в стране развернулось строительство и реконструкция целой сети автомобильных дорог государственного значения. Одна из таких магистралей была проложена по приморской низменности Дагестана — трасса Ростов-на-Дону — Баку.

Строительство дагестанского участка автомагистрали было начато в 1959 г. Ее протяженность по территории республики составила 217 км. Важнейшая транспортная артерия союзного значения прокладывалась силами дорожных организаций Российской Федерации и была завершена в 1964 г. Прокладка первокласной автомобильной дороги союзного значения с черным покрытием имело огромное значение для развития экономики решения социальных проблем республики.

Автомагистраль Ростов — Баку прошла по территории Хасавюртовского, Кизилюртовского, Ленинского, Каякентского, Дербентского, Магарамкентского районов. Тем самым обеспечивались благоприятные условия для вывоза продукции колхозов, совхозов, личных подсобных хозяйств населения этих и прилегающих к ним районов в города республики и промышленные центры страны. У трассы возник целый ряд переселенческих населенных пунктов с развитой социальной инфраструктурой, в числе которых Первомайск, Герга, Новые Викры, поселок Дружба Каякентского района, Советское Магарамкентского района. Старые селения — Джемикент, Падар, Берикей, Мамедкала Дербентского, Узунотар Хасавюртовского, Манас Ленинского районов

и целый ряд других, по которым прошла автомагистраль, получили новый мощный импульс для развития экономики и социального обустройства.

Многие трассы, проложенные в предгорных и горных районах республики, постепенно были переориентированы на выход к новой автомагистрали. Это позволило улучшить связь этих районов с городами и плоскостными районами, сократить время движения в пути и удешевить перевозку грузов. Немаловажно было и то обстоятельство, что продлевался срок эксплуатации автотранспортных средств, достигалась экономия горюче-смазочных материалов и облегчался труд водителей.

В первой половине 60-х годов основные усилия дорожников Дагестана были направлены на решение острейшей проблемы — ликвидацию бездорожья и обеспечение беспрепятственного автомобильного проезда к центральным усадьбам колхозов и населенным пунктам.

Второй этап решения проблемы бездорожья в Дагестане был начат во второй половине 50-х годов. Однако к началу 60-х годов, несмотря на усилия органов власти, дорожников республики, проблема бездорожья в полном объеме не была решена. Сказывалась слабость экономики многих колхозов, совхозов Дагестана, за счет средств которых производилась основная часть дорожных работ. Отчасти это было связано с развертыванием массового переселения населения из горных районов республики в 50—60-х годах и перемещением дагестанцев из ЧИАССР после возвращения выселенных чеченцев, что потребовало строительства новых дорог и реконструкции наличной сети в этих районах.

Большая работа по ликвидации бездорожья и строительству дорог с твердым покрытием развернулась в Хасавюртовском, Кизлярском, Кизилюртовском, Бабаюртовском, Тарумовском районах, в которых не было благоустроенных автомобильных дорог и проезд в осенне-зимний и ранне-весенний периоды практически прекращался. В этих районах по решению партийных и советских организаций основные силы и ресурсы концентрировались на строительстве межколхозных дорог. В дорожных отделах создавались районные механизированные отряды.

Эти меры положительно сказались на ходе дорожных работ в северных районах республики. Так, к началу 1963 г. все колхозы Бабаюртовского района за исключением одного располагали благоустроенными автомобильными дорогами с твердым покрытием¹. В Хасавюртовском районе в дорожное строительство за 1962—1964 гг. было вложено 502 тыс. руб., построено более 76 км гравийных дорог, тем самым завершена ликвидация бездорожья².

Дорожные организации республики все большее внимание уделяли замене деревянных мостов долговечными каменно-арочными

и железобетонными, строительству дорог к зонам отгонного животноводства. В 1962 г. завершено строительство дорог к центру бабаюртовских отгонных пастбищ — Татаюрту. Начато строительство труднейшей высокогорной дороги от Дылыма до Тлярата, соединяющей группу высокогорных животноводческих районов с отгонными зимними пастбищами¹.

В 1963 г. нормальный ритм дорожных работ в Дагестане был нарушен небывалыми ливневыми дождями и паводками. Во многом успехи предшествующих лет в ликвидации бездорожья сведены на нет. Особенно тяжелое положение сложилось в горных районах.

В Чародинском районе, который завершил ликвидацию бездорожья еще в конце 50-х годов, было снесено 37 мостов протяженностью 224 м, повреждено 7 мостов, размыто 75 км дороги и 9690 м³ подпорных стен. Ущерб, причиненный дорожному хозяйству района, составил 547 тыс. руб. Во все населенные пункты автомобильный проезд был закрыт². Всего же в республике разрушено 175 мостов, 112 тыс. м³ подпорных стен, произошли обвалы и оползни в объеме 3,7 млн. м³. Общий ущерб, нанесенный дорожному хозяйству, составил 4717 тыс. руб.³ Прекратилось транспортное сообщение с Советским, Тляртинским, Гунибским, Чародинским, Лакским, Кулинским, Рутульским, Гергебильским, Унцукульским районами.

Скорейшая ликвидация последствий стихийного бедствия и восстановление нормального транспортного сообщения со всеми пострадавшими районами и населенными пунктами стали центральной задачей дорожников. Значительная помощь в этом деле была оказана правительством Российской Федерации, ведомствами и организациями. В 1963 г. на дорожно-восстановительные работы правительством РСФСР, Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Советом Министров ДАССР выделено дополнительно 1080 тыс. руб. бюджетных средств, значительное количество строительных материалов и механизмов⁴.

В пострадавших районах дорожники развернули напряженную работу по восстановлению транспортных артерий. Хорошей организованностью и слаженностью отличались дорожно-восстановительные работы в Казбековском, Касумкентском, Гунибском, Советском, Хунзахском, Чародинском районах.

Высокими темпами организации дорожно-восстановительных работ отличился Чародинский район (нач. дорожного отдела Джалилов М.) — неоднократный победитель республиканского соревнования по дорожному строительству. Во всех колхозах района в

¹ ЦГА ДАССР, ф. р. 168, Оп. 50, Д. 70, Л. 29.

² Даг. правда, 1965, 9 апр.

¹ ЦГА ДАССР, ф. р. 168, Оп. 50, Д. 70, Л. 16.

² Там же, ф. р. 1240, Оп. 21, Д. 30, Л. 6.

³ Там же, Д. 36, Л. 3.

⁴ Там же, ф. р. 168, Оп. 50, Д. 73, Л. 78, 79.

1963—1964 гг. были созданы дорожно-строительные бригады в составе от 50 до 100 человек, которые постоянно работали на восстановлении дорог. В течение двух лет в районе было объявлено четыре месячника по дорожному строительству и несколько декадников.

Все силы были направлены на первоочередное восстановление дороги Гуниб — Суриб, которая являлась основной магистралью, связывающей Чародинский район с соседними районами и городами республики. Ежедневный выход на работу составлял более 1200 человек и несмотря на большие затруднения, дорога в течение двух месяцев была восстановлена. Всего за короткий отрезок времени в районе силами общественности построено 20 км и капитально отремонтировано 32 км дорог, построено 7 и капитально отремонтировано 8 мостов протяженностью 129 м.¹ Итогом напряженного труда явилось возобновление автотранспортного сообщения со всеми колхозами и населенными пунктами района.

В целом по республике план дорожных работ, несмотря на исключительно тяжелые условия 1963 г., был выполнен досрочно к 1 ноября. Вложения в дорожное хозяйство возросли за год на 1654 тыс. рублей и составили 9605 тыс. рублей. Построено 195 км дорог, 31 мост, отремонтировано 738 км дорог, в том числе с устройством черного покрытия 31 км².

По итогам года 14 дорожных участков и 17 районов перевыполнили планы дорожных работ. За самоотверженный труд большая группа дорожников отмечена Почетными грамотами Президиума Верховного Совета ДАССР. В числе награжденных М. Абдулгамидов — бульдозерист 509 дорожного участка Хунзахского района, М. Аслудинов — бульдозерист 508 дорожного участка Ботлихского района, А. Ашурлаев — ремонтник 519 дорожного участка Акушинского района, А. Магомедов — каменщик 512 дорожного участка Советского района, А. Шапиев — бульдозерист 922 дорожного участка Казбековского района, Ш. Махмудов — каменщик 920 дорожного участка Гунибского района и другие³.

Благотворно сказались на ходе строительства и улучшениях технического состояния дорог местного значения, которые играли важную роль в развитии экономики и решении социальных проблем, особенно сельского населения республики, организация в 1965 г. 28 производственных дорожных участков и 9 дорожных дистанций на них⁴.

Семилетка (1959—1965 гг.) явилась новым значительным шагом в развитии дорожного хозяйства Дагестана. В эти годы построены дороги, допускающие проезд в любое время года, независимо от погодных условий — Кизляр — Черный Рынок (ныне

пос. Кочубей) с асфальтобетонным покрытием, Кизляр — Терекли-Мектеб, Бабаюрт — Татаюрт, Дылым — Тлярата (в Гумбетовском районе), Кумух — Вачи, Хибди — Тлядадь (в Советском районе)¹. Всего в эти годы в республике построено 1536 км дорог с твердым покрытием, в том числе 185 км дорог республиканского и областного значения и 1351 км дорог местного значения. Построено 275 долговечных мостов протяженностью 5127 м².

Важнейшим итогом дорожных работ этого периода, имеющим далеко идущие социально-экономические последствия, явилась ликвидация бездорожья в Чародинском, Агульском, Хунзахском, Акушинском, Гумбетовском, Гунибском, Дербентском, Кизлярском, Магарамкентском, Унцукульском районах. К центрам 150 колхозов и крупным населенным пунктам построены благоустроенные автомобильные дороги, связавшие их с внешним миром³.

Однако в дорожном хозяйстве Дагестана сохранялся целый ряд серьезных проблем, от успешного решения которых в значительной степени зависели темпы ускорения хозяйственного развития, социального обустройства многих районов и населенных пунктов, особенно в горной зоне. Все еще оставались бездорожными многие колхозы Рутульского, Ахтынского, Тляратинского, Цунтинского и Цумадинского районов, к центрам Агульского, Чародинского, Тляратинского, Цунтинского, Кулинского районов не имелось автобусного сообщения.

Качество покрытия полотна многих транспортных артерий было неудовлетворительным. Особенно плохо обстояло дело с дорогами местного значения — наиболее многочисленными и менее благоустроенными. Из общей протяженности их в 6513 км только 26% имели твердое покрытие⁴. В условиях, когда автомобильный транспорт республики все более насыщался автомобилями новых улучшенных конструкций с хорошей проходимостью и большим тоннажем, это вело к неопределенно высоким потерям при перевозке народнохозяйственных грузов и быстрому разрушению полотна дороги.

Сохранявшиеся трудности в развитии дорожного строительства обусловили его вынесение на сессию Верховного Совета ДАССР в августе 1966 г. — второе за последнее семилетие. Депутаты подвели итоги дорожных работ, акцентировали внимание на сохраняющихся трудностях, обусловленных в значительной степени узостью материальной базы дорожных организаций.

В постановлении Верховный Совет ДАССР одобрил план дорожных работ на восьмилетку (1966—1970 гг.), разработанный Советом Министров республики. Намечалось строи-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 21. Д. 30. Л. 7.

² Там же. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 73. Л. 68, 69.

³ Даг. правда. 1964. 13 мая.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 81. Л. 6.

¹ Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. Махачкала, 1988. С. 21.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 81. Л. 11.

³ Там же. Л. 12.

⁴ Даг. правда 1965. 9 апр.

тельство 163 км новых дорог республиканского и областного значения и 510 км дорог местного значения¹. Особое внимание при этом уделялось улучшению технических характеристик дорог, замене деревянных мостов долговечными каменно-арочными и железобетонными мостами.

В новой пятилетке необходимо было создать основу дорожной сети, строя прежде всего базисные дороги федеративного и республиканского значения. При ограниченных денежных и материально-технических ресурсах необходимо было так разветвить сеть базисных дорог, чтобы от нее легче было строить дороги к отдельным хозяйствам по всей территории республики². Не потеряла своей актуальности и проблема ликвидации бездорожья и обеспечения автомобильного проезда к центрам колхозов, совхозов и всем населенным пунктам.

Значительный объем дорожных работ падал на долю Дорожно-строительных управлений № 1, 2, 3. Они производили основную часть работ по реконструкции и покрытию транспортных магистралей асфальтобетонным покрытием. В 1969 г. начата реконструкция исключительно важной для развития отгонного животноводства горных колхозов и совхозов, освоения нефтяных залежей на севере Дагестана дороги Кизляр — Кочубей. Ширина трассы доводилась до 15 м с устройством двухслойного асфальтобетонного покрытия на черногравийном основании. В первый же год в строй было сдано 18 км автомагистралей³.

В 1961 г. к центру Ногайского района Терекли-Мектеб начато строительство дороги с твердым покрытием, а в 1967 г. строительство ее протяженностью 70 км было завершено. Впервые в истории ногайского народа в районе открылось круглогодичное движение транспорта, независимо от погодных условий⁴.

Высокой активностью отличались многие районы в борьбе за ликвидацию бездорожья и улучшение технического состояния транспортных магистралей. В 1969—1970 гг. труженики Цунтинского района развернули большую работу по ликвидации бездорожья. Два раза подряд они удостоивались переходящего Красного знамени Совета Министров ДАССР и бюро обкома КПСС, выходя победителями республиканского соревнования по дорожному строительству среди районов. В Табасаранском районе в 1965—1968 годах построено 22 км благоустроенных автомобильных дорог с твердым покрытием, построено и капитально отремонтировано 62 м долговечных каменно-арочных мостов⁵.

Однако на фоне успехов отдельных передовых районов в дорожном строительстве Дагестана во второй половине 60-х годов

наметилась и другая неблагоприятная тенденция. В 60-х годах в Дагестане ускорился процесс преобразования колхозов в совхозы. Это привело к заметному сокращению поступлений средств от колхозов на дорожное строительство по Указу Верховного Совета СССР «Об обязательном и безвозмездном участии колхозов и совхозов, промышленных предприятий, строительных и транспортных организаций в строительстве и ремонте местных дорог» (26 ноября 1958 г.).

Основная часть поступлений от колхозов направлялась на строительство и содержание дорог местного значения. Нехватка средств вынуждала дорожные организации сокращать объемы работ на них и переводить часть дорог местного значения в разряд внутрихозяйственных дорог, что автоматически приводило к перекалыванию всех забот по их содержанию на хозяйства. В республике плановые ресурсы, привлекаемые на строительство и ремонт дорог, сократились в 1969 г. на 955 тыс. руб., или 33,3%, по сравнению с 1965 г. Это вынудило дорожные организации 1099 км дорог местного значения, проходивших ранее к центрам колхозов, перевести в разряд внутрихозяйственных дорог совхозов и лесхозов¹.

Несмотря на эти вынужденные меры, средств на содержание дорог местного значения не хватало, многие из них находились в неудовлетворительном состоянии. Дорожным организациям республики приходилось тратить часть плановых поступлений на ремонт районных дорог. Ежегодно такие средства выделялись на строительство и реконструкцию дорог в бездорожных районах: Тлярата — Цумелюх в Тляратинском, Бекта — Кидеро в Цунтинском, Рутул — Мишлеш в Рутульском, Ахты — Хнов — Фий в Ахтынском и ряд других дорог².

В восьмой пятилетке продолжена работа по замене временных деревянных мостов каменно-арочными и железобетонными. В строительстве каменно-арочных мостов особо отличился старейший дорожник, инициатор аточного строительства Магомед Амирханов. В Акушинском районе под его руководством успешно завершена работа по замене временных мостов долговечными, каменно-арочными. Всего построено 48 прочных каменно-арочных мостов³. К слову, отметим, кавалер ордена Ленина Магомед Амирханов воспитал себе достойную смену, сын его А Амирханов стал начальником Дорожно-строительного управления № 2.

Хорошо была налажена работа по строительству каменно-арочных и железобетонных мостов в Ботлихском, Цумадинском, Гунибском, Хунзахском, Дахадаевском и других районах. К 1970 г. в Ботлихском, Цумадинском, Гунибском, Касумкентском, Советском, Левашинском, Дахадаевском, Чародинском, Ахтын-

¹ Даг. правда. 1966. 30 авг.

² Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. С. 23.

³ Даг. правда. 1971. 23 янв.

⁴ Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. С. 24, 25.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 21, Д. 91, Л. 229.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 63. Д. 270. Л. 74.

² Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. С. 26.

³ Даг. правда. 1971. 23 янв.

ском, Рутульском районах на дорогах государственного значения все мосты являлись долговечными и обеспечивали беспрепятственный автомобильный проезд. Процент долговечных мостов на дорогах государственного значения к этому времени в республике возрос до 80¹.

В целом план дорожных работ в республике по итогам восьмой пятилетки (1966—1970 гг.) был успешно выполнен. Вложения в дорожное хозяйство по всем источникам финансирования составили 48,3 млн. руб.² На конец 1970 г. протяженность автомобильных дорог в Дагестане составила 8,1 тыс. км, или на 700 км меньше, чем в 1965 г.³

Это объяснялось разрушением части второстепенных сельских естественно-грунтовых дорог, которые были практически не пригодны для проезда автомобильного транспорта, концентрацией основных сил на реконструкцию важнейших транспортных магистралей и улучшение их качественных параметров. Протяженность дорог с твердым покрытием составила 4,3 тыс. км, или 53% транспортных артерий Дагестана.

Однако в свете ускоряющихся темпов автомобилизации народного хозяйства республики и роста потребностей в пассажироперевозках этого было недостаточно. Основная часть дорог с твердым покрытием имела гравийно-щебеночное основание, а оно не выдерживало тяжести грузовиков повышенной грузоподъемности, которыми оснащалось народное хозяйство республики. Другой причиной этого являлось некачественная работа дорожников, которые не всегда придерживались технических нормативов при прокладке оснований дорог с твердым покрытием, в том числе и черным.

Дорожное покрытие быстро разрушалось, и экономика республики несла значительные убытки от роста транспортных расходов. Себестоимость грузовых перевозок по дорогам с усовершенствованным покрытием составляет 3—4 коп. за 1 т. км. При ухудшении состояния дорожного покрытия себестоимость увеличивается примерно на 1,5—2,0 коп. По грунтовым дорогам она составляет уже 12—13 коп. за 1 т. км⁴.

Проблемы дорожного строительства в стране были затронуты в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 г. «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР»⁵. ЦК КПСС и Совет Министров СССР, отметив отставание темпов строительства дорог в стране от темпов развития народного хозяйства, обязало директивные органы разработать

схему развития сети автомобильных дорог с соответствующими технико-экономическими обоснованиями и предложениями об объемах строительства и реконструкции этих дорог в 1970—1975 и 1976—1980 гг. Предусмотреть в них ежегодное увеличение темпов строительства автомобильных дорог с твердым покрытием примерно на 20%.

Исходя из этого был разработан перспективный план строительства дорог в республике на 1971—1975 гг. и 1976—1980 гг. Намечалось за десятилетие построить и реконструировать 1303,5 км дорог республиканского и областного значения и 898 км дорог местного значения¹.

Помимо этого, учитывая исключительное значение в обеспечении автотранспортного сообщения между сельскими районами и отдельными населенными пунктами, особенно в предгорной и горной зоне, дорожники республики разработали специальный план по строительству мостов на 1971—1975 гг., которым предусматривалось к концу девятой пятилетки завершить замену всех деревянных мостов каменно-арочными и железобетонными.

В 70-е годы резко возросло финансирование дорожных работ. В 1972 г. в дорожное хозяйство Дагестана было вложено 15 707 тыс. руб. в следующем году при плане 18 307 тыс. руб. эта сумма возросла до 18 342 тыс. руб.² Чародинский, Хунзахский, Гунибский, Ахвахский, Акушинский, Каякентский, Ленинский, Ногайский и другие районы систематически выполняли планы участия в дорожных работах, внесли существенный вклад в улучшение транспортных магистралей.

Девятая и десятая пятилетки — время широкого разворота работ по покрытию транспортных артерий республики асфальтобетонным покрытием. Развернулось строительство важных для социально-экономического развития Хасавюртовского, Кизлярского, Тарумовского, Бабаюртовского, Казбековского и целого ряда граничащих с ними районов, укрепления связей Дагестана с соседними автономными республиками и областями Северного Кавказа, асфальтобетонных магистралей Хасавюрт — Бабаюрт, Кочубей — Кизляр, Хасавюрт — Дылым и др. Только в одном 1972 г. на карте республики появились 123 км благоустроенных автомобильных дорог, 33 долговечных каменно-арочных и железобетонных моста, капитально отремонтировано 240 км дорог³.

Весомый вклад в развитие дорожной сети Дагестана внесли коллективы СУ-899 ордена Трудового Красного Знамени треста Севкавдорстрой, мостостроительного отряда № 40 Минтрансстроя СССР, участки Новгородского, Ростовского, Астраханского МСУ Мостотреста Минавтодора РСФСР⁴.

¹ ПАДО. Ф. 151. Оп. 1. Д. 24. Л. 73.

² Умалатов А. Д. Советы Дагестана в действии. Махачкала, 1983. С. 202.

³ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет: Юбил. стат. сб. Махачкала, 1981. С. 130.

⁴ Экономика Дагестана. Махачкала, 1983. С. 147.

⁵ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: М., 1970. Т. 7. С. 41—44.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 63. Д. 270. Л. 24.

² ПАДО. Ф. 151. Оп. 1. Д. 26. Л. 3; ЦГА ДАССР. Ф. р. 1240. Оп. 21. Д. 130. Л. 7.

³ ПАДО Ф. 151. Оп. 1. Д. 26. Л. 3.

⁴ Даг. правда. 1976. 19 февр.

Многое в плане личного участия в развертывании дорожного строительства, улучшения качества транспортных артерий республики внесли Магомедов Д. М. и Далгатов И. Д., которые на протяжении 60—70-х годов возглавляли «Дагавтодор».

Положительно на ход дорожно-строительных работ, сроках их выполнения сказался рост трудовой активности всех категорий работников дорожных организаций республики.

На протяжении 60—70-х годов широкий размах в республике приобрело соревнование по досрочному выполнению планов дорожных работ между районами и дорожными участками.

По итогам республиканского соревнования за досрочное выполнение плана дорожных работ 1975 г. высоких производственных результатов достигли дорожные организации Советского, Чародинского, Акушинского, Гунибского, Кайтагского, Каякентского, Магарамкентского, Хасавюртовского, Цумадинского районов, перевыполнившие годовой план по всем основным показателям и девятую пятилетку в целом.

В трудовых коллективах массовый размах приобретало индивидуальное соревнование за повышение производительности труда и досрочное выполнение производственных заданий. В 1975 г. в дорожных организациях республики награждены значком «Победитель социалистического соревнования 1975 г.» 95 человек и значком «Ударник девятой пятилетки» — 92 человека¹. В числе отличившихся — бульдозеристы Унцукульского ПДУ А. Магомедов, Акушинского ПДУ Г. Омаров, Советского ДУ А. Гаджиев, ДСУ — М. Умаров, Дахадаевского ЦДУ К. Абакаров, ДСУ-1 Г. Молодцов, экскаваторщики Хасавюртовского ДРСУ Ф. Рудь и многие другие².

Наряду с этими традиционными формами во второй половине 70-х годов среди дорожников республики получило распространение соревнование за звание «Лучший по профессии» и «Лучшая бригада». В 1978 г. в системе Дагавтодора в движение за звание «Лучший по профессии» включилось 500 человек, а за присвоение звания «Лучшая бригада» боролись 34 бригады³.

В 70-е годы Дагавтодор неоднократно выходил победителем или оказывался в числе призеров во Всероссийском соревновании по дорожному строительству. За достигнутые успехи по итогам республиканского соревнования за четвертый квартал 1976 г. совместным постановлением коллегии Минавтодора РСФСР и ЦК профсоюза автошосдора Дагестанавтодору был присужден диплом второй степени. С хорошими показателями завершил Дагестанавтодор и первый квартал 1977 г., по итогам которого Дагестанавтодору присужден диплом третьей степени⁴.

В 60—70-е годы продолжалось традиционное соревнование между дорожниками ДАССР и ЧИАССР, которое сыграло заметную роль в пропаганде передовых методов труда и повышении результативности труда.

Однако лучшие традиции второй половины 40—50-х годов постепенно стали утрачиваться. В 70-е годы, хотя договоры о соревновании между дорожниками соседних автономных республик ежегодно заключались, руководители дорожных организаций не всегда своевременно подводили итоги, не старались придать их гласности. Тем самым утрачивался мобилизующий эффект соревнования по выполнению планов дорожных работ.

В девятой пятилетке колхозы и совхозы Дербентского и Хасавюртовского районов первыми в республике, учитывая значение благоустроенных автомобильных дорог в развитии экономики и социальном обустройстве, развернули строительство сельских дорог с черным покрытием исключительно за счет своих средств. Так, в Хасавюртовском районе колхоз им. Ленина за счет своих средств построил асфальтированную дорогу протяженностью в 5 км⁴. В последующие годы эта инициатива получила широкое распространение в республике.

В рассматриваемое десятилетие материальная база дорожных организаций Дагестана не позволяла широко развернуть эту работу на сельских дорогах. Неотложной задачей дорожников на транспортных артериях этого класса было покрытие их гравийным и щебеночным покрытием, обеспечение свободного автомобильного проезда к центрам всех колхозов и совхозов, ко всем населенным пунктам.

В Ахтынском, Рутульском, Тляратинском, Цунтинском районах, в которых сохранялось бездорожье, партийные, советские организации активизировали внимание к дорожному строительству. Многие населенные пункты, ранее не имевшие автотранспортного сообщения, получили удобные и безопасные гравийные и щебеночные дороги. К 1976 г. в Ахтынском районе к селениям Маза, Фий, Гдым, Ухул проложены хорошие автомобильные дороги. Цунтинцы полностью ликвидировали бездорожье, заметные успехи в дорожном строительстве достигнуты и в других районах бездорожья.

Влияние улучшения транспортного сообщения на ускорение развития экономики, благоустройства населенных пунктов и все более полное удовлетворение культурно-бытовых запросов сельских тружеников можно проследить на примере практически каждого отдельно взятого села или района республики. Так, по сравнению с 1970 г. денежный доход колхоза им. К. Маркса Хасавюртовского района в 1975 г. возрос на 1150 тыс. рублей. За годы девятой пятилетки курушцы построили 120 новых домов, 60 семей улучшили жилищные условия. В домах сельчан установле-

¹ ПАДО. Ф. 151. Оп. 1. Д. 28. Л. 39.

² Гасанов М. А. Автомобиль, дорога, пешеход. Махачкала, 1981. С. 49.

³ Даг. правда. 1978. 22 ноября.

⁴ ПАДО. Ф. 152. Оп. 1. Д. 29. Л. 75.

¹ Даг. правда. 1976. 19 февр.

но 500 газовых плит, над крышами их домов поднялось 360 телевизионных антенн. Количество легковых автомашин увеличилось на 38, холодильников — на 100, стиральных машин — на 64 и т. д. В Куруше за годы девятой пятилетки вступила в строй телефонная станция на 150 точек, построен комбинат бытового обслуживания. За пятилетие населению было продано товаров на 4455 тыс. рублей больше, чем в восьмой пятилетке¹.

К началу 80-х годов к центрам всех 39 районов республики имелись дороги с твердым покрытием, из 493 центральных усадеб, колхозов и совхозов 477, или 97%, соединены с райцентрами дорогами с твердым покрытием².

В дорожное хозяйство Дагестана за девятую и десятую пятилетки (1971—1980 гг.) было вложено около 200 млн. руб.³ Хотя преобладающая часть этих средств шла на строительство и реконструкцию дорожной сети, набирала темп работа по их обустройству. В 1973 г. на мероприятиях, обеспечивающих безопасность движения автотранспорта в республике, затрачено 713 тыс. рублей. Построено 8 автопавильонов, 7 площадок для автобусных остановок и 10 для автомобильных остановок, на 72 км произведено улучшение плана дороги и на 107 км уширение проезжей части. Установлены 3416 км тумб и 3351 дорожно-сигнальный знак⁴.

В 60—70-е годы шло ускоренное оснащение дорожных организаций дорожно-строительной техникой. Основной объем дорожно-строительных работ переложен на плечи машин. Во второй половине 70-х годов на строительстве и ремонте дорог в республике внедрена новая техника с применением продуктов коксохимического производства. В 1978 г. в Дагестане комплексная механизация на дорожных работах составила 98,7%⁵.

В числе реконструированных и покрытых асфальтобетонным покрытием в десятой пятилетке дороги Дербент — Огни, Бабаюрт — Кизляр, Цудахар — Ташкапур, Кизляр — Терекли-Мектеб. Общая же протяженность вновь построенных дорог в республике за годы десятой пятилетки составила 410 км, что на 47 км больше плана, отремонтировано почти 4 тыс. км дорог республиканского и местного значения⁶.

Однако большой урон дорожной сети республики, особенно в горных районах, наносили стихийные бедствия — ливневые дожди, обвалы и т. д. Нередко после них многие участки законченных дорог приходилось строить заново.

В целом в 70-е годы в дорожном строительстве республики наметился перелом. В отличие от 60-х годов протяженность

дорог в девятой и десятой пятилетках увеличилась. В 1979 г. в Дагестане протяженность автомобильных дорог составила 8,9 тыс. км, или на 800 км больше, чем в 1970 г.¹

В одиннадцатой пятилетке (1981—1985 гг.) дорожное строительство в Дагестане получило дальнейшее развитие. Как и в предшествующий период, дорожные организации с учетом возросших требований автомобильного транспорта уделяли основное внимание улучшению качественных характеристик транспортных магистралей. Дальнейший размах получила работа по прокладке и реконструкции наличной сети и покрытию их асфальтобетонным покрытием. Исключительное значение для развития экономики республики и удовлетворения социальных запросов населения имело то, что работы все активнее разворачивались на межрайонных транспортных артериях и дорогах, связывающих крупные сельские населенные пункты с базисными магистралями федеративного и автономного значений.

Одной из наиболее важных строек пятилетки явилась дорога Махачкала — Главный Сулак, которая, соединив сел. Бабаюрт с г. Кизляром, призвана была обеспечить благоприятные условия для усиления экономических связей Кизлярского, Хасавюртовского, Бабаюртовского районов между собой, вывоза сельскохозяйственной продукции и позволяла сократить расстояние от Махачкалы до Кизляра.

К 1985 г. современная автомагистраль вступила в строй. Было открыто сквозное автомобильное движение по маршруту: Махачкала — Главный сулак — Бабаюрт — Кизляр — Кочубей; значительно улучшившее транспортные связи с Бабаюртовской, Кизлярской, Кочубеевской зонами отгонного животноводства. С открытием этого маршрута расстояние от Махачкалы до Кизляра сократилось на 30 км, время пребывания транспорта в пути — на 1,5 часа. Кроме того, транспортная связь к части сельскохозяйственных пунктов (зернотокам, фермам, полевым станам и т. д.). 36 колхозов 12 горных районов теперь осуществляется непосредственно по этой дороге, а к части их связь по грунтовым дорогам сократилась на 8—10 км².

В активе дорожников республики за одиннадцатую пятилетку были и ряд других построенных и реконструированных автомобильных дорог, участков областного значения, как Кочубей — граница Калмыцкой АССР с мостом через реку Кума протяженностью 32 км, Урма — Губден — 14 км, Ташкапур — Цудахар — 12 км, Дербент — Хучни — 15 км, Тамазатобе — Новая Коса — 19 км и др.³

При ограниченных финансовых и материальных ресурсах положительно на улучшении дорожного хозяйства республики сказывались усилия руководства Дагавтодора по сокращению числа

¹ Даг. правда. 1976. 6 февр.

² Умалатов А. Д. Советы Дагестана в действии. С. 102.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 352. Оп. 32. Д. 151. Л. 3; Экономика Дагестана. С. 16.

⁴ Там же. Ф. р. 1240. Оп. 21. Д. 130. Л. 10, 11.

⁵ ПАДО. Ф. 151. Оп. 1. Д. 30. Л. 65, 66.

⁶ Даг. правда. 1981. 14 янв.

¹ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 153.

² Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. С. 42.

³ Текущий архив Дагавтодора.

строющихся объектов и обеспечению быстреего ввода в эксплуатацию дорог и других сооружений, имеющих наибольшее народнохозяйственное значение. Это позволило за четыре года пятилетки (1981—1984 гг.) уменьшить объем незавершенного строительства по системе Дагавтодора на 3,9 млн. руб., или 49%¹.

Другим важным направлением улучшения дорожного хозяйства являлось увеличение мощностей, расширение производственной базы дорожно-строительных и ремонтных организаций. В течение одиннадцатой пятилетки в системе Дагавтодора введены в действие 4 асфальтобетонных завода, 2 комплекса дорожных участков. К 1985 г. число действующих асфальтобетонных установок в дорожных организациях республики достигло 11².

Основной объем продукции этих предприятий предназначался на строительство и ремонт транспортных магистралей федеративного и республиканского значений. За десять лет (1974—1984 гг.) протяженность дорог республиканского значения с асфальтобетонным покрытием в Дагестане увеличилась на 179 км³. В целом план дорожного строительства на одиннадцатую пятилетку был перевыполнен, построено 322 км дорог, или 103,9%. На развитие дорожного хозяйства республики вложено 147,5 млн. руб.⁴

Прирост дорожной сети происходил в основном за счет дорог с твердым покрытием, в значительной степени асфальтобетонным покрытием. В конце 1985 г. общая сеть дорог в республике составила 11,5 тыс. км, в т. ч. 9,4 тыс. км с твердым покрытием⁵. Среди автономных республик и областей РСФСР Дагестан по протяженности дорог с твердым покрытием к концу одиннадцатой пятилетки занимал 14-е место, а по плотности дорожной сети — 15-е.

Несмотря на успехи, благоустроенных автомобильных дорог в республике не хватало, состояние многих из них оставляло желать лучшего. Прирост дорог с асфальтобетонным покрытием не поспевал за ростом автомобильного парка, качество покрытия не отвечало потребностям современных автотранспортных средств и быстро выходило из строя.

В одиннадцатой пятилетке в республике продолжена работа по строительству, реконструкции и обустройству дорог местного значения, на долю которых падает основная нагрузка в развитии экономики и удовлетворении социальных запросов сельского населения. Планы работ на сельских дорогах по республике ежегодно перевыполнялись. Так, план участия колхозов, совхозов и других хозяйственных организаций в дорожных работах в 1985 г. выполнен на 107%⁶.

1 Текущий архив Дагавтодора.

2 Даг. правда. 1985. 21 марта.

3 Текущий архив Дагавтодора.

4 Там же.

5 Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке: Стат. сб. С. 154.

6 Текущий архив Дагавтодора.

Хорошей организацией дорожных работ выделялись Акушинский, Гунибский, Каякентский, Кизилюртовский, Ногайский и другие районы. Во многих районах и сельских Советах вопросы дорожного строительства неоднократно выносились на сессии Советов депутатов трудящихся и оказывались предметом обстоятельного рассмотрения.

В Рутульском районе только за один 1984 г. построено более 30 км новой дороги, что повлияло в лучшую сторону на жизнь 141 населенного пункта. В целом план строительства и ремонта автомобильных дорог, на 1984 г. выполнен на 103%. Всего в республике с участием колхозов, совхозов и других хозяйственных организаций за четыре года пятилетки (1981—1984 гг.) построено 240 км дорог с твердым покрытием, из них 110 км с асфальтобетонным покрытием².

Целый ряд дорог, связывающих крупные населенные пункты с районными центрами, обеспечивающих выход к основным транспортным артериям, получили асфальтобетонные покрытия. К примеру, можно отметить дорогу между с. Каякент и Новокаякент Каякентского района протяженностью 8 км.

Однако ввиду неудовлетворительного финансового состояния многих колхозов, совхозов и узости производственной базы дорожных организаций республики не приходится говорить о широким развороте к середине 80-х годов работ по покрытию асфальтобетонным покрытием дорог местного значения.)

В одиннадцатой пятилетке параллельно с усилиями по реконструкции и благоустройству сельских дорог проделана работа по обеспечению автомобильного проезда к центрам горных колхозов и совхозов, ранее не имевшим современного транспортного сообщения с внешним миром. За пятилетие в республике завершена работа по прокладке благоустроенных автомобильных дорог к центрам 6 горных колхозов и совхозов.

Несмотря на усилия дорожников к концу пятилетки работа по ликвидации бездорожья в отдельных высокогорных районах республики полностью не была завершена. К началу 1986 г. в Ахтынском, Рутульском, Тляртинском районах к центрам 8 колхозов не обеспечен автомобильный проезд³. Перевозки к ним осуществлялись по выючным тропам. Это не могло не сказываться на хозяйственном и социальном развитии этих населенных пунктов.

Отрицательно на ходе дорожно-строительных работ на транспортных артериях местного значения сказывалось отсутствие конкретной программы работ на одиннадцатую пятилетку по этому классу дорог. Отдельные руководители районных, исполнительных комитетов, колхозов, совхозов под разными причинами уклонялись от выявления средств и транспортных единиц на про-

1 Даг. правда. 1985. 21 марта.

2 Текущий архив Дагавтодора.

3 Там же.

изводство дорожных работ. Ежегодно не выполняли планы по натуральному участию в дорожном строительстве Ахтынский, Левашинский, Кизлярский, Дербентский, Гумбетовский, С. Стальский, Унцукульский, Ботлихский районы. Только в одном 1985 г. 9 районов и 153 хозяйства республики не выполнили плана участия в дорожных работах, за колхозами и совхозами образовалась задолженность более одного миллиона рублей¹.

В целом состояние дорог местного значения вызывало наибольшую тревогу. Значительная часть дорог в горных районах республики оставались узкими, имели крутые повороты, подъемы, не позволяли эффективно использовать современные автотранспортные средства и не удовлетворяли потребности населения в пассажироперевозках. Для дорожного строительства в Дагестане в 60—70-е годы характерен опережающий рост сети дорог с твердым покрытием, в том числе и асфальтированным. С 1960 г. протяженность дорог с твердым покрытием в республике возросла в 4 с лишним раза, составив в 1985 г. 9,4 тыс. км, или 81,1% общей сети дорог². По дорогам общего пользования доля дорог с твердым покрытием еще выше; в 1985 г. она составила 91,2%³.

Увеличение объемов дорожных работ в республике обусловило организационную перестройку структуры дорожных организаций. В 1973 г. на базе Управления строительства и ремонта автомобильных дорог при Совете Министров ДАССР и треста «Дагдорстрой» организовано Производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог — «Дагавтодор».

В 1973—1976 гг. в составе Дагавтодора вновь созданы три хозяйственные специализированные организации. Мостостроительное управление (МСУ), Управление механизации (УМ), Дорожно-строительное управление (ДСУ-4), проектно-сметное бюро реорганизовали в проектную контору с численностью 140 работников, Дорснаб — в Управление производственно-технической комплектации (УПТС)⁴.

В республике сложился значительный отряд профессионально подготовленных дорожников, которым по плечу было решение трудной задачи строительства и реконструкции, содержания в исправном состоянии протяженной сети транспортных магистралей, проложенных в различных природно-географических зонах. Общая численность занятых в дорожных организациях Дагестана в 1986 г. составила 2692 человека⁵.

Основным поставщиком квалифицированных специалистов для

дорожных организаций республики являлся Махачкалинский автодорожный техникум.

В 1961 г. в техникуме, наряду с дорожным отделением, открылось очное и заочное отделение по специальности «Эксплуатация и ремонт автомобильного транспорта». В связи с этим он был переименован в Махачкалинский автомобильно-дорожный техникум.

В связи с возросшими потребностями в квалифицированных техниках-дорожниках и техниках-механиках в республике техникум резко увеличил прием учащихся. В 1961 г. на все отделения техникума было принято 174 учащихся. Всего на очном и заочном отделениях техникума по данным на 1 июля 1962 г. обучалось 354 учащихся. В 1965 г. контингент учащихся техникума составил 429 человек¹.

Органами власти республики проделана большая работа по укреплению учебно-материальной базы и обеспечению техникума квалифицированными педагогами. Для Махачкалинского автомобильно-дорожного техникума построено новое учебное здание с хорошо оборудованными техническими средствами обучения кабинетами.

В первой половине 60-х годов в республике продолжалась подготовка дорожных мастеров на краткосрочных курсах. В последующем в связи с усложнением технических требований к производству дорожных работ эта форма утратила свое значение. Махачкалинский автомобильно-дорожный техникум в значительном количестве готовил техников-дорожников и в основном удовлетворял потребности дорожных организаций Дагестана в специалистах средней квалификации. Задача состояла в охвате практиков-дорожников заочной формой обучения в средних и высших учебных заведениях дорожного профиля.

В 1962 г. Махачкалинский автомобильно-дорожный техникум подготовил 76 техников-дорожников, из них 28 человек направлены в дорожные организации республики². Часть выпускников распределена в автономные республики, края и области Северного Кавказа. В последующие годы подготовка специалистов в техникуме заметно возросла, достигнув в 1970 г. 122 человек по обеим специальностям — техник-дорожник и техник-механик³.

В Дагестане, как и в предшествующие периоды, специалисты-дорожники высшей квалификации не готовились. Они направлялись в республику из центра. В 1961—1962 гг. в дорожные организации Дагестана по разнарядкам центра прибыли 4 инженера-дорожника. В 1963 г. в вузах дорожного профиля заочно обучалось 9 работников дорожных организаций республики⁴.

¹ Даг. правда. 1986. 21 марта.

² Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 154; Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР: Юбил. стат. сб. Махачкала, 1972. С. 152.

³ Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 153.

⁴ Аскандаров О. М. Все начинается с дороги. С. 90.

⁵ Текущий архив Дагавтодора.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 222. Оп. 21. Д. 2. Л. 7, 8; Оп. 21. Д. 20. Л. 9.

² Там же. Д. 2. Л. 8, 9.

³ Там же. Д. 51. Л. 11.

⁴ ЦАДО. Ф. 1. Оп. 139. Д. 233. Л. 70.

В 60-е годы, несмотря на усилия властных структур, сохранялись значительные трудности в комплектовании дорожных организаций республики специалистами высшей и средней квалификации. Из-за продолжавшихся материально-бытовых трудностей сохранялась высокая текучесть кадров. Так, в восьмой пятилетке (1966—1970 гг.), в дорожные организации республики направлено 100 специалистов различного профиля, закрепилось же только 45 человек¹. Остальные уволились по различным причинам.

На начало 1971 г. из 41 начальника дорожного и производственно-дорожного участков только 12 имели специальное образование, 91 дорожный мастер и прораб из 167 являлись практиками. Общая укомплектованность аппарата дорожных организаций специалистами высшей и средней квалификации составила 54,5%².

С учетом трудностей комплектования дорожных организаций специалистами партийные, советские организации на местах усилили внимание к их укреплению местными кадрами. В этих целях во многих районах практиковалось направление выпускников сельских школ в Махачкалинский автомобильно-дорожный техникум и в вузы других городов дорожного профиля. Наряду с этим усилилась разъяснительная работа среди практиков-дорожников по охвату их заочным обучением в вузах и техникумах дорожного профиля.

Одновременно органы власти усилили внимание к удовлетворению материально-бытовых запросов дорожников. Для работников дорожных организаций республики в девятой — одиннадцатой пятилетках (1971—1985 гг.) построено 31 238 м² жилья³. В Советском, Казбековском, Кизлярском, Буйнакском, Хасавюртовском, Бабаюртовском районах построены комплексы дорожных участков с мехмастерскими и 8—12-квартирными жилыми домами⁴.

В начале 1985 г. в аппарате Дагавтодора и подведомственных ему организациях работал 641 специалист с высшим и средним специальным образованием, или 91,4% всех штатных должностей⁵.

Таким образом, к середине 80-х годов достигнуты значительные успехи в удовлетворении потребностей дорожных организаций республики в специалистах высшей и средней квалификации. Однако предстояла еще большая работа по улучшению качественного состава кадров дорожных организаций. Значительная

часть штатных единиц, подлежащих замещению с высшим образованием, замещено со средним специальным образованием.

В анализируемый период более сложные задачи выдвигались не только перед инженерно-техническими работниками, но и требовались квалифицированные кадры массовых профессий, способные управлять современной дорожной техникой и трудиться высокопроизводительно при прокладке технически совершенных транспортных магистралей, зачастую в трудных природно-географических условиях горных районов республики.

Дорожники массовых профессий готовились в учебных комбинатах, пунктах дорожных организаций и непосредственно на производстве. Немало трактористов, бульдозеристов и других механизаторов, окончивших профессионально-технические училища, устраивались на работу в дорожные организации. В 1963 г. на курсах и непосредственно на производстве обучено 3 механизатора и 80 рабочих-строителей¹.

Масштабы подготовки дорожников массовых профессий заметно возросли в 70-е — первой половине 80-х годов, что было обусловлено увеличением штатов дорожных организаций и ростом объемов дорожных работ в республике. Так, с октября 1978 г. по сентябрь 1979 г. в учебных комбинатах, пунктах дорожных организаций и непосредственно на производстве подготовлено квалифицированных рабочих дорожников 130 человек, обучено вторым профессиям 42 человека, на курсах семинарах прошли повышение квалификации 181 человек².

Таким образом, 60-е — первая половина 80-х годов явились важным этапом дорожного строительства в Дагестане. В этот период была завершена ликвидация бездорожья и обеспечен автомобильный проезд практически ко всем административным центрам районов, центральным усадьбам колхозов, совхозов и другим населенным пунктам, что имело огромное значение для развития экономики и решения социальных проблем республики.

На протяжении этого времени проделана большая работа по расширению сети дорог с твердым покрытием, в том числе асфальтобетонных.

Однако темпы роста транспортных магистралей отставали от потребностей быстрорастущего автомобильного транспорта республики. Предстояла большая работа по реконструкции транспортных артерий и покрытию их асфальтобетонным покрытием.

¹ ПАДО. Ф. 151. Оп. 1. Д. 24. Л. 73.

² Там же.

³ Текущий архив Дагавтодора.

⁴ Умалатов А. Д. Советы Дагестана в действии. С. 103.

⁵ Даг. правда. 1985. 21 марта.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 139. Д. 233. Л. 70.

² Там же. Ф. 151. Оп. 1. Д. 30. Л. 73.

§ 2. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

В течение 1962—1968 гг. заводы автомобильной промышленности страны осуществили переход к производству новых моделей грузовых, легковых, автомобилей и автобусов, обладающих более высокими, чем у ранее выпускавшихся, эксплуатационными качествами, лучшей ремонтпригодностью, повышенной комфортабельностью и безопасностью. В 1975 г. производство автомобилей в стране возросло по сравнению с 1960 г. почти в 4 раза, в том числе грузовых — в 2, легковых — в 9 и автобусов — в 3 раза¹. В 1976 г. начал работу Камский автомобильный завод. Выпуск дизельных КамАЗов большой грузоподъемности за короткий срок значительно улучшил структуру грузового автопарка страны, способствовал повышению эффективности перевозок².

Это обеспечивало благоприятные условия для дальнейшего укрепления материально-технической базы автомобильного транспорта в республике и ускоренного насыщения всех отраслей экономики автомобилями.

В 60-е — первой половине 80-х годов возросли масштабы хозяйственной деятельности, достигнуты новые результаты в развитии экономики республики, решении социальных проблем. Так, валовая продукция сельского хозяйства Дагестана с 218,9 млн. руб. в 1960 г. возросла до 337,9 млн. рублей в 1970 г. (в сопоставленных ценах 1965 г.). Розничный товароборот торговли (включая общественное питание) за десятилетие увеличился на 258,7 млн. руб., составив в 1970 г. 495,3 млн. рублей³.

Эти успехи во многом предопределены развитием транспортной системы и в первую очередь автомобильного транспорта. Интересы развития народного хозяйства республики, решения назревших социальных проблем диктовали необходимость опережающего увеличения автомобильного парка и повышения его отдачи.

В 60-е годы темпы роста автомобильного транспорта в Дагестане заметно возросли и опередили все другие виды транспорта. За семилетку (1959—1965 гг.) автомобильный парк республики увеличился на 82%, составив на конец 1965 г. 19434 единицы⁴. Опережающими темпами росло количество легковых автомобилей и автобусов, которые соответственно возросли в 2,4 и 3 раза.

И в последующие годы сохранилась тенденция опережающего роста легковых автомобилей и автобусов.

Это был итог целенаправленных усилий властных структур

¹ Автомобильный транспорт Страны Советов за 60 лет. М., 1977. С. 9.

² Транспорт Страны Советов. Итоги за 70 лет и перспективы развития. М., 1978. С. 249.

³ Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР. С. 60, 185.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 52. Д. 107. Л. 79.

республики. В предшествующие периоды легковых автомобилей и автобусов в Дагестане остро не хватало. В условиях улучшения материального благосостояния населения и увеличения пассажиропотока опережающий рост этих видов автомобилей был вполне оправдан.

В 1970 г. автомобильный парк Дагестанской АССР насчитывал 27 949 единиц, т. е. возрос за восьмью пятилетку (1966—1970 гг.) на 43,8%¹. Таким образом, за семилетку и восьмью пятилетку тенденция опережающего развития автомобильного транспорта получила дальнейшее продолжение.

Основной автомобильный парк республики концентрировался в крупных ведомствах и организациях. Крупными центрами сосредоточения автотранспортных средств являлись колхозы и совхозы. Хотя на протяжении 60-х годов в ходе преобразования колхозов в совхозы автомобильный парк колхозов неуклонно сокращался, общее их количество в системе Министерства сельского хозяйства республики и других сельскохозяйственных организаций заметно увеличилось. На 1 января 1968 г. в сельском хозяйстве республики и организациях, занятых его обслуживанием, насчитывался 6541 автомобиль².

Одновременно с этим было много ведомств и организаций, насчитывающих незначительное число автотранспортных средств, не имеющих соответствующую ремонтно-профилактическую базу, в которых автотранспорт использовался недостаточно эффективно.

В республике, как и в целом по стране, с учетом экономической целесообразности советские органы продолжали усиливать сокращения мелких неэффективных автохозяйств и сосредоточение автотранспортных средств в крупных автохозяйствах. Однако, несмотря на предпринимаемые усилия, общее количество автомобильных хозяйств не уменьшалось, сохранялась тенденция к их росту. Многие руководители ведомств и организаций к укрупнению мелких автохозяйств в более крупные подходили узковедомственно и не хотели передавать наличный автопарк в транспортные конторы общего пользования. Сказывался и ускоренный рост поставок автомашин в республику и все большее насыщение ими всех отраслей народного хозяйства.

Только за один 1965 г. число автохозяйств в республике увеличилось на 224, составив на конец года 2076, в том числе имеющих грузовые автомобили 1730³. Из общего количества автомобильных хозяйств 1345 располагали от 1 до 4 автомобилями. Наличие такого количества мелких автомобильных хозяйств создавало целый ряд дополнительных проблем в техническом

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 2089. Л. 8.

² Там же. Оп. 52. Д. 116. Л. 9.

³ Там же. Ф. р. 260. Оп. 52. Д. 107. Л. 81.

обслуживании наличного в них автомобильного парка и отражалось на эффективности его использования.

В республике наиболее высокой концентрацией автомобильного парка выделялся автомобильный транспорт общего пользования. По данным на начало 1965 г. в Хасавюртовской АТК насчитывалось 322 автомашины, в Махачкалинской автоколонне № 1209 — 316, Кизлярской АТК — 283, Каспийской АТК — 275 автомашин и т. д. В среднем же на одно автохозяйство в республике приходилось 8 грузовых автомашин¹.

Рост потребностей в перевозке народнохозяйственных грузов и пассажиров обуславливал дальнейшее развитие автомобильного транспорта общего пользования. Практически весь объем пассажироперевозок автомобильным транспортом и значительная часть перевозок народнохозяйственных грузов и потребительских товаров падал на его долю.

Наиболее ощутимые результаты в укреплении материальной базы автомобильного транспорта общего пользования достигнут в первой половине 60-х годов. Так, если в 1961 г. в транспортных конторах — общего пользования республики насчитывалось 2403 автомобиля, то в 1965 г. — 3070 автомобилей². Этот рост отчасти достигнут за счет передачи им транспортных средств ведомств и организаций.

В восьмой пятилетке (1966—1970 гг.) автомобильный транспорт общего пользования в Дагестане практически количественно не увеличился. В 1970 г. автотранспортные конторы общего пользования республики располагали 3087 транспортными единицами³.

Таким образом, в семилетку и восьмую пятилетку материальная база автомобильного транспорта общего пользования отставала от общего увеличения автомобильного парка в республике. Это создавало значительные трудности в удовлетворении потребностей в перевозке народнохозяйственных грузов и пассажиров.

Необходимо было более активно привлекать ведомственный автотранспорт для перевозки народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения, эффективнее использовать наличный автомобильный парк транспортных контор общего пользования. Повышение действенности работы автомобильного транспорта во многом зависело от организации хорошо налаженной ремонтно-профилактической службы.

Параллельно с усилением мощностей и организацией новых авторемонтных предприятий создавалась оборудованная сеть технического обслуживания непосредственно в автомобильных хозяйствах. В 1963 г. в автомобильных хозяйствах республики на-

считывалось 130 мастерских по ремонту и профилактическому осмотру автомобилей¹. К концу семилетки число автомобильных мастерских в Дагестане возросло до 188 с общей площадью 28,6 тыс. м².

Большая работа по укреплению ремонтно-профилактической базы развернулась в автотранспортных конторах общего пользования. На эти цели ежегодно централизованно выделялись значительные средства. В 1967 г. по всем источникам финансирования на расширение и укрепление производственной базы предприятий Дагестанского транспортного управления вложено 960 тыс. руб., в том числе для приобретения различного оборудования 141,8 тыс. руб.³

В ряде автотранспортных контор общего пользования республики построены и реконструированы производственные площади для технического осмотра и ремонта автопарка. В 1962 г. закончено строительство поточных профилакториев для технического обслуживания и ремонта автомобилей в Махачкалинской АТК-3 и Буйнакской АТК. Введены в действие контрольно-смотровой пункт в Махачкалинском АТХ-5, механизированные мойки в Махачкалинской АТХ-1, Хасавюртовском АТХ и Махачкалинской АТХ-4⁴.

Хорошие условия для технического обслуживания автопарка созданы в Дербентском пассажирском автохозяйстве. Силами коллектива построены мощный профилакторий с аккумуляторным, карбюраторным цехами, электронех и другие участки, позволяющие вести беспереывный ремонт автомашин. Смонтирован конвейер, налажена работа поточным методом, трудоемкие процессы механизированы и автоматизированы⁵.

К концу восьмой пятилетки все предприятия Дагестанского транспортного управления располагали хорошо оборудованными ремонтно-профилактическими мастерскими, в которых производились практически все виды ремонтных работ.

Однако в целом ряде ведомств и организаций республики автомобильные хозяйства были небольшими и это не позволяло организовать в них полноценную ремонтно-профилактическую базу. Много сил и времени тратилось на техническое обслуживание и ремонт автомобильного парка на стороне. Это отражалось на технической готовности и эффективности использования наличного автотранспорта.

Ускоренный рост легковых автомобилей индивидуальных владельцев в Дагестане во второй половине 60-х — 70-х годах обусловил необходимость создания ремонтно-профилактической базы по их обслуживанию.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 145. Д. 84. Л. 12.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 260. Оп. 52. Д. 107. Л. 81.

³ Там же. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 107. Л. 13, 15.

⁴ Там же. Д. 53. Л. 27.

⁵ Даг. правда. 1969. 31 янв.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 145. Д. 84. Л. 13, 14.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 103. Л. 218; Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 1545. Л. 55.

³ Там же. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 2089. Л. 191.

В девятой пятилетке в республике возникла новая отрасль — автотехобслуживание. Создано объединение «Дагестанавтотехобслуживание», которое включало в себя 8 станций технического обслуживания¹. Они располагали современным оборудованием и квалифицированными кадрами для технического обслуживания и ремонта личного автотранспорта.

Многое в решении транспортных проблем зависело от правильной организации труда, изыскания внутренних резервов и развертывания трудовой активности транспортников.

В 60-е годы соревнование на автомобильном транспорте республики явилось действенным инструментом повышения эффективности работы и успешного выполнения планов перевозки народнохозяйственных грузов и пассажиров. По инициативе трудовых коллективов развернулось республиканское соревнование между автотранспортными конторами за досрочное выполнение производственных планов. Ежеквартально подводились итоги и победителю вручалось переходящее Красное знамя Дагестанского обкома профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог и Дагестанского транспортного управления.

По итогам работы за первый квартал 1962 г. за достижение наилучших производственных результатов переходящего Красного знамени удостоен коллектив Махачкалинской автоколонны № 1209 «Г»². В последующие кварталы года переходящее Красное знамя вручено коллективам Махачкалинского АТХ-5, Хасавюртовского АТХ и опять Махачкалинской АТК № 1209 «Г».

В конце 1962 г. в автомобильных конторах Дагестанского транспортного управления индивидуальным соревнованием было охвачено 3708 водителей, ремонтных рабочих и другого обслуживающего персонала³. В последующие годы число работников автомобильного транспорта, охваченных индивидуальным соревнованием, еще более возросло.

Параллельно с индивидуальным по примеру Верхне-Волжского транспортного управления в автотранспортных предприятиях республики разворачивалось бригадное соревнование. По итогам работы за соответствующий отрезок времени лучшим транспортным бригадам присуждалось звание «Лучшая бригада квартала», «Лучшая бригада года». В 1973 г. этой формой соревнования в Дагестанском транспортном управлении охвачено 109 транспортных бригад с общим числом 1762 водителя⁴.

Многие трудовые коллективы автомобильного транспорта, подразделения, участки, бригады и отдельные водители, беря повы-

шенные обязательства по выполнению планов перевозок грузов и пассажиров, улучшения культуры обслуживания, участвовали в движении за право носить почетное звание «Коллектив коммунистического труда», «Ударник коммунистического труда». В республике 2779 передовиков автотранспортных предприятий с честью носили высокое звание ударника коммунистического труда, а 185 бригад и 94 цеха являлись бригадами и цехами коммунистического труда¹.

Дагестанское транспортное управление успешно справилось с взятыми обязательствами на 1969 г., выполнило государственный план по тоннажу на 101,8%, а по перевозке пассажиров — на 100,4%². По итогам восьмой пятилетки объем грузовых перевозок увеличился в нем на 95,5%, причем 83,5% прироста объема перевозок достигнуто за счет увеличения производительности труда, улучшения степени использования автомобильного парка³.

Большая группа работников автомобильного транспорта Дагестана за достигнутые успехи в выполнении заданий восьмой пятилетки по перевозке народнохозяйственных грузов и пассажиров Указом Президиума Верховного Совета СССР награждена орденами и медалями. Орденом Ленина награжден водитель Махачкалинской АТК № 1736 Магомедов Н., орденом Октябрьской революции — кузнец Махачкалинского пассажирского автопредприятия № 3 Кривоносов М., орденом Трудового Красного Знамени — водитель Каспийского АТК Афанасьев Н., водитель Дербентского ПАТП Ашуров А. и другие, всего 13 человек. Ордена «Знак Почета» удостоились 16 человек, медалей «За трудовую доблесть» и «Трудовое отличие» — 20 человек⁴.

По призыву передовых коллективов Москвы и Ленинграда в предприятиях автомобильного транспорта республики развернулось соревнование за успешное выполнение заданий девятой пятилетки. Во всех трудовых коллективах Дагестанского транспортного управления взяты повышенные обязательства по досрочному выполнению плановых показателей, увеличению производительности труда и коэффициентов использования подвижного состава, использования пробега и снижению себестоимости перевозок.

Успешно справились с выполнением плана перевозок и принятых социалистических обязательств в 1971 г. коллективы Дербентского ПАТП, Махачкалинского ГАП № 2 и др. В ходе соревнования ряд водителей предприятий достиг хороших производственных показателей. Шофер Махачкалинского ГАП № 2 Керимов Х., работая на автомобиле «Прага», проехал без капитального ремонта 320 тыс. км, выполнил годовой план на 148%. Водитель автоколонны № 1736 Мамматаев Д. сэкономил за год

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 495. Л. 15.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 53. Л. 25.

³ Там же.

⁴ Даг. правда, 1973. 20 мая.

¹ Даг. правда, 1973. 20 мая.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1325. Оп. 1. Д. 22. Л. 34.

³ Там же. Ф. р. 352. Оп. 32. Д. 82. Л. 12.

⁴ Там же. Ф. р. 1325. Оп. 1. Д. 28. Л. 57.

560 литров бензина, системагически перевыполняя плановые показатели при отличном обслуживании пассажиров¹.

Автотранспортные коллективы Дагестана активно участвовали и во Всероссийском соревновании работников автомобильного транспорта. В девятой пятилетке неоднократно победителями этих соревнований выходили и награждались переходящим Красным знаменем Министерства автомобильного транспорта коллективы Махачкалинской АТК № 1209, Махачкалинского ГАП-2, Хасавюртовской АТК № 1292, Кизлярский АТК № 1293, Хунзахского АТП, Дербентского ПАТП. Почетных званий «Лучший водитель Министерства автомобильного транспорта РСФСР» удостоились водители Махачкалинского автокомбината Джумагулов М. и Керимов Х., а бригада № 4 Гаджиматомедова Д. из Махачкалинской АТК № 1292 признана лучшей бригадой Минавтотранса РСФСР².

В целом соревнование внесло заметный вклад в выполнение производственных планов трудовых коллективов автомобильного транспорта республики, улучшения культуры обслуживания пассажиров.

Однако постепенно в деятельности партийных, профсоюзных организаций автотранспортных предприятий начали проявляться элементы формализма в организации и руководстве ходом соревнования — увлечение количеством охваченных соревнованием без подкрепления его соответствующей организаторской работой по выполнению принятых обязательств.

Заметное влияние на улучшение деятельности автотранспортных предприятий республики, выполнение ими планов перевозки народнохозяйственных грузов и пассажиров оказало усиление экономических рычагов управления.

Развернувшаяся в стране во второй половине 60-х годов экономическая реформа была распространена и на автомобильный транспорт. По новым условиям планирования в централизованном порядке устанавливалось только небольшое число важнейших показателей — общий объем доходов, фонд заработной платы, объем централизованных капитальных вложений, строительно-монтажных работ, задание по внедрению новых технологических процессов, общая сумма прибылей и рентабельность, платежи в бюджет и ассигнования из бюджета. Остальные показатели деятельности автотранспортных предприятий разрабатывались самим коллективом.

Первым в Дагестанском транспортном управлении с 1 июля 1968 г. на новую систему планирования и экономического стимулирования перешла Хасавюртовская АТК № 1435. Это благотворно сказалось на результатах хозяйственной деятельности предприятия. Если во втором полугодии 1967 г. автоколонной было получено 57 тыс. руб. прибыли, то за соответствующий период

1968 г. 94 тыс. рублей. На один автомобиль прибыль возросла с 1907 рублей до 3340 рублей¹.

В целом все автомобильные предприятия транспортного управления, завершившие к концу 1968 г. переход на новую систему планирования, значительно повысили основные технико-экономические показатели. Общий объем перевозок по сравнению с 1967 г. в управлении увеличился по грузовым на 6,7%, по пассажирам — на 7,4%. В 1968 г. такой результативный измеритель, как выработка на одну среднесписочную автотонну, повысилась по сравнению с 1967 г. по тоннам на 17,1% и тонно-км на 13,8%². Удельный вес автомобильного транспорта в республике в освоении грузовых перевозок всеми видами транспорта в 1970 г. составил 72,2%, а в 1975 г. — 76%, тогда как в 1960 г. он равнялся 69,3%³.

В перевозке народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения автомобильным транспортом все большее значение приобретали централизованные перевозки их на длинные расстояния. Преимущество этих перевозок автомобильным транспортом перед остальными видами перевозок определяется быстротой доставки грузов непосредственно до потребителя, тогда как всем остальным видам транспорта требуются промежуточные звенья. Значение этого вида перевозок усиливалось его экономичностью, низкой себестоимостью по сравнению с перевозками на близкое расстояние.

Начало централизованным перевозкам народнохозяйственных грузов и потребительских товаров автомобильным транспортом на длинные расстояния было положено в 50-е годы. Однако тогда ее объемы были невелики и составляли незначительную долю автотранспортных перевозок в республике.

По мере укрепления материально-технической базы автомобильного транспорта объемы централизованных перевозок в республике неуклонно увеличивались. Рост дорог с твердым покрытием привел к увеличению значения автомобильного транспорта и в межреспубликанских перевозках народнохозяйственных товаров. В основном централизованные перевозки грузов осуществлял автомобильный транспорт общего пользования.

В годы семилетки объемы централизованных перевозок автомобильным транспортом в республике заметно выросли, планы по этому прогрессивному виду перевозок ежегодно перевыполнялись. Темпы их роста впечатляли даже на фоне существенного ежегодного приращения общего объема перевозок автотранспортом общего пользования. В 1962 г. автотранспортными конторами общего пользования в республике централизованно перевезено

¹ ПАДО. Ф. 1, Оп. 157. Д. 104. Л. 47.

² Даг. правда. 1976. 31 окт.

¹ Даг. правда. 1969. 13 февр.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 1325. Оп. 1. Д. 12. Л. 7.

³ Гасанов М. А. Автомобиль, дорога, пешеход. С. 6.

2,5 млн. тонн народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения и произведено 35,9 млн. тонно-километров, или 65,7% общего объема перевозок по тоннам и 65%¹ по тонно-километрам против планируемого на 1962—1963 гг. 56%¹.

В следующем году объем централизованных перевозок в республике при плане 2,8 млн. тонн составил 3,3 млн. тонн. Всего же в 1963 г. автомобильным транспортом общего пользования перевезено 4,4 млн. тонн, или 101,2%, произведено 67,6 млн. тонно-км². И в последующие годы продолжалось дальнейшее опережающее развитие централизованных перевозок.

Основной объем централизованных перевозок в первой половине 60-х годов приходился на внутриреспубликанские перевозки. На объемах межреспубликанских перевозок сказывалась нехватка благоустроенных транспортных магистралей и автомобилей большой грузоподъемности.

Автомобильный транспорт превратился в мощный рычаг ускорения развития всех отраслей экономики Дагестана. Общий объем его перевозок в 1965 г. достиг 20 млн. тонн, грузооборот составил 336,7 млн. тонно-км. Несмотря на значительный абсолютный рост, доля автомобильного транспорта общего пользования в общем объеме перевозок народнохозяйственных грузов была невысокой, перевезено 4,8 млн. тонн грузов и произведено 110,2 млн. тонно-км³.

Сказывалась узость материальной базы автомобильного транспорта общего пользования. Такие объемы перевозок автомобильным транспортом общего пользования не могли удовлетворить возросшие потребности в перевозке народнохозяйственных грузов.

Восьмая пятилетка явилась наиболее плодотворной в повышении эффективности работы автомобильного транспорта общего пользования. Объемы перевозок народнохозяйственных грузов заметно выросли. В 1970 г. объем перевозок народнохозяйственных грузов и потребительских товаров автомобильными конторами общего пользования республики возрос до 11 млн. тонн, ими произведено 13 772 млн. тонно-км⁴. Около 80% этих перевозок составляли централизованные перевозки.

Повышение эффективности работы автомобильного транспорта общего пользования выразилось и в заметном увеличении выработки на одну среднесписочную автомобиле-тонну. В 1970 г. производительность грузовых автомобилей на одну среднесписочную автомобиле-тонну в Дагестанском транспортном управлении составила 1326 тонн, тогда как в 1965 г. — 779. Грузооборот же на одну среднесписочную автомобиле-тонну за этот период возрос

с 13 635 тыс. тонно-км до 17 524 тыс. тонно-км¹. В целом же в автомобильном транспорте эти показатели были гораздо ниже.

В девятой пятилетке продолжался дальнейший рост объемов перевозок народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения автомобильным транспортом общего пользования. В 1975 г. объем перевозок автомобильного транспорта общего пользования в республике составил 16,3 млн. тонн, а грузооборот достиг 193,4 млн. тонно-км². Удельный вес централизованных перевозок в общем объеме грузов, выполняемых транспортом общего пользования, вырос до 88%³. В эти же годы все большее распространение на автомобильном транспорте получают контейнерные перевозки, которые способствовали ускорению грузоочно-разгрузочных работ, улучшению сохранности грузов.

В девятой пятилетке продолжался дальнейший рост грузооборот и в целом автомобильным транспортом Дагестана. Его объем в 1975 г. составил 53,7 млн. тонн, а грузооборот достиг 1071,6 млн. тонно-км⁴. Все более весомым становился вклад автотранспортных контор общего пользования в перевозку народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения. За восьмую и девятую пятилетки (1966—1975 гг.) объемы перевозок автомобильных контор общего пользования республики возросли в 3,4 раза, тогда как в целом по автомобильному транспорту — 2,7 раза⁵.

Этот рост в основном был достигнут преимущественно за счет улучшения организации труда и изыскания внутренних резервов. Грузовой парк автомобильного транспорта общего пользования в республике, хотя и пополнялся новыми улучшенными конструкциями автомобилей с хорошей проходимостью, в количественном отношении не увеличился. В 1976 г. Дагестанское транспортное управление располагало 1700 грузовыми автомобилями различных марок⁶.

В эти же годы продолжалось дальнейшее снижение себестоимости грузовых перевозок в автомобильном транспорте общего пользования. Этот показатель в автотранспортных конторах общего пользования был намного ниже, чем в целом по автомобильному транспорту республики. В 1974 г. по республике себестоимость 10 тонно-км по сравнению с 1973 г. повысилась на 0,8 копейки и составила 75,2 копейки, а по автохозяйствам общего пользования снизилась на 5,8 копейки и составила 64,1 копейки⁷.

Однако возможности грузового автомобильного транспорта в республике использовались не полностью, сохранялись значи-

¹ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 131.

² Там же. С. 130.

³ Даг. правда. 1979. 9 янв.

⁴ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 130.

⁵ Там же.

⁶ ЦАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 439. Л. 3.

⁷ Там же. Д. 172. Л. 25.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 53. Л. 8.

² Там же. Д. 70. Л. 4.

³ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 130.

⁴ Там же.

тельные резервы в повышении эффективности его работы. В немалой степени это объяснялось нехваткой запасных частей и общей слабостью ремонтно-профилактической базы. Так, в результате простоев в ремонте и в ожидании его только в 1975 г. в республике было потеряно около 1146,8 тыс. автомобиле-дней, или 20% общего количества автомобиле-дней пребывания в хозяйстве¹.

В деятельности различных ведомств и организаций, располагающих транспортом, проявлялся и узковедомственный подход к его использованию, что вело к неполной загрузке наличных мощностей и порожнему пробегу автотранспортных средств. В 1974 г. коэффициент использования пробега автомобильного транспорта в республике составил лишь 44%, а коэффициент использования грузоподъемности автомобилей — 96,4%².

В девятой пятилетке неблагоприятные тенденции начали проявляться и в деятельности автомобильного транспорта общего пользования. Замедлились темпы роста выработки на одну среднесуточную автомобиле-тонну. Так, если выработка на одну среднесуточную автомобиле-тонну в восьмой пятилетке выросла на 70,2%, то в девятой пятилетке только на 39,6%³.

Наиболее полно неблагоприятные тенденции в деятельности грузового автомобильного транспорта республики проявились в десятой — одиннадцатой пятилетках (1976—1985 гг.). В этот период по основным параметрам грузовой автомобильный транспорт годовые плановые задания выполнял. Нередко это происходило за счет снижения намечаемых объемов перевозок или корректировки уже принятых планов по ходу их выполнения в сторону уменьшения. Анализ же статистических выкладок показывает, что основные показатели, характеризующие деятельность грузового автомобильного парка республики, заметно ухудшились.

Наиболее заметен был разрыв в выработке километража и тоннажа перевезенного груза. Грузооборот на протяжении всего десятилетия (1976—1985 гг.) увеличивался, составив в 1986 г. 1526 млн. тонно-км. Тоннаж же перевезенных грузов составил 41 млн. тонн, что на 20,9 млн. тонн меньше, чем в 1976 г.⁴ Это сказывалось на себестоимости грузовых перевозок автомобильным транспортом. Она оставалась высокой и только в последнем завершающем году одиннадцатой пятилетки наметилось снижение: себестоимость 10 тонно-километров составила 55 коп.⁵

Ухудшение эффективности работы автомобильного транспорта объяснялось отсутствием рационально организованной диспетчерской службы с устойчивыми деловыми связями с грузоотпра-

вителями в региональном масштабе, бесконтрольностью при оформлении документации на перевозки, что вело к сокрытию части доходов от перевозок и присвоению определенной части работников транспортных организаций.

Отмеченные недостатки в немалой степени проявлялись и в деятельности автомобильного транспорта общего пользования. В десятой — одиннадцатой пятилетках автомобильный парк Дагестанского транспортного управления продолжал расти. На 1 января 1986 г. он насчитывал 5026 единиц, в том числе 2445 грузовых автомобилей¹. Подавляющая часть были современные автомобили улучшенных конструкций.

Укрепление материальной базы автомобильного транспорта общего пользования не отразилось на его вкладе в перевозку народнохозяйственных грузов. Хотя в отдельные годы наблюдался его рост, на протяжении указанных двух последних пятилеток устойчивой оставалась тенденция сокращения объема перевозок народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения предприятиями Дагестанского транспортного управления. В 1986 г. он упал на самую низкую отметку и составил всего 8 млн. тонн. За этот же период грузооборот в них увеличился на 222,3 млн. тонно-км².

Таким образом, сокращение объемов транспортных операций Дагестанского транспортного управления не отразилось на удельном весе централизованных перевозок. К концу одиннадцатой пятилетки он достиг 87,5% всего объема перевозок автомобильного транспорта общего пользования. Такое опережающее развитие централизованных перевозок, в том числе межреспубликанских, объяснялось возможностями автомобильного транспорта по ускоренной и без промежуточных транспортных операций доставке народнохозяйственных грузов и потребительских товаров по назначению.

Параллельно с грузовым в республике все большее развитие получал пассажирский автомобильный транспорт. 60—80-е годы явились периодом ускоренного его развития, обусловленного возросшими потребностями в пассажироперевозках и дальнейшими успехами в укреплении материальной базы пассажирского автомобильного транспорта, увеличением сети дорог с твердым покрытием.

Как и в предшествующие периоды, основной парк пассажирского автомобильного транспорта концентрировался в автотранспортных конторах общего пользования. В конце 1970 г. в них насчитывалось 747 автобусов, или почти 60% всего их парка в республике³. В последующие годы количество автобусов в Да-

¹ Даг. правда. 1977. 9 янв.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 172. Л. 23.

³ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 131.

⁴ Там же. С. 130; Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 154.

⁵ Там же.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 399. Л. 4.

² Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 130; Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 155.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 2089. Л. 8, 191.

гестанском транспортном управлении еще более увеличилось. Это позволило приступить к созданию специальных пассажирских автотранспортных предприятий для обслуживания не только горожан, но и сельских населенных пунктов. В октябре 1976 г. на базе автоколонны № 1736 были созданы два пассажирских предприятия — Махачкалинское ПАТП-1 (городской автобусный парк) и автоколонна № 1736 (загородный автобусный парк)¹.

В республике развернулась большая работа по удовлетворению потребностей населения в пассажироперевозках. Транспортные организации республики придавали исключительное внимание увеличению числа автобусных маршрутов в сельские районы, расширению географии сельских населенных пунктов, связанных автобусным сообщением с городами и столицей республики — Махачкалой. В 1962 г. задействованы новые автобусные междугородные маршруты: Махачкала — Касумкент, Махачкала — Ахты, Махачкала — Маджалис, Махачкала — Уркарах, Махачкала — Южносухокумск, Махачкала — Леваши, Махачкала — Цудахар. Увеличена частота движения автобусов по маршрутам Хасавюрт — Махачкала, Грозный — Махачкала².

В 1963 г. в связи с укрупнением районов республики и в целях улучшения обслуживания населения отдаленных районов автохозяйствами Дагестанского транспортного управления открыто дополнительно 16 маршрутов, связывающих в основном сельские населенные пункты³. В конце 1969 г. все районы Дагестана (за исключением Чародинского, Цунтинского и Тляртинского) обслуживались автобусными перевозками⁴.

В 60-е годы в республике было положено начало в организации внутрирайонных автобусных перевозок. Однако нехватка автобусов и благоустроенных дорог не позволяли развернуть эти перевозки в больших объемах, потребность населения в них не удовлетворялась.

Все большее распространение в Дагестане получили межреспубликанские автобусные перевозки, расширялась их география, увеличивалась частота движения автобусов. Махачкала связана регулярным автобусным сообщением с городами Баку, Грозный, Орджоникидзе, Тбилиси, Налчик, Кисловодск, Минеральные Воды и другими. В целом количество междугородных автобусных маршрутов автотранспортных контор общего пользования в 1970 г. достигло 112, основная их часть — административные центры районов и другие крупные населенные пункты республики⁵.

В 1970 г. всеми видами пассажирского автомобильного тран-

спорта Дагестана перевезено 85,1 млн. пассажиров, или в 2 с лишним раза больше, чем в 1960 г., пассажирооборот достиг 619,9 млн. пассажиро-км¹. Основной объем этих перевозок приходился на внутригородские пассажироперевозки, хотя и достигнуты значительные успехи в улучшении обслуживания потребностей сельского населения.

Значительное внимание уделялось улучшению обслуживания горожан пассажирским автомобильным транспортом, повышению культуры обслуживания. В 1969 г. 278 автобусов, или 39% личного их парка в автотранспортных конторах Дагестанского транспортного управления, работали на внутригородских или пригородных маршрутах. В пассажирских автопредприятиях Махачкалы обслуживанием горожан занято 181 автобус, Хасавюрта — 26, Дербента — 20, Буйнакск — 11, Избербаша — 10, Кизилюрта — 11 и Каспийска — 7 автобусов². Во всех городах республики налажены таксомоторные перевозки пассажиров.

Важное место в деятельности автотранспортных организаций занимало улучшение обслуживания населения в столице республики — в г. Махачкале.

В течение 1968—1969 годов в городе открыто 5 новых автобусных маршрутов, связывающих центр города с окраинами, организовано движение автобусов по экспрессным и укороченным линиям³. Общая протяженность внутригородских и пригородных автобусных и таксомоторных маршрутов в 1970 г. составила 330 км, или почти в 3 раза больше, чем в 1960 г. Перевозка же пассажиров за этот период возросла в 2,3 раза, достигнув в 1970 г. 53,5 млн. человек⁴.

После перевода промышленных предприятий, ведомств и многих организаций на пятидневную рабочую неделю в целях улучшения обслуживания населения режим работы автобусов по городским маршрутам удлинен на 1—1,5 часа. В г. Махачкале для контроля за регулярностью движения автобусов организовано 6 диспетчерских пунктов и 2 диспетчерских пункта по контролю за работой легковых таксомоторов⁵.

Несмотря на заметные успехи в развитии пассажирского автомобильного транспорта в семилетку и восьмую пятилетку (1959—1970 гг.), она не удовлетворяла возросшие потребности населения в пассажироперевозках.

На протяжении 70-х — первой половине 80-х годов пассажирский автомобильный транспорт Дагестана в отличие от грузового продолжал устойчиво наращивать объемы пассажироперевозок.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 165. Д. 77. Л. 211.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 53. Л. 10.

³ Там же. Д. 70. Л. 14.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 154. Д. 92. Л. 129.

⁵ Там же. Л. 99.

¹ Народное хозяйство Дагестанской АССР к 50-летию образования СССР. С. 153.

² ПАДО. Ф. 1. Оп. 154. Д. 92. Л. 120, 121.

³ Там же. Л. 99.

⁴ Юсупов М. С., Магомедов И. М. Социально-экономическое развитие Махачкалы. Махачкала, 1982. С. 117.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 154. Д. 92. Л. 130.

Продлена значительная работа по укреплению материально-технической базы пассажирских автопредприятий Дагестанского транспортного управления, оснащение их средствами радиосвязи для приема и оперативного выполнения заказов населения на пассажироперевозки. Построен новый гараж в Хасавюртовской АТК, контрольно-профилактический пункт в Дербентском ПАП и Махачкалинской автоколонне № 1736, произведена большая работа по укреплению материальной базы в Махачкалинском ПАТП-3, Кизилюртовском АТП. Реконструированы автостанции в городах Кизляр и Хасавюрт¹.

Организован круглосуточный прием заказов на такси, устойчивая работа радиофицированных таксомоторов.

За первые три года десятой пятилетки (1976—1978) автотранспортные предприятия Дагестанского транспортного управления получили 910 новых комфортабельных автобусов и 680 таксомоторов². Общее количество автобусов и таксомоторов в автотранспортных предприятиях общего пользования республики на начало 1981 г. составило 2068 единиц³. В целях улучшения культуры обслуживания пассажиров во всех автотранспортных предприятиях осуществлен переход на бригадный метод работы автобусов и такси.

70-е — первая половина 80-х годов — период наибольшего увеличения числа междугородных автобусных маршрутов в республике, нарастания частоты движения автобусов. Только за 1975—1976 гг. в республике открыто 39 новых автобусных маршрутов⁴. Общая протяженность автобусных маршрутов за годы десятой — одиннадцатой пятилеток возросла с 26,5 до 36 тыс. км⁵. К концу одиннадцатой пятилетки столица республики г. Махачкала была связана регулярным автобусным сообщением со всеми районными центрами, за исключением двух — Тляртинского и Цуитинского районов.

Более 500 крупных сельских населенных пунктов Дагестана имели регулярное автобусное сообщение с городами⁶. В Левашинском, Ахтынском, Сулейман-Стальском, Ботлихском, Каякентском, Хунзахском, Магарамкентском и целом ряде других районов организована внутрирайонная перевозка пассажиров и их доставка в аэропорты местных воздушных линий. В 1985 г. по 221 междугороднему маршруту предприятиями Дагестанского транспортного управления перевезено 9 млн. пассажиров, пассажирооборот составил 585 млн. пассажиро-км⁷.

Дальнейшее развитие получила и внутригородская перевозка пассажиров автомобильным транспортом. На протяжении 70-х годов помимо автобусного все города республики были обеспечены таксомоторными перевозками. Таксомоторы регулярно курсировали и по наиболее напряженным междугородным маршрутам: Махачкала — Буйнакск, Махачкала — Хасавюрт, Махачкала — Каспийск, Махачкала — Избербаш — Дербент.

Перевозка пассажиров на внутригородских и пригородных маршрутах с 94,7 млн. человек в 1975 г. возросла до 105 млн. человек в 1985 г. Пассажирооборот за этот же период увеличился с 471,1 до 484 млн. пассажиро-км¹.

Несмотря на достигнутые успехи в развитии пассажирского автомобильного транспорта предстояла большая работа по увеличению сети междугородных автомобильных линий, удовлетворению запросов сельского населения в пассажироперевозках. Оставляла желать много лучшего и культура обслуживания пассажиров.

Не хватало автобусов и на внутригородских маршрутах. Много нареканий горожан вызывали нарушения графика движения автобусов.

Рост автомобилизации народного хозяйства республики потребовал усиления внимания к подготовке и обеспечению потребностей автотранспортных предприятий общего пользования и ведомственного автомобильного транспорта квалифицированными кадрами массовых профессий, шоферами, ремонтными рабочими и другим обслуживающим персоналом и специалистами с высшим и средним специальным образованием.

В 60-е годы резко возросли масштабы подготовки шоферов и ремонтных рабочих в учебных комбинатах и непосредственно на производстве. Основным учебным заведением по подготовке и повышению квалификации шоферов в республике являлась Махачкалинская автошкола. В 1962 г. она приступила к подготовке крайне необходимых для автомобильных хозяйств ремонтных рабочих. За год их подготовлено 361 человек. Помимо них в автошколе получили квалификацию шофера 3 класса 371 человек, повысили квалификацию с 3 класса на 1 и 2 классы 500 человек². Основной их контингент получил направление в автотранспортные конторы общего пользования.

Потребность в шоферах и ремонтных рабочих автотранспортных предприятий республики не удовлетворялась, это было одной из главных причин, сдерживающих рост эффективности автомобильного транспорта. Приходилось с каждым годом наращивать масштабы их подготовки. За 1967 г. Махачкалинской автошколой

¹ ПАДО. Ф. 1088. Оп. 1. Д. 25. Л. 9.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 352. Оп. 32. Д. 274. Л. 33.

³ Там же. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 218. Л. 65, 66.

⁴ Даг. правда 1976. 31 окт.

⁵ Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 132; Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 156.

⁶ ПАДО. Ф. 1088. Оп. 1. Д. 26. Л. 45.

⁷ Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 156.

¹ Народное хозяйство Дагестанской АССР в одиннадцатой пятилетке. С. 155; Народное хозяйство Дагестанской АССР за 60 лет. С. 131.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 53. Л. 23.

подготовлено 608 шоферов 3 класса, 469 шоферов 1 и 2 классов и 189 автослесарей и других ремонтных рабочих¹. Значительное число квалифицированных кадров массовых профессий было подготовлено и непосредственно на автотранспортных предприятиях республики.

Не менее остро в 60-е годы стояла проблема обеспечения потребностей автомобильного транспорта республики в специалистах высшей и средней квалификации.

Остротой проблемы обеспечения потребностей автотранспортных предприятий в квалифицированных специалистах было обусловлено открытие в 1961 г. в Махачкалинском автодорожном техникуме автомобильного отделения. В первый год на это отделение на базе семилетнего образования принято 84 человека². В последующие годы начали принимать на автомобильное отделение и на базе среднего образования, был увеличен прием, открыто заочное отделение.

Первые выпуски техников-механиков в Махачкалинском автомобильно-дорожном техникуме были небольшими и не могли оказывать существенного влияния на расстановку кадров в автотранспортных предприятиях республики. Значительная часть потребностей автотранспортных предприятий в техниках и вся потребность в инженерах удовлетворялась за счет их направления из центра обучения практиков на заочных отделениях средних специальных и высших учебных заведений системы Министерства автомобильного транспорта. В 1966 г. 252 работника Дагестанского транспортного управления обучалось на заочных отделениях техникумов и вузов, в том числе 136 практиков, занимающих инженерно-технические должности³.

Многие специалисты по инициативе партийных, советских организаций выдвигались на руководящие должности, возглавляли ответственные участки работы транспортных предприятий. В 1966 г. 41% начальников автохозяйств Дагестанского транспортного управления являлись специалистами с высшим и средним специальным образованием, тогда как в 1964 г. — 31%. Должности главных инженеров автохозяйств замещены специалистами на 88% против 56% в 1964 г.⁴

Несмотря на рост количества специалистов с высшим и средним техническим образованием в автотранспортных предприятиях республики, потребность в них на протяжении всех 60-х годов оставалась в значительной степени неудовлетворенной, многие инженерно-технические должности занимали практики. В 1970 г. из общего числа 794 инженерно-технических работников Да-

гестанского транспортного управления только 367 имели высшее и среднее специальное образование, остальные являлись практиками с курсовой подготовкой⁵.

К концу восьмой пятилетки количественно работники автомобильного транспорта заметно выросли, они являлись наиболее быстрорастущим отрядом транспортных рабочих. На конец 1970 г. в автомобильном транспорте Дагестана трудились 32 тыс. шоферов и ремонтных рабочих, или в 2,6 раза больше, чем в 1961 г. За этот же период численность шоферов и ремонтных рабочих в автотранспортных предприятиях общего пользования республики возросла в 1,8 раза, достигнув в 1970 г. 6,8 тыс. человек².

В девятой — одиннадцатой пятилетках (1971—1985 гг.) продолжался дальнейший рост работников автомобильного транспорта Дагестана. Плановые подготовки шоферов и ремонтных рабочих автошколами выполнялись. В 1973 г. план подготовки шоферов в республике выполнен на 114%, подготовлено 1573 шоферов 3 класса, в том числе 1350 человек для автопредприятий Дагестанского транспортного управления³. И в последующие годы в республике готовилось значительное количество шоферов и ремонтных рабочих.

Однако автотранспортные предприятия республики на протяжении 70-х — первой половине 80-х годов из-за высокой текучести продолжали испытывать определенные затруднения в обеспечении наличного автопарка шоферами и другим обслуживающим персоналом для полноценной его эксплуатации. Так, по итогам 1985 г. в Дагестанском транспортном управлении укомплектованность автомобильного парка шоферами составила 90 с лишним процентов⁴.

Органы власти уделяли значительное внимание удовлетворению потребностей автотранспортных предприятий в специалистах высшей и средней квалификации. В 1981 г. в автотранспортные предприятия республики направлено 25 дипломированных специалистов, из них 4 человека с высшим образованием⁵. В последующие годы приток молодых специалистов еще более возрос.

Широко практиковалась в автотранспортных предприятиях республики подготовка специалистов и без отрыва от производства, немало передовиков производства и практиков, занимающих инженерно-технические должности, завершали свое образование на вечерних и заочных отделениях высших и средних специальных учебных заведений. В 1972 г. на заочных отделениях институтов и техникумов обучалось 176 работников автотранспортных пред-

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 153. Д. 87. Л. 48.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 222. Оп. 21. Д. 2. Л. 7.

³ Там же. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 85. Л. 28.

⁴ Там же.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 129. Л. 6.

² Там же. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 844. Л. 24, 47; Д. 2089. Л. 8, 191.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 279. Л. 99.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 485. Оп. 8. Д. 402. Л. 2.

⁵ Там же. Д. 336. Л. 52.

приятия Дагестанского транспортного управления, в том числе 22 практика, занимавших инженерно-технические должности¹.

На 15 ноября 1985 г. на должности руководителей и инженерно-технических работников в Дагестанском транспортном управлении работало 1136 человек, из них 687 с высшим и средним специальным образованием, или 60,5%².

Таким образом, в анализируемый период кадры автомобильного транспорта республики значительно увеличились, повысился их образовательный уровень. Работники автомобильного транспорта стали одним из наиболее квалифицированных отрядов транспортных рабочих.

В 60-е — первой пол. 80-х годов в республике продолжалось дальнейшее падение роли и значения гужевого транспорта в перевозке грузов. В этот период он использовался в ограниченных объемах во внутрихозяйственных работах только в отдельных хозяйствах предгорных и горных районов. Гужевого транспорт повсеместно заменен автомобильным транспортом.

В целом 60-е — первая пол. 80-х годов явились периодом наиболее ускоренной автомобилизации всех отраслей народного хозяйства республики. Продолжалось дальнейшее повышение его роли в общетранспортной системе. Достигнуты заметные результаты в улучшении обслуживания населения пассажирским автомобильным транспортом. Автомобильный транспорт внес заметный вклад в социально-экономическое развитие республики.

§ 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Начало шестидесятых годов было отмечено коренной перестройкой материально-технической базы железнодорожного транспорта. Был осуществлен крутой поворот и внедрение прогрессивных видов тяги. Резко повысились темпы перевода железнодорожных магистралей на обслуживание тепловозами и электровозами. Если за 1940—1960 гг. на электрическую тягу в стране было переведено 12,2 тыс. км, а на тепловозную 17,7 тыс. км, то за 1961—1979 гг. — 28,6 тыс. км и 80,1 тыс. км соответственно.

С приходом электрической тяги на стальные магистрали значительные перемены произошли и в путевом хозяйстве.

На многих станциях была внедрена электрическая централизация стрелок, что позволило ликвидировать ручной труд стрелочников. К началу 60-х годов на Северо-Кавказской железной дороге было построено более 1200 км автоблокировки, появились первые участки, оборудованные точечными автостопами.

На участке Червленная — Узловая — Кизляр — Трусово были завершены работы по строительству диспетчерской централизации.

Вступила в строй более совершенная техника управления движением поездов, позволившая увеличить пропускную способность этих участков более чем на 50%.

Автоматика, механизация облегчили труд железнодорожников магистрали, дали возможность лучше использовать новые виды тяги.

Чтобы обеспечить высокие скорости и безопасность движения, требовалось укрепить путь. На наиболее грузонапряженных участках были заменены рельсы легкого типа на более тяжелые. Тысячи рабочих и командиров-путейцев показывали на этой работе образцы самоотверженного труда.

На прошедшем 27 сентября 1962 г. республиканском партийно-хозяйственном активе начальник Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги Дзарасов И. К. отметил, что на отделении «...с целью ускорения движения поездов и уменьшения затрат рабочей силы на текущее содержание пути укладываются в путь рельсы тяжелого типа длиной 100 м и железобетонные шпалы с постановкой их на щебень». К концу 1962 г. на Махачкалинском отделении было уложено таким образом более 100 км пути¹.

Работы по техническому переоснащению и перевооружению отделения, проведенные в 1960—1961 гг., позволили повысить пропускную способность на Махачкалинском отделении, сократить простой вагонов на текущем ремонте вагонов. В этот же период были выполнены работы по внедрению новой техники и особенно новой прогрессивной тепловозной тяги на участке Махачкала — Дербент — Дивичи Азербайджанской железной дороги (обслуживаемой тепловозами СКЖД), что дало большой экономический эффект и в значительной степени способствовало повышению производительности труда по отделению на 2,7% и снижению себестоимости перевозок на 2,9%².

В шестидесятые годы на железнодорожном транспорте страны, как и в других отраслях народного хозяйства, шли поиски, эксперименты по повышению эффективности функционирования отраслей, введению более прогрессивных технологий, улучшению оплаты труда.

Для проведения перетарификации работ и работников были созданы при отделении дороги и в хозяйственных единицах центральные и цеховые квалификационные комиссии.

В результате упорядочения зарплаты из общего количества 5122 человек рабочих повышение заработка получили 4664 рабочих, или 91%, в том числе по рабочим с заработком до 800 руб. — 3337 человек, с заработком от 800 до 1000 руб. — 735 человек и свыше 1000 руб. — 592 человека³.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 131. Д. 21. С. 35.

² Архив МО СКЖД. Материалы за 1961 г.

³ Там же. Материалы за 1967 г.

В 1967—1969 годах на отделении дороги была повышена зарплата низкооплачиваемым работникам (получавшим оклады 40—45 руб. в месяц) и некоторой категории среднеоплачиваемых работников. В результате минимальная зарплата была повышена до 60 руб. и выплачена 1020 железнодорожникам, которым за год было выплачено дополнительно 154,4 тыс. руб.

Большое значение для повышения экономической эффективности работы отделения, наряду с общими работами по реконструкции, имело рационализаторское и изобретательское движение рабочих и ИТР. Функционировавшее на отделении Бюро экономического анализа постоянно занималось анализом работы цехов и в целом предприятий, выявляя причины нерентабельной работы, намечая конкретные мероприятия по ликвидации недостатков и улучшению экономической работы.

К 1962 г. на отделении было создано 11 общественных бюро экономического анализа, в которых активное участие принимали ИТР, экономисты, и передовики производства¹.

Экономическое общественное бюро дистанции сигнализации и связи занималось вопросом экономии расхода материалов и электроэнергии, намечало конкретные мероприятия по каждому цеху, и в результате за 8 месяцев по дистанции экономия расхода электроэнергии составила 5%. По предложению составителя поездов Бамматова на станции Махачкала-сортировочная в целях сокращения времени на формирование и лучшее использование поездных локомотивов был испытан новый метод формирования поездов нечетного направления двумя паровозами (московским и станционным), что позволило значительно сократить время формирования поездов, добиться равномерного формирования поездов в течение суток и организовать их своевременный вывод на участок.

Одновременно на отделении были созданы 5 конструкторских бюро: в вагонном депо Махачкалы и Дербента, дистанции пути Махачкалы, дистанции сигнализации и связи и в аппарате отделения. Они постоянно оказывали практическую помощь рационализаторам в разработке схем, конструкций, давали консультации по интересующим вопросам.

Значительная работа в этот период была проведена на отделении по механизации трудоемких работ и улучшению технологии.

В вагонном депо Махачкала был изготовлен и внедрен стенд и подъемник в цехе ремонта тяговых хомутов, произведены работы по реконструкции дегазационной установки на пропарочной станции, для деповского ремонта грузовых вагонов установлены 4 электродожжарки и другие приспособления.

На станции Махачкала-сортировочная было установлено 6 прожекторских мачт, произведены работы по бетонированию

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1965 г.



Осмотр железнодорожного состава. Осмотрщик-автоматчик Р. Григорина и слесарь А. Алиев. 1961 г.

откосов высотного пути товарного двора. Для улучшения информации с подхода поездов были установлены телетайпы на станциях Махачкала и Дербент, освоение которых позволило ускорить процесс обработки поездов по прибытию на 10%. На станции Махачкала-порт была оборудована двусторонняя радиосвязь, что улучшило оперативное руководство маневровой работы станции¹.

Большие работы были произведены также по усилению путевого хозяйства отделения и повышению скорости движения за счет внедрения железобетонных шпал на щебеночном основании и бесстыковочного пути. При выполнении этих работ на махачкалинской дистанции пути были применены новые крупные машины, как путеукладчики, балластировочная и щебеноочистительная машина, что, значительно облегчило трудоемкие процессы и повысило процент механизации работ на капремонте более чем на 20%. В короткие сроки на отделении было уложено 156 км пути на железобетонные шпалы и 82 км бесстыковочного пути. Малые мосты на отделении заменялись на железобетонные.

Коллективом дистанции сигнализации и связи были осуществлены работы по оборудованию участка Шамхал — Буйнакск релейной полуавтоматической блокировкой протяжением 39,6 км. На линейных станциях отделения были установлены радиостанции ТР-3 для связи с машинистами локомотивов, дежурными по станции, что позволяло более полно использовать тепловозы, ускоряя их оборот и увеличивая среднесуточный пробег.

В 1968 г. аналогичные работы были проведены дистанцией сигнализации и связи по оборудованию электрической централизации стрелок на ст. Хасавюрт, что дало экономический эффект более 16 тыс. рублей. Была проведена также модернизация автоблокировки участка Гудермес — Махачкала, в результате чего повысилась пропускная способность участка².

К концу 1963 г. на отделении было создано пять конструкторских бюро. Они функционировали в вагонных депо Махачкалы и Дербента, дистанции пути Махачкала, дистанции сигнализации и связи и в аппарате отделения железной дороги³.

Бюро оказывали практическую помощь рационализаторам в разработке схем, конструкций, организовывали консультации, занятия для рационализаторов по интересующим их вопросам. Показателем эффективности работы конструкторских бюро может служить то, что из поступивших за 1962 г. 381 рацпредложений было внедрено 245 с экономической эффективностью 83,3 тыс. руб.⁴

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1965 г.

² Там же. Материалы за 1968 г.

³ Там же. Материалы за 1963 г.

⁴ Там же. Материалы за 1964 г.

В канун 45-й годовщины Октября коллектив Махачкалинского вагонного депо взял обязательство бороться за превращение своего депо в образцово-показательное.

Если раньше вагонники отправляли 70% обработанных вагонов с путевками, то в настоящее время каждый поезд уходит с путевкой. Коллектив отделения досрочно выполнил в 1964 г. годовой план погрузки, сверх плана было погружено свыше 204 тыс. т народнохозяйственных грузов. Большую работу по созданию условий для выполнения и перевыполнения производственных заданий, по внедрению новой техники, прогрессивных методов труда проводили передовики производства, рационализаторы и изобретатели.

В 1964 г. при активном содействии рационализаторов на отделении дороги был осуществлен ряд мероприятий, которые позволили довести суточную производительность тепловозов до 1861 тыс. тонн брутто, в то время как в 1963 г. производительность тепловозов составляла 1565 тыс. т. Участковая скорость движения грузовых поездов выросла против уровня 1963 г. на 1,5 км/ч, или на 4%¹.

Не останавливаясь на достигнутом, коллектив махачкалинских вагонников направлял все свои усилия на увеличение производительного использования подвижного состава. Большое значение имело своевременное внедрение на махачкалинском отделении метода ст. Ясиноватая Донецкой железной дороги по организации совместной работы движущих и вагонников, направленной на снижение общего простоя вагонов во всех видах ремонта и сокращение остатка неоправных вагонов.

Письмо-обращение работников Донецкой дороги, опубликованное в газете «Гудок» (4/XII—68), было доведено до маневровых диспетчеров, составительских бригад, дежурных по станции.

Были разработаны совместно с вагонниками мероприятия, установлен график подачи неоправных вагонов в депо и уборки отремонтированных с использованием для этого как маневрового паровоза станции, так и маневрового тепловоза ВЧД-11.

Вагоны, требующие ремонта, без подачи в депо, забракованные в северном парке и станционном, подавались для ремонта в 4-й тупик северного парка, забракованные в южном парке подавались в депо.

Промывка цистерн текущего ремонта производилась без подборки и выкидки из составов, что сокращало простой под промывкой на 2 часа, промывка цистерн депо-ремонта производилась группами на 3-ем пропарочном пути. Отремонтированные в депо цистерны и сухопрузочные вагоны выставлялись на 4-й путь «Ж» отдельными подобранными группами, груженные цистерны и вагоны, следующие в РВЗ, включались в группу сухогруза.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1964 г.

Подача неисправных вагонов как в депо, так и на специализированные пути станции производилась по нарядам.

Внедрение нового метода на отделении значительно повысило организованность в работе, способствовало более четкому отбору и направлению неисправных вагонов и цистерн в ремонт.

Большим уважением и авторитетом пользовался на отделении путевой обходчик Дербентской дистанции пути Баганд Багандов. Следуя примеру В. Гагановой, он, переходя на отстающие участки, семь раз приводил путь в отличное состояние и выводил его в передовые. Опыт Б. Багандова нашел горячий отклик среди путевых обходчиков всей Северо-Кавказской дороги. На дистанции была проведена школа передового опыта работы, на которой Б. Багандов делился своим опытом с путевыми обходчиками Северо-Кавказской железной дороги. Б. Багандов, работая на железнодорожном транспорте с 1946 г., постоянно проявлял собственную инициативу, настойчивость, трудолюбие, за что неоднократно поощрялся Управлением СКЖД и Махачкалинским отделением.

В целях улучшения работы промышленных предприятий на подъездных путях отделения дороги совместно с руководителями этих предприятий были разработаны организационно-технические мероприятия по увеличению фронтов погрузки-выгрузки, увеличению складских площадей, механизации погрузочно-выгрузочных работ и укомплектованию рабочей силой.

Такие мероприятия были разработаны по 25 основным подъездным путям. В результате проведенной работы с ветвевладельцами из общего числа подъездных путей 36 предприятий снизили фактический простой вагонов¹.

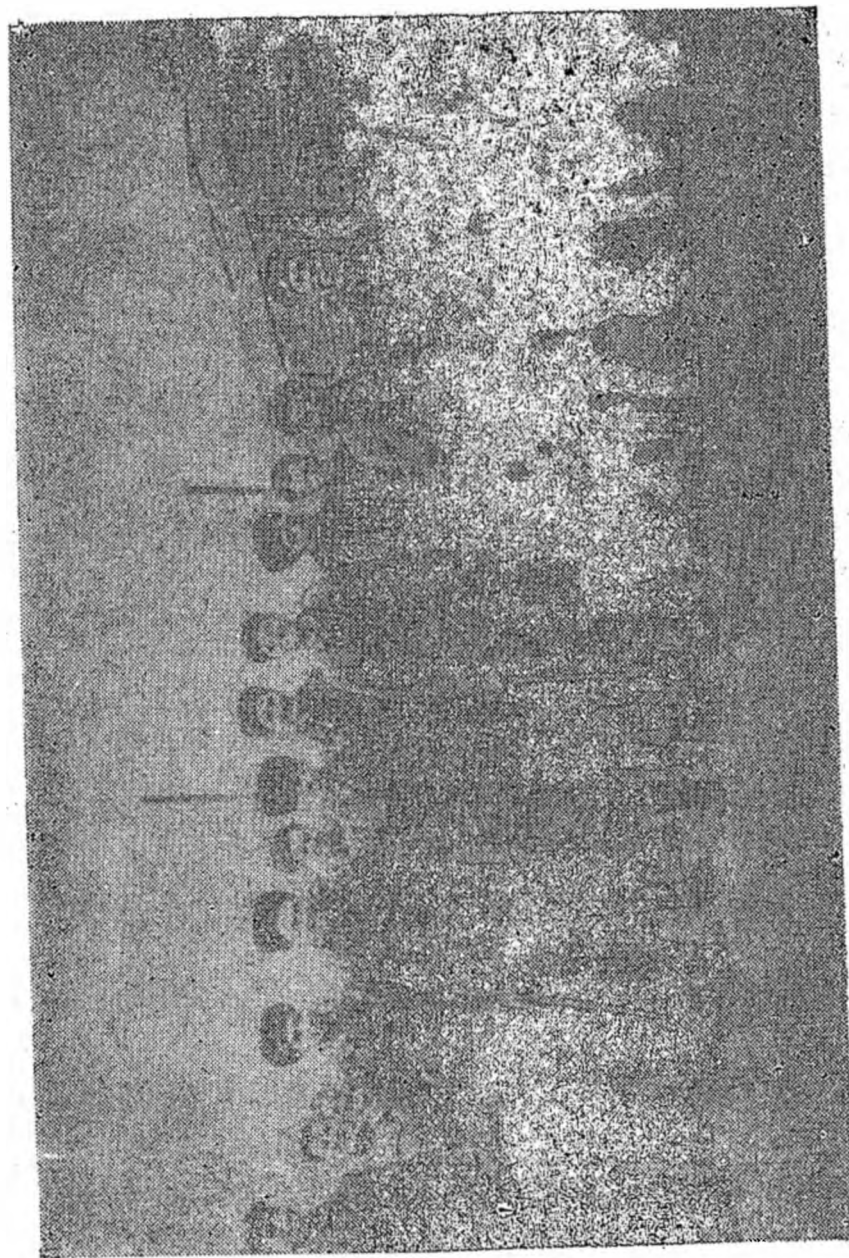
Заметно улучшил свою работу по снижению простоя вагонов такие станции, как Махачкала-сортировочная, Махачкала-порт, Огни и др.

В решении поставленных задач широкое участие принимали инженерно-технические работники, новаторы производства, рационализаторы и изобретатели. Из 197 предложений, внедренных за 1968 г., 36 были направлены на повышение производительности труда и 15 — на улучшение использования подвижного состава. Так, в локомотивном депо Махачкала по предложению Короткова и Бугалова была изменена технология снабжения тепловозов дизельным маслом М-14 и в результате простоя тепловозов под снабжением снизился на 182 локомотивочаса².

На станции Буйнакск была проведена школа по изучению опыта работы составителя Акаева по скоростной подаче и уборке вагонов на места погрузки и выгрузки. Применение опыта передового составителя всеми составителями станции позволило снизить простой вагонов на ст. Буйнакск на 3,7 часа.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1963 г.

² Там же. Материалы за 1968 г.



Передовая бригада В. Ильина. 1961 г.

Работа по улучшению использования подвижного состава, проведенная на отделении в августе — сентябре 1969 г., позволила ускорить оборот вагона за III квартал на 1,6%, а производительность вагона не только повысить в III квартале на 6,9%, но и перекрыть недовыполнение нормы I и II кварталов и выполнить показатель за 9 месяцев на 100,7%¹.

В локомотивном депо Махачкала на общем собрании рабочих, ИТР и служащих основное внимание было уделено изысканию экономических резервов, сокращению простоев локомотивов, повышению участковой скорости движения поездов, экономии топлива и т. д.

Были намечены такие работы, как снижение времени на снабжение локомотивов за счет внедрения механизации, совмещенной экипировки. Каждый работник депо разрабатывал личный план экономии средств, материалов и топлива. В целом по депо за 1970 г. было сэкономлено 350 тонн топлива на локомотивах. Хороших результатов добились машинисты Сафаров, сэкономивший 15 т топлива, Логинов, Оскольский, Бабаев — по 120 т топлива².

На ст. Махачкала-сортировочная в обсуждении письма приняло участие 415 человек. Были намечены мероприятия по использованию имеющихся резервов производства, в которые включены такие работы, как строительство в северном парке 11 и 12 путей, что позволяло значительно сократить простой цистерн до отправления. Для сокращения простоя под накоплением вагонов формируемые поезда теперь пополнялись цистернами своего налива, неохваченными маршрутами. Экономия от осуществления этого мероприятия составила 2550 рублей в год.

В целом по отделению дороги для повышения производительности труда, механизации и автоматизации производственных процессов был намечен план внедрения новой техники.

Осуществление мероприятий по плану внедрения новой техники давало возможность сэкономить не менее 150 тыс. руб. в год.

В разработанных мероприятиях на отделении большое внимание было обращено вопросу лучшего использования подвижного состава и в первую очередь грузового вагона.

Поддерживая и широко распространяя начинания передовиков производства по вождению тяжеловесных поездов, коллектив Махачкалинского локомотивного депо только за I квартал 1970 г. провел свыше 500 тяжеловесных поездов и перевез в них сверх весовой нормы 1,16 млн. т народнохозяйственных грузов.

В трудные для Дагестана дни, когда вся страна горячо откликнулась на потрясшее республику землетрясение, железнодорожники отделения прилагали все усилия, чтобы обеспечить бесперебойное снабжение пострадавших районов грузами.

Машинист Дербентского железнодорожного узла Зубаил Фа-

туллаев провел тяжеловесный поезд из Дивичи в Дербент, вес которого был выше установленной нормы на 800 т. За рейс было сэкономлено 300 кг топлива¹. За 1970 г. он сберег 200 т горючего и был награжден Почетной грамотой МПС и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта².

Успешно водили тяжеловесные поезда машинисты И. Аскольский, Б. Бабиев, В. Копажов. С начала 1970 г. тепловозники Дагестана сверх задания перевезли около 2 млн. 500 тыс. т грузов и сэкономили почти 600 т топлива.

Машинисты махачкалинского локомотивного депо, ударники коммунистического труда В. Клочков, Ф. Скляр и К. Кафаров, работая на линии Махачкала — Буйнакск, взяли обязательство бесперебойно доставлять грузы для районов, пострадавших от землетрясения.

Широкую поддержку на станциях отделения получил почин передовых весовщиков по применению методов уплотненной погрузки грузов. Так, разработка на ст. Дагестанские Огни новых технических норм загрузки стекла позволила высвободить в год для дополнительной погрузки 410 вагонов, пересмотр норм загрузки комбикормов на Хасавюртовском комбикормовом комбинате с 40,5 т до 43 т позволил высвободить более 200 вагонов в год.

Значительный эффект давала подборка типа вагонов в соответствии с погрузочным грузом. Мероприятия по улучшению использования подвижного состава позволили перевыполнить норму статнагрузки на 0,6 т и высвободить в год юкколо 12 тыс. вагонов.

Хорошо было организовано соревнование в коллективе махачкалинских вагонников. Путем широкого внедрения укрупненного безотцепочного ремонта вагонов на пункте технического осмотра ими был снижен остаток неисправных вагонов против нормы на 17,2% на основе максимального внедрения механизации и автоматизаций производственных процессов, передовых методов, производительность труда повышена на 4,5%. Коллектив депо добился прибыли свыше 2,5 млн. руб. и ему было присуждено переходящее Красное знамя Управления дороги и Дорпрофсожа и дважды знамя МПС и ЦК профсоюза.

Трудовая и творческая активность железнодорожников позволила увеличить грузооборот отделения в 1970 г. по сравнению с 1965 г. почти на 41%.

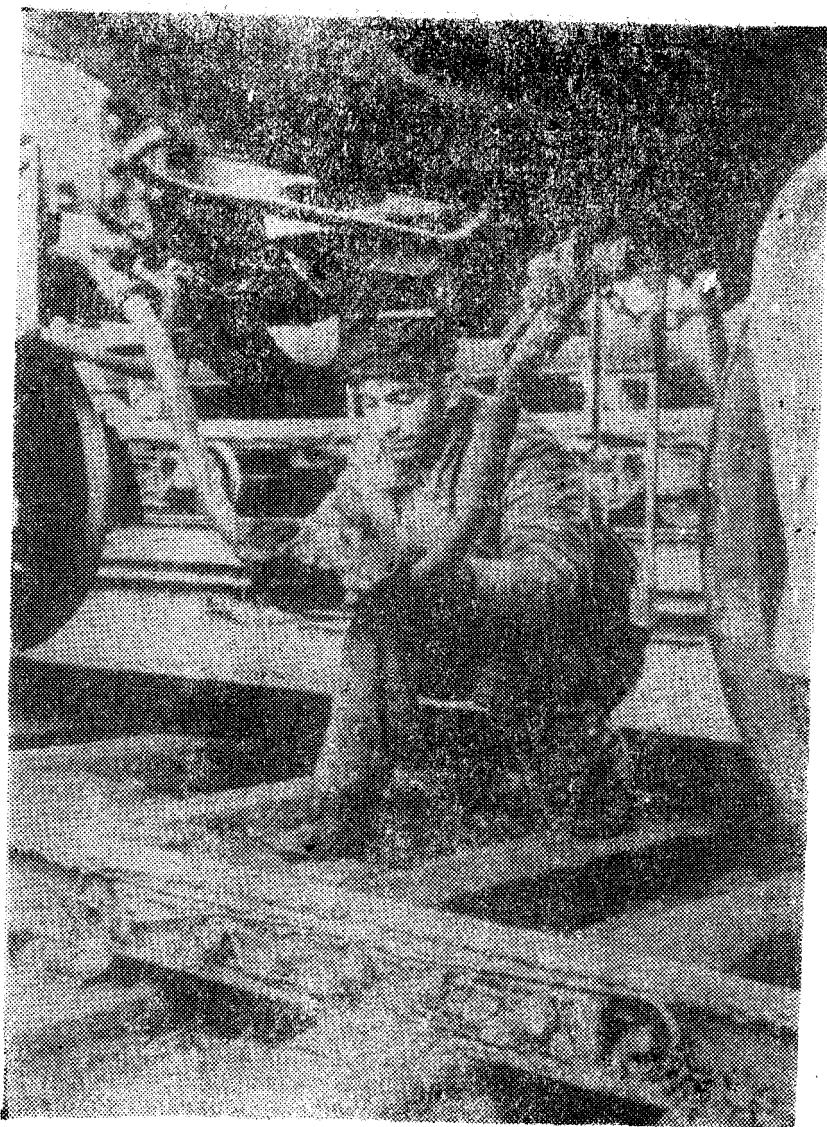
Прошедшее 9 февраля 1971 г. республиканское совещание передовиков промышленности, строительства и транспорта отметило, что железнодорожники Дагестана добились хороших результатов за 1970 г. и досрочно 20 мая выполнили пятилетний план грузовых перевозок. Производительность труда была повы-

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1969 г.

² Там же. Материалы за 1970 г.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1970 г.

² Даг. правда, 1970, 2 авг.



Осмотрщик-автоматчик Аслан Асланов. 1973 г.

шена против уровня 1965 г. на 50,1% при задании 43%, а себестоимость перевозок снижена на 14% при задании 9,6%. План отправления грузов выполнен на 100,6%. Сверх плана погружено 78 тыс. т народнохозяйственных грузов. Локомотивными бригадами проведено около 11 тыс. тяжеловесных поездов с дополнительным грузом около 4 млн. т при обязательстве 3 млн. т, при этом было сэкономлено 960 т дизельного топлива.

Все это стало возможным благодаря самоотверженному труду рабочих, ИТР, благодаря широко развернувшемуся социалистическому соревнованию с инициаторами его коммунистами Ворошиловым, Чанкувадзе, Маносьяном, Фатуллаевым, Алиевым, Адиевым и др.

Еще в начале 70-х годов на отделении начала проводиться массовая подготовка кадров для работы на новом виде тяги — электровозах.

Часть машинистов и помощников тепловозных локомотивов была направлена на переподготовку для работы на электровозах, в технические школы — в Ростов, Тихорецк, Грозный.

Со второго года десятилетия наступил новый период в жизни рабочего коллектива. Машинисты и их помощники стали водить поезда не только тепловозами, но и электровозами.

В 1977 г., 29 декабря, в 6 часов утра электровозом «ВЛ 60 К-639» махачкалинский машинист Юрий Федорович Скрипкин с помощником Константином Шановичем Швановцем повели из Гудермеса в Махачкалу грузовой состав, открыв движение поездов на новой железнодорожной электролинии Гудермес — Махачкала.

В 1977 г. были электрифицированы два южных участка обслуживания (триста километров) Северо-Кавказской железной дороги, связавших воедино четыре братские автономные республики. Кабардино-Балкарскую, Северо-Осетинскую, Чечено-Ингушскую и Дагестанскую¹.

Техническая реконструкция и развитие средств автоматизации на отделении вызвали глубокую модернизацию всего транспортного хозяйства отделения.

В 1976—1978 гг. на отделении была внедрена новая технология по работе составительских бригад в одно лицо с использованием подсобных радиостанций, а также новая технология автоматизированного составления натуральных листов с помощью ЭВМ Наири-К.

В 1978 г. были построены три дистанции контактной сети на станциях Хасавюрт, Кизилюрт и Махачкала-сортировочная и две тяговых подстанции на станциях Карлаи-Юрт и Шамхал, смонтирована линия продольного энергоснабжения ЛЭП — 27,5 киловольт с монтажом 105 трансформаторных подстанций общей

¹ Руссков Н. Т. Впереди зеленый. Грозный, 1981. С. 56.

мощностью 1600 квт. Годовой эффект от ввода электротяги достигал 400 тыс. рублей¹.

На тяговой подстанции Дербент была осуществлена замена полупроводникового тягового агрегата с масляным охлаждением на агрегат с естественным охлаждением, что позволило снизить эксплуатационные расходы на 20%.

По дистанции сигнализации и связи в 1976 г. были введены в эксплуатацию устройства ПОНАБ (устройства, сигнализирующие о горении букс в проходящем поезде) на станциях Избербаш и Кизилюрт.

В 1977 г. были произведены пусконаладочные работы при вводе новых устройств автоблокировки ста восемнадцати километров по проекту электрификации Гудермес — Махачкала, произведены подготовительные работы по замене устройства электрической централизации на семи станциях с включением в централизацию 316 стрелок².

По локомотивному депо в связи с электрификацией участка Гудермес — Махачкала был построен новый пункт технического осмотра ПТО электровозов и обводной путь для сквозного пропуска электровозов с ПТО под поезда.

На станции Махачкала-порт был выполнен целый комплекс работ, позволивших в корне изменить технологию работы станции. С новой инициативой выступили члены НТО станции по организации сквозного пропуска транзитных поездов без остановки в Махачкале.

В вагонных депо Махачкала и Дербент были продолжены работы по внедрению опыта депо Люблино по механизации и автоматизации производственных процессов. Большинство трудоемких операций на деповском ремонте были механизированы. На пунктах технического осмотра в Махачкале и Дербенте вводились в эксплуатацию самоходные ремонтные установки.

В грузовом хозяйстве была внедрена новая технология работы с контейнерами с применением автостропов, внедрены 6 ограничителей грузоподъемности козловых кранов, на ст. Махачкала-сорт. установлен 10-тонный электрокозловой кран на механизированной площадке, внедрена новая технология обслуживания линейных станций силами передвижной механизированной бригады и ряд других³.

Большую помощь в повышении эффективности производства, разработке прогрессивных технологических процессов на отделении оказывало РайНТО. Кроме кружков и школ, действующих на каждом предприятии, при РайНТО действовали народный университет технического творчества и экономических знаний. В нем

по двухгодичной программе обучалось 80 человек¹. РайНТО сосредоточивало свое внимание на решении самых острых и первоочередных вопросов работы предприятий, таких как улучшение использования подвижного состава, повышение производительности труда, комплексная механизация и автоматизация производственных процессов.

Вопросы внедрения опыта передовых предприятий неоднократно рассматривались на президиуме РайНТО, где принимались соответствующие решения. Под руководством РайНТО получило должное распространение соревнование за комплексное приведение хозяйств в образцовое состояние под девизом «Каждому километру, каждому перегону — отличное качество».

Членами НТО отделения обобщался опыт лучших работников и по ним было проведено 65 школ передового опыта². Школы проводились по уплотненной погрузке грузов, по отличному содержанию путевого хозяйства, по экономии топлива при вождении тяжеловесных поездов, по организации тысячекилометровых рейсов и др.

Одним из методов привлечения к управлению производством и организации массового технического творчества являлось соревнование по разработке и выполнению личных творческих планов.

На таких предприятиях, как ВЧД Махачкала, дистанция пути Махачкала, энергоучасток все инженерно-технические работники работали по личным творческим планам. Перед РайНТО была поставлена задача, чтобы не только инженерно-технические работники, но и все члены НТО работали по личным творческим планам.

В целом по отделению в 1977 г. разработали и приняли личные творческие планы 564 члена НТО, которые наметили 1078 мероприятий с экономическим эффектом 165 тыс. руб. Фактически же только за 1977 г. было осуществлено 1014 мероприятий личных творческих планов, которые дали экономический эффект на сумму 189,2 тыс. руб.³

Среди победителей смотра по отделению дорожный мастер дистанции пути Махачкала А. Малышев, старший электромеханик ШЧ В. Е. Бойченко, бригадир ТЧ Махачкала В. А. Голубев, мастер ВЧД Дербент А. К. Савченко⁴.

1978 год стал знаменательным на отделении. Полностью отделение было переведено на электротягу, что давало большие преимущества в эксплуатационной работе по сравнению с тепловозной тягой. Железнодорожники стремились быстрее освоить прогрессивный вид тяги и реализовать все ее преимущества.

Все шире стал использоваться на отделении такой мощный рычаг ускорения оборота вагона, как безостановочный пропуск

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1977 г.

² Там же.

³ Там же.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1977 г.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же.

транзитных поездов через ст. Махачкала-сорт. Помимо снижения оборота вагона такая организация движения поездов позволила резко повысить среднесуточную производительность локомотивов.

Активную работу по досрочному выполнению заданий десятой пятилетки вели железнодорожники махачкалинского вагонного депо. Более 1400 рабочих приняли социалистические обязательства на 1979 г., а 805 рабочих имели личные планы и 42 ИТР имели творческие планы по досрочному выполнению заданий десятой пятилетки. Рационализаторы депо только в 1978 г. внесли 88 рационализаторских предложений из которых 81 внедрены в производство с экономическим эффектом 18,5 тыс. руб.¹

Большая заслуга в воспитании молодых рабочих принадлежала наставникам молодежи, их в депо более ста человек — ветеранов войны и труда.

Более 50 человек в депо уже выполнили план 4-х лет пятилетки, а 4 — работали уже в счет 11-й пятилетки. Лучшими рабочими в депо по праву называли стропальщицу Ильину, слесаря Комарова, промывальщика цистерн Демочкина, токаря Алибекова, электросварщиков Балясина, Рабаданова, осмотрщика вагонов Тумакова и др.

Развитию соревнования за досрочное выполнение заданий третьего года пятилетки в коллективах предприятий отделения уделялось большое внимание. Досрочно выполнили план 3-х лет пятилетки 2 предприятия, 154 бригады и цеха и 1304 человек индивидуально. На каждом предприятии и в отделении были созданы советы по организации соревнования, ход соревнования рассматривался еженедельно. Был организован показ на специальных стендах итогов еженедельного соревнования по сменам, цехам, участкам и бригадам. В результате таких мероприятий значительно повысился уровень эксплуатационной работы, слаженность и взаимовыручка работников различных служб и отраслей.

Коллективы линейных станций отделения по инициативе Сальских железнодорожников заключили обязательства с колхозами и совхозами, тяготеющими к этим станциям, по улучшению транспортного обслуживания и эффективному использованию вагонов.

На основе этого соревнования значительно улучшилось сотрудничество железнодорожников и работников сельского хозяйства Дагестана.

Коллективы предприятий и станций Махачкалинского отделения, изучив опыт челябинцев по сокращению простоя вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности, провели большую организаторскую работу по использованию этого опыта на отделении.

На всех станциях были проведены совещания совместно

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1979 г.

с грузоотправителями и грузополучателями, разработаны совместные организационно-технические мероприятия по приведению в действие имеющихся резервов ускорения грузовых операций и улучшению использования грузоподъемности вагонов, наряду с организационными мероприятиями предусматривался ряд технических мероприятий, усиление технической оснащенности грузовых дворов и станций. Так, по ст. Кизилюрт были завершены работы по устройству высотного пути, где выгружались цемент и другие сыпучие грузы.

На станциях Хасавюрт, Кизилюрт, Буйнакск были введены дополнительно аккумуляторные погрузчики для выгрузки товарно-упаковочных грузов.

На отделении был разработан и внедрен график развоза местного груза по станциям, отделениям и уборки вагонов, после грузовых операций, внедрялась новая технология обслуживания участков хозяйственными поездами. Осуществление этих и других мероприятий позволило улучшить использование подвижного состава на отделении.

Наряду с ускорением оборота вагона значительно было улучшено выполнение и других качественных показателей использования подвижного состава.

Так, среднесуточная производительность локомотивов при плане 1205 тыс. т/км брутто составила за 1979 г. 1304 тыс. т/км, или 108,2%. Средний вес поезда при плане 2735 т составил 2767 т, или 101,2%. Участковая скорость движения поездов при задании 28,4 км/час выполнена 31,8 км/час — на 112%. Производительность вагона при плане 7070 т/км выполнена на уровне 7813,6 т/км.

Однако на отделении еще недостаточно был высок уровень графического движения поездов, который составил по отправлению 94,7% (выше уровня 1978 г. на 1,2%), а проследование поездов по графику составило 78,7%, что выше уровня прошлого года на 13,6%)¹.

Простой вагона под грузовой операцией превышен против плана на 4 часа (план 30,0 часов, выполнение 34,0 или 88,2%), что объяснялось низким уровнем погрузки в ночное время на подъездных путях предприятий Дагестана, превышением более чем вдвое простоя вагона под выгрузкой как на подъездных путях, так и на путях общего пользования, а также неудовлетворительным развозом местного груза. На многих подъездных путях предприятий и организаций Дагестана, особенно строительных, консервной промышленности и многих других, норма простоя вагонов под выгрузкой превышалась в несколько раз.

Не выполнялись на ряде предприятий совместные с железнодорожниками мероприятия по сокращению простоя вагонов, усилению освещения фронтов погрузки-выгрузки, повышению уровня

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1979 г.

механизации погрузочно-разгрузочных работ, укомплектовании штата грузчиков.

Не обеспечивалась ритмичность выгрузки грузов. Так, объем выгрузки в ночной период суток составил около 20% общего суточного объема выгрузки, а в выходные и праздничные дни выгрузка резко сокращалась.

Большинство предприятий отделения, несмотря на трудности, обеспечили выполнение основных производственных показателей.

Коллектив станции Махачкала-сортировочная обеспечил выполнение плана по отправлению вагонов на 104,5% план общей выгрузки — на 101%, в том числе налив нефтепродуктов на 100,2%.

Сформировано и отправлено в сверхвесовых поездах 2,1 млн. т дополнительного груза¹.

Достижению положительных результатов во многом способствовали применение передовых методов и приемов работы, распространение передового опыта.

Железнодорожниками Дагестана был подхвачен почин Московской железной дороги по повышению пропускной и провозочной способности участков, повышению веса поезда.

Многие локомотивные бригады добились за счет проведения тяжеловесных поездов значительной экономии электроэнергии, внесли свой весомый вклад в сокращение эксплуатируемого парка и повышение производительности электровозов. Наиболее высоких результатов в работе добились локомотивные бригады машинистов Адилова, Кашкина, Савченко, Авдеева и др.

В 1979 г. локомотивными бригадами было проведено 16 тыс. тяжеловесных поездов, в которых перевезено сверх весовой нормы 7,4 млн. т народнохозяйственных грузов, т. е. на 653 тыс. т больше, чем в 1978 г.

Расширялось применение на ст. Махачкала-сорт творческой инициативы работников станции, вагонного и локомотивного депо по организации безостановочного пропуска транзитных поездов через эту станцию. Так, за 1979 г. пропущено без остановки около 10 тыс. транзитных поездов, и это способствовало сокращению простоя вагонов на этой станции².

Лучшими организаторами этого почина явились среди работников станции маневровый диспетчер Токарев, дежурные по станции Джабраилов, Шейхова, составитель Куликов и Москаленко и многие другие.

Продолжалась работа по дальнейшему внедрению люблинского метода рациональной организации эксплуатационной работы на ст. Махачкала-сорт.

Все шире развивалось на дистанциях пути, сигнализации и

связи, в энергоучастке соревнование под девизом «каждому километру, каждому перегону — отличное содержание».

Лучшими из лучших среди путейцев были признаны бригада пути 3-го околотка Алиева и 4-го околотка Мусаев, дорожного мастера Ибрагимова в Махачкалинской дистанции пути; бригадира пути Мирзоева, монтера пути 1-го околотка Магомедова и 3-го околотка Абдулманапова — в Дербентской дистанции пути. Среди работников дистанции сигнализации и связи — электромонтер СЦБ Абдурахманов, электромеханик СЦБ тов. Золотов, электромеханик связи тов. Алиев, электромонтер Челебов.

Технический прогресс на отделении в 80-е годы развивался быстрыми темпами. По сути дела была за 2,5 года произведена генеральная реконструкция хозяйства, которая практически охватила все основные предприятия отделения. Осуществлен полный перевод движения поездов на электротягу, модернизация устройств сигнализации и связи, реконструкция на ст. Махачкала-сорт. и Дербент путевого, локомотивного и вагонного хозяйств.

Железнодорожники отделения настойчиво изыскивали новые резервы увеличения перевозок народнохозяйственных грузов. Развивая почин москвичей, на отделении была разработана технология формирования и отправления длинносоставных поездов (108—112 вагонов по длине). Особенно большой эффект давало проведение сдвоенных поездов электровозом.

Инициатором формирования и отправления сдвоенных поездов на Северо-Кавказской железной дороге, выступил коллектив Махачкалинского отделения¹.

За полугодие 1980 г. на отделении было сформировано и отправлено 224 сдвоенных поезда, в которых перевезено свыше 850 тыс. т грузов. Наиболее высоких результатов по вождению сдвоенных поездов повышенного веса и длины добились локомотивные бригады машинистов А. Мугудлаева, Г. Безручко, В. Чулкова, И. Адилова, Н. Бояринцева и др. Инициатива машинистов электровозов Дагестана была одобрена руководством дороги и дорожного комитета профсоюза. Сдвоенные поезда, по примеру махачкалинского отделения, стали водить и на других отделениях СКЖД. Так, машинист В. К. Безрукавный провел поезд от Гудермеса до Махачкалы весом 4000 т, а машинист В. М. Гончаров от Гудермеса до Прохладной весом 4324 т при норме 3200 т².

На Махачкалинском транспортном узле развернулась работа по совершенствованию и дальнейшему развитию передового почина ленинградцев.

С этой целью была создана комплексная творческая группа, в которую вошли инженерно-технические работники трех видов транспорта — железнодорожного, водного и автомобильного. Задачей этой группы являлась разработка и внедрение

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1979 г.

² Там же.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1980 г.

² Руссков Н. Т. Вперед! зеленый. С. 59.



изобретений и рационализаторских предложений, новой техники, способствующих ускорению погрузочно-разгрузочных операций, снижению простоев вагонов, судов и автомашин.

Должную поддержку в коллективе отделения получила инициатива промышленных предприятий Челябинской области и Южно-Уральской железной дороги, направленная на сокращение простоя вагонов под грузовыми операциями. На отделении была разработана и осуществлена новая технология развоза местного груза по твердым ниткам графика с более рациональным использованием вспомогательных локомотивов.

Самоотверженно трудились на отделении осмотрщик вагонов Шевченко Семен Васильевич, слесарь Гашин Анатолий Константинович, промывальщик цистерн Акиев Анварбек, составители поездов Магомедов Иса, Куликов Николай, машинисты Виктор Чулков, Леонид Шевцов, диспетчеры станции Махачкала Токаев и Шамсудинов, монтеры пути Далгатов Далгат и бригадир Амин Мирзоев, электромеханики связи Идрисов Магомед и Василий Чебоненко. На станции Махачкала-сортiroвочная — составитель поездов Владимир Бидоев, дежурная по станции Ольга Малайчина, дежурные по горке Галина Муратханова, Гамзат Ханов, оператор Татьяна Мишина и многие другие. На ст. Дербент — дежурный по станции Александр Ключников, диспетчер Хазбулат Дзарасов, составитель поездов Насрула Дадашев и др. В локомотивном депо — машинисты Георгий Ковтюк, Бекахмед Курбанов, Николай Горохов, Анатолий Лосев, помощники машинистов Осман Алиев, Акиф Мирзакулиев, слесари Амурхан Альярлов, Василий Андреев и многие другие. В дистанциях пути Махачкала и Дербент дорожные мастера Магомед Абасов и Муслим Магомедов, бригадиры пути Магомед Бахмудов и Алият Ибрагимов, монтеры пути Гаджи Булатов и Магомед Магомедов, водитель дрезины Алексей Пойманов и др. В вагонных депо Махачкала и Дербент — осмотрщики вагонов Константин Малофеев и Леонид Яфьяев; слесари Александр Хахалин, Вагид Ибрагимов, проводник вагонов Патимат Шарипова и многие другие.

Несмотря на серьезные затруднения, вызванные нестабильной работой Азербайджанской дороги, коллектив отделения обеспечил выполнение плана общей погрузки на 1980 г., а в январе сверх плана погрузили свыше 40 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Успешно выполнялись и другие качественные показатели. Машинистами локомотивного депо Махачкала проведено в 1980 г. более 14 тысяч тяжеловесных поездов, в которых перевезено 6,7 млн. тонн дополнительного груза¹.

Несвоевременный вывоз четных поездов из Дербента из-за неподсылки электровозов, систематических ограничений приема поездов соседней Азербайджанской дорогой привели к тому, что отделение дороги постоянно работало с избыточным парком ва-

гонов, а это, в свою очередь, вызывало завышение оборота вагонов.

Эти потери по своим размерам могли привести к еще большему ухудшению показателей подвижного состава, если бы на отделении при активном участии рационализаторов не осуществлялись определенные меры по ускорению оборота вагонов, механизации труда, улучшению технологических процессов.

На решающей станции отделения — станции Махачкала-сортiroвочная — по разработанному перспективному плану за 2—3 года был выполнен целый ряд конструктивных и технологических работ, позволивших в корне изменить технологию работы станции.

Группа рационализаторов во главе с зам. ДС Сардаровым на основе произведенного тщательного анализа разработала и предложила новую схему погрузки на открытый подвижной состав грузов.

В результате осуществления этого мероприятия ежегодной экономилось 289 платформ, что составляло около 10 тысяч рублей экономии эксплуатационных средств.

Много было сделано рационализаторами вагонных и локомотивных депо, дистанции пути и энергоучастка по механизации трудоемких работ, повышению надежности работы устройств.

Осуществляя принятые обязательства, рационализаторы отделения за 1980 г. разработали 530 рационализаторских предложений, внедрение которых дало экономический эффект свыше 283 тысяч рублей.

Успешно были выполнены также задания по пятилетке. За 1976—1980 гг. внедрено 2523 предложения с экономическим эффектом 1252 тысячи рублей¹.

Заслуженным авторитетом на отделении пользовались активные рационализаторы, такие как Савченко Александр Карпович, заслуженный рационализатор РСФСР — мастер вагонного депо Дербент, Загора И. А., Семенченко Н. Ф. из вагонного депо Махачкала, Гасанов А. К. из локомотивного депо Махачкала, Левченко М. Т. из энергоучастка и многие другие².

По разработке членов НТО Савченко из Шматко в вагонном депо Дербент были осуществлены работы по устройству наружной обмывки вагонов перед подачей на ремонт. Кроме того, по перспективному плану, разработанному и утвержденному на совете НТО, в дербентском вагонном депо были завершены работы по строительству нового монтажного цеха, удлинению колесного цеха со сменой перекрытия, смонтирована и пущена в эксплуатацию новая мощная компрессорная, пущена в эксплуатацию машина для правки стоек и верхней обвязки кузова полувагонов.

Дальнейшее внедрение прогрессивной технологии на верхнем строении пути на железобетонных шпалах и бесстыкового пути

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1980 г.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1980 г.

² Там же.

потребовало от работников дистанций усиленно работать над механизацией путевых работ. На подбивке шпал стали использоваться шпалоподбивочные машины ШПМ-02, переносные пневмоинструменты улучшенной конструкции, а на среднем и подъемочном ремонте пути тяжелая машина ВПО-3000.

В 1980 г. на отделении в хозяйстве энергетики была внедрена система телеуправления всего участка с центрального пункта, в которую вошли 8 изобретений, внедренных впервые.

Внедренная новая технология — маршрутная система эксплуатации локомотивов на полигонах большой протяженности (Батаяск — Дербент — 1154 км), позволила сократить пробеги электровозов между ТО-2 на 20%, увеличить их полезную работу на 15 часов, добиться годовой экономии более 2 млн. квт. ч электроэнергии¹.

Выполненные на отделении важные работы по дальнейшему наращиванию технического потенциала дороги на счет развития пропускной и перерабатывающей способности станции и участков, внедрения новой техники и прогрессивной технологии, усиления мощности пунктов по подготовке вагонов под перевозки, грузового хозяйства, технической базы по ремонту подвижного состава позволили увеличить грузооборот отделения. Большие задачи встали перед железнодорожниками Дагестана в начале 80-х годов. По сути дела на тех же мощностях следовало в ближайшие годы увеличить на 7% объем перевозок, что было возможно при условии, что на всех участках и всех отраслях транспортного хозяйства будет осуществлен переход на более совершенную прогрессивную технологию, устранены узкие места в эксплуатационной работе, будет обеспечена ритмическая слаженная работа всех предприятий отделения.

Для этого на отделении решался ряд неотложных задач. Было установлено перспективное задание — ежегодный прирост веса поезда на 100 т, т. е. повышение его на 3—3,5% в год.

Учитывая, что проведение ежедневно одного сдвоенного поезда дополнительно дает возможность повысить средний вес поезда по отделению на 30 т, необходимо было ежегодно увеличивать количество сдвоенных поездов на 3—4 поезда в среднем в сутки, а в целом за 1981—1985 гг. — на 18 поездов, т. е. примерно пятую часть поездов отправлять одвоенными.

Развернувшиеся работы по удлинению путей на гладком ходу позволили оперативнее формировать сдвоенные поезда, не мешая маневровой работе и продвижению поездопотока, создали возможность обгона сдвоенных поездов пассажирскими, увеличили провозную и пропускную способность. Были завершены работы по удлинению путей на станциях Избербаш, Темиргое, Кадиярт, Махачкала и Дербент.

В целях ускорения продвижения поездов по участкам были осуществлены работы по оздоровлению путевого хозяйства. После проведения капитальных путевых работ отменено с начала года 70 предупреждений об ограничении скорости движения поездов.

На отделении немало было сделано по техническому перевооружению основных хозяйств, позволившему поднять уровень эксплуатационной работы.

В этом направлении много было сделано в вагонном депо Дербент, где были построены и пущены в эксплуатацию пункт обмывки рам и холодных частей вагонов перед подачей в ремонт, успешно решен вопрос обеспечения ПТО сжатым воздухом, произведена реконструкция ряда цехов депо.

В стадии завершения находилась большая работа по строительству нового здания АКП и оборудованию его новейшим технологическим оборудованием большой производительности. Практически все отделение было оборудовано диспетчерским контролем за движением поездов, большинство линейных станций оборудовано маневровой и парковой радиосвязью. На узловых станциях была введена и действовала АТС. Завершались работы по вводу АТС на станции Махачкала-сортировочная.

В хозяйстве энергетиков использовались последние достижения техники, касающиеся устойчивой работы устройств энергоснабжения. Так, на отделении были введены в строй быстродействующая защита фидеров с контролем исправности, дистанционное телеуправление разъединителями контактов сети, соединение проводов контактной сети с использованием методов взрыва и ряд других.

Наряду с выполненными работами по ограждению грузовых дворов, вводу площадки для большегрузных контейнеров, укладке дополнительных погрузо-разгрузочных путей на ряде станций была проведена большая работа по реконструкции станции Дагестанские Огни с укладкой нескольких дополнительных путей и развитием грузового двора.

Ввод в эксплуатацию грузового комплекса на ст. Дагестанские Огни значительно разгрузил станцию Дербент, дав возможность перенести часть грузовых операций с Дербента на станцию Дагестанские Огни.

Переход на электрическую тягу способствовал более интенсивной работе железнодорожного транспорта. Только за десять лет по сравнению с 1975 г. на 14% увеличился вес поезда, который достиг более трех тысяч тонн, на 10% увеличилась его длина — приблизительно до 60 вагонов. О возросшей интенсивности работы железнодорожного транспорта свидетельствует и такой факт: в 1975 г. через Махачкалу проходило около 60 тыс. железнодорожных составов, в 1985 г. их число достигло 80 тыс.¹

¹ Гафуров И. А. Научно-технический прогресс и формирование квалифицированных рабочих. Махачкала, 1980. С. 29.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1980 г.

В декабре 1982 г. на расширенном заседании коллегии МПС была определена широкая программа конкретных действий, с тем чтобы в кратчайшие сроки коренным образом изменить положение дел и добиться крутого подъема работы транспорта.

Прежде всего изменено само отношение к плану перевозок. На укрепление плановой дисциплины, на воспитание у каждого железнодорожника чувства личной ответственности за выполнение плана перевозки была направлена большая кропотливая работа в коллективах всех предприятий.

Принятые меры, проделанная большая работа не замедлили сказаться на деятельности железнодорожного транспорта Дагестана.

В условиях интенсивного движения, когда почти полностью использовалась пропускная способность участков, главным и самым крупным резервом становилось повышение веса и длины поездов по опыту Московской железной дороги.

Коллектив отделения дороги явился инициатором на Северо-Кавказской железной дороге организации и проведения сдвоенных поездов по примеру москвичей.

Дальнейшее развитие и распространение получило на предприятиях отделения соревнование за комплексное приведение хозяйства в образцовое состояние под девизом: «Каждому километру, каждому перегону — отличное качество». Эта инициатива стала основой повышения скорости и обеспечения безопасности движения поездов.

Все шире распространялся на отделении опыт предприятий железнодорожного транспорта и промышленности Львовской области по комплексной системе эффективного использования вагонов. По этому методу работало более 40 предприятий республики, в результате чего на этих предприятиях значительно был сокращен простой вагонов.

Большую работу в деле совершенствования технологических процессов, внедрения новых прогрессивных методов и механизации труда вели изобретатели и рационализаторы отделения.

В числе лучших рационализаторов — главный механик локомотивного депо Махачкала Гасанов А. К., награжденный знаком «Отличник изобретательства и рационализации», Северо-Кавказской железной дороги, мастера вагонного депо Махачкала Нератин В. и Загора М. А., начальник тяговой подстанции Дербент Левченко И. Т., ст. электромеханик Лемашенко В. Н. и многие другие.

Большая заслуга в создании на отделении атмосферы творчества, новаторства принадлежала в локомотивном депо Махачкала машинистам Кириченко В. И., Лосеву А. А., Гусейнову М. М., Муртузалиеву С. К., слесарю Сунгурову М. Т.

Хороших показателей в работе добивались на станции Махачкала-сортировочная маневровые диспетчеры Железняк П., Шамсудинов М., составители поездов Маликов и Атаев А.; на

станции Дербент — диспетчеры Дзарасов Х., дежурный по станции Миронова А., составитель поездов Коваль И.

За комплексное содержание в образцовом состоянии всех трех отраслей хозяйств пути — энергетики, сигнализации и связи — трех перегонам и одной станции были присуждены отделенческие знаки качества.

Высокие конечные результаты работы отделения — это заслуга, в первую очередь, передовиков, новаторов производства, лучших из лучших среди тружеников отделения. Это маневровые диспетчера на ст. Махачкала Железняк, Уружбеков, составители поездов Атаев, Мирзоев, машинисты Адилов, Кебедов, Прокопенко, осмотрщики Абдурагимов, Перегудов, дорожные мастера Ибрагимов, Бахмудов и многие многие другие.

Достойный вклад в дело улучшения работы отделения внесли рационализаторы и изобретатели, которыми за 1983 г. разработано 583 и внедрено 560 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 322,6 тыс. руб.¹

На отделении была внедрена инициатива Иноземцева В. И. «Технология использования бригады хозяйственного локомотива для совмещения работы составителей поездов и осмотрщиков вагонов».

Коллективом станции Махачкала-порт одобрен и внедрен опыт станции Бескудниково «Новая технология формирования многогрупповых составов».

Дальнейшее распространение на отделении получил опыт Львовской железной дороги «Комплексная система эффективного использования вагонов». Заключено 165 договоров с предприятиями, экономия вагоно-часов составила 43 387, 1808 вагонов.

Проводилась работа по развитию повышения эффективности бригадной формы организации и стимулирования труда.

Дальнейшее распространение получил опыт станции Кинель по интенсификации приема и отправления поездов на сортировочных станциях.

Не потеряла своей актуальности передовая инициатива дважды Героя Социалистического Труда машиниста Соколова. На личную сохранность им взято более 600 технических единиц, в том числе более 42 вагонов, 113 локомотивов, 54 станков и т. д.

По опыту работы Ленинградского транспортного узла на отделении организовано комплексное соревнование коллективов железнодорожников, морского порта, перевалочной нефтебазы и автомобилей за ускорение доставки грузов, досрочное выполнение заданий пятилетки.

Всемерно развивая трудовое содружество и работая в тесном контакте со смежниками, коллектив отделения дороги добился определенных успехов в области повышения качества перевозок.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1983 г.

Ширилось и развивалось соревнование под девизом «За узел высокой эффективности».

Еженедельно советы узлов рассматривали на своих заседаниях нерешенные вопросы, намечали меры по ликвидации узких мест в работе узла.

Участие в соревновании «За узел высокой эффективности» и осуществление мер по ускорению переработки вагонопотока позволило в 1983 г. коллективу станции Махачкала-сортировочная снизить простой транзитного вагонопотока на 0,1 часа против задания¹.

К 1985 г. на Махачкалинской дистанции пути 3 перегона протяжением 42 км, на Дербентской дистанции 4 перегона протяжением 43 км имели дистанционный знак качества; в энергохозяйстве 7 участков и связи 12 околоток, линии автоблокировки, протяженностью 86 км и 59 стрелок ЭЦ содержались в отличном состоянии и имели знак качества².

За образцовое состояние всех трех отраслей хозяйств — пути, сигнализации и связи, энергетики — перегонам Карланюрт — Хасавюрт, Дербент — Араблинская, Мамедкала — Даг. Огни и станции Карланюрт были присуждены отделенческие знаки качества³.

Коллектив Махачкалинского отделения одним из первых на Северо-Кавказской дороге поддержал инициативу москвичей по увеличению провозной и пропускной способности участков за счет вождения сдвоенных и тяжеловесных поездов.

Разработав четкую технологию формирования и вождения одним электровозом сдвоенных поездов по отделению, железнодорожники развернули широкое соревнование за наибольшее число сдвоенных поездов в каждой смене.

За 1983 г. сформировано и отправлено 1169 сдвоенных поездов по отделению, 18830 тяжеловесных поездов, перевезено сверх весовой нормы свыше 9,4 млн. т дополнительного груза⁴. Свои обязательства по этим пунктам коллектив отделения дороги перевыполнил.

Постоянно изыскивая и используя имеющиеся ресурсы производства, коллектив отделения не только обеспечил выполнение задания по росту производительности труда в 1983 г., но и достиг уровня производительности труда, запланированного, на конец 1985 г.

В соответствии с намеченными мероприятиями по повышению производительности труда внедрены новые технологические процессы работы станций Тарки и Дагестанские Огни. На станции Махачкала-сортировочная использовался опыт ст. Кинель, по ру-

ководству приемом и отправления поездов, на ст. Дербент изменен порядок приема, сдачи и пересылки перевозочных документов.

В вагонном депо Махачкала была внедрена новая технология ремонта контейнеров, в локомотивном депо Дербент введен в эксплуатацию механический цех с установкой станочного оборудования, на узле Махачкала-сортировочная завершилась пуско-наладочная работа по АТС.

В 1983 г. в соответствии с планом технического развития и организации производства на отделении внедрены прогрессивные технические нормы загрузки вагонов, использование которых позволило поднять статистическую нагрузку на вагон; на погрузочно-разгрузочных операциях внедрены дополнительно дизельный погрузчик и электрокозловой кран.

На станции Махачкала-сортировочная смонтирована и пущена в эксплуатацию АТС на 400 номеров, станции Темиргое и Карланюрт оборудованы двусторонней громкоговорящей радиосвязью, станция Каякент — маневровой радиосвязью.

В вагонном депо Дербент внедрена новая технология ремонта воздухораспределителей и тормозной аппаратуры с установкой нового технологического оборудования, механизирована погрузка металлорама с установкой козловой крана.

Всего по мероприятиям новой техники предусматривалось внедрить 29 объектов новой техники. Фактически за 1983 г. внедрено 29 объектов. Экономический эффект от использования новой техники в 1983 г. составил 146,1 тыс. руб.¹

С начала 1981 г. на отделении проводилась планомерная работа по внедрению новой формы и организации труда с применением коэффициента трудового участия (КТУ) и коэффициента качества труда (ККТ).

При внедрении бригадной формы организации труда обращалось особое внимание не на увеличение производственных бригад, а на качественную сторону этого вопроса, т. е. на закрепление ранее достигнутых успехов и внедрение КТУ и ККТ в ранее созданных бригадах.

Таким образом, численность бригад с оплатой за конечные результаты труда по КТУ и ККТ на отделении доведена на 1 января 1984 г. до 93 бригад с охватом 1044 человек, или 20,1% общего числа рабочих².

Неплохо был поставлен вопрос с внедрением бригадной формы организации труда в вагонном депо Махачкала, где по этому методу работали 5 бригад в цехе пропарочной станции, 2 бригады в вагонсборочном цехе и 8 бригад в резерве проводников.

В целях активизации работы по дальнейшему повышению творческой активности работников всех служб (вагонной, локо-

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1983 г.

² Там же. Материалы за 1985 г.

³ Там же.

⁴ Там же.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1984 г.

² Там же.

мативной, движения), воспитанию чувства коллективизма, повышению ответственности каждого работника за результат своего труда и за конечные результаты всего коллектива, а также в целях повышения производительности труда, ускорения продвижения вагонов по отделению с 1 января 1984 г. на ст. Махачкала-сорттировочная была введена новая единая комплексная бригадная форма организации и стимулирования труда среди существующих бригад ст. Махачкала-сорттировочная, вагонного и локомотивного депо с распределением премии между членами бригад по коэффициенту качества труда (ККТ).

С марта 1984 г. аналогичная единая комплексная бригада была внедрена на ст. Дербент; кроме того, в единые комплексные бригады включились работники дистанции сигнализации и связи, энергоучастка и дистанции пути, что позволило значительно улучшить работу узлов на ст. Махачкала-сорттировочная и Дербент¹.

По итогам работы в 1983 г. коллективу Махачкалинского отделения было присуждено переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

С 1 января 1986 г. Махачкалинское отделение дороги и вся Северо-Кавказская железная дорога получили разрешение на перевод на новый экономический эксперимент по опыту Белорусской железной дороги.

Еще до перехода на этот метод работы на отделении осуществлялись элементы этого метода.

Так, с каждым годом увеличивалось количество «двоенных» поездов, формируемых и пропускаемых по отделению, достигнув 12 поездов в среднем в сутки.

Применялась комплексная система эффективного использования вагонов (КСЭИВ), распространялся передовой опыт Ленинградского морского порта по организации слаженной работы железнодорожников, морского порта и автомобильного. С 1985 г. на отделении внедрены опыт Львовского отделения дороги по организации единых комплексных бригад, в состав которых включены работники технологических групп станций Махачкала и Дербент, локомотивных и вагонных депо, дистанции сигнализации и связи, пути, энергоучастка с единым показателем — отправление вагонов.

Однако, за исключением веса поезда, рост основных показателей по годам был небольшим, а ежегодный рост производительности труда в среднем немного превышал 2%².

В работе отделения было немало нерешенных вопросов, недостатков. Имелись большие недостаточно используемые резервы.

Переход на экономический эксперимент должен был позво-

нить, и как показывают первые результаты, позволил решить эти задачи.

Смысл экономического эксперимента заключался в том, чтобы на основе повышения дисциплины, организованности и ответственности, форсированного внедрения достижений научно-технического прогресса, смелого и решительного обновления технологических и технических нормативов, дальнейшего совершенствования организации производства, труда и структуры управления подвижного состава значительно ускорить темпы роста производительности труда и ввести новые повышенные тарифные ставки (оклады) полностью за счет внутренних источников отделения, без дотаций государства, т. е. в пределах имеющегося планового фонда зарплаты.

Контрольная цифра по высвобождению штата — 1200 чел. в целом по отделению из общей численности 8600 чел. была выполнена — высвободив 1199 человек¹.

В ходе перехода на новый эксперимент решались сложные технические и организационные вопросы.

Так, на ст. Махачкала-сорттировочная был решен вопрос о закрытии пунктов коммерческого осмотра вагонов и его работа была возложена на осмотрщиков вагонов с совмещением технического осмотра вагонов.

В дистанции сигнализации и в энергоучастке осуществлялось высвобождение штата за счет расширения зоны обслуживания и уплотнения рабочего времени.

Значительная работа проведена по высвобождению штата на линейных станциях за счет расширения зоны обслуживания и совмещения профессий. И эта работа проводилась не шаблонно, а с учетом особенностей работы каждой станции.

На отдельных станциях с небольшим объемом пассажирских перевозок высвобождались билетные кассиры, а продажа билетов возлагалась на начальника станции, дежурного по станции, приемосдатчика или товарного кассира.

Объединились должности приемосдатчиков и товарных кассиров и т. д.

Использование опыта Белорусской железной дороги, разъяснительная работа на предприятиях и в системе экономического образования развили инициативу железнодорожников отделения, от которых стали поступать ценные предложения по совершенствованию технологии и организации эксплуатационной работы. Так, машинист тепловоза Иноземцев В. И. предложил, предварительно обучив помощника локомотива профессиям составителя поездов и осмотрщика вагонов, на небольших линейных станциях обходиться без составителей поездов и осмотрщиков вагонов. Работа по составлению поездов и осмотру вагонов возлагалась на

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1984 г.

² Там же. Материалы за 1986 г.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1986 г.

помощников машинистов, а в это время машинист замещал своего помощника.

Этот метод впервые начал внедряться на отделении, нашлись последователи на других отделениях и дорогах.

В ходе эксперимента, как и на Белорусской железной дороге, значительное высвобождение штата на отделении не привело к ухудшению работы, а наоборот, резко сократились потери рабочего времени, прогулы, нарушения трудовой дисциплины, повысилось качество выполняемой работы. Предприятия при сокращении оставляли наиболее квалифицированных и дисциплинированных работников. Повысился уровень трудовой сознательности и ответственности за порученный участок работы.

Улучшилась структура аппарата отделения. Ликвидированы 3 отдела: локомотивный, вагонный и пути, а также технологическая группа. Вместо них создан с меньшим штатом, производственно-технический отдел, который будет решать оперативные вопросы управления производством, руководить и организовывать комплексное техническое развитие всех отраслей железнодорожного транспорта.

На отделении проводилась работа по совершенствованию нормирования труда.

Проводились мероприятия по ликвидации ручного труда, обеспечению совершенными инструментами, осуществлялись аттестация рабочих мест, фотографии рабочего дня и другие мероприятия.

По состоянию на 5 июня с начала эксперимента из 6240 действующих норм выработки пересмотрено 4181¹.

Проведена перетарификация работ. Большое внимание уделялось трудоустройству высвобождаемого штата. Каждому высвобождаемому работнику предлагалась работа в системе предприятий промышленного транспорта (ППЖТ), на строительстве объектов отделения, в строительных организациях Дагестана, на заводах, с которыми уже имелась предварительная договоренность.

За незначительный срок, около полгода с начала осуществления экономического эксперимента, отделение достигло ощутимых результатов в выполнении объемных, качественных и финансовых показателей. Так, план погрузки за этот период перевыполнен на 218 тыс. тонн или на 4% и против прошлого года погрузка возросла на 10,3%².

Оборот вагона ускорился против задания на 0,13 суток, или 11,6%, и против 7 месяцев прошлого года на 0,17 суток, или на 15,2%³. Средний вес грузового поезда по сравнению с 1985 г. был поднят на 44 т. Статистическая нагрузка вагонов по сравнению

с прошлым годом повысилась на 1,2 т, или на 24%, участковая скорость движения поездов возросла на 3,5 км/час, или на 11,5%¹.

Особенно высокие результаты были достигнуты по производительности труда, которая возросла за 7 мес. 1986 г. против соответствующего периода 1985 г. на 14,7%².

Проведенная работа по переходу на экономический эксперимент, результаты производственно-финансовой деятельности, полученная экономия фонда заработной платы позволили осуществить с 1 июля 1986 г. 1-й этап перехода на новую систему оплаты труда, т. е. перевести на эту систему рабочих ведущих профессий, связанных с движением поездов, и рабочих, занятых на ремонте подвижного состава, механизаторов на выгрузке вагонов и другие профессии.

На отделении развернулась работа по переходу на новую систему хозяйствования. Однако, несмотря на то, что имеется опыт организации этого перехода на Белорусской железной дороге, вопрос этот решался не комплексно, односторонне. Осуществлялись лишь мероприятия по повышению производительности труда, не было точных регламентаций по расширению прав отделения в использовании экономии фонда заработной платы, использования децентрализованных источников финансирования капитальных вложений и обеспечении их материальными ресурсами.

Окончательное решение всех этих вопросов затягивалось. Так, например, из выделенного отделению на 1986 г. фонда развития Управление дороги производит изъятие 520 т. руб., или 91% всего фонда, а по фонду соцкультурных мероприятий и жилищного строительства 140 тыс. руб., или 53%³.

Одним из важнейших факторов улучшения эксплуатационной работы и получения высоких конечных результатов явилось выполнение ряда мероприятий по совершенствованию воспитания и обучения рабочих кадров, повышению трудовой и технологической дисциплины.

На предприятиях отделения в 80-е годы проводилась значительная работа по обеспечению роста уровня образования и деловой квалификации рабочих кадров. Около 300 кадровых работников участвовало в подготовке рабочих кадров, являлись преподавателями, мастерами и инструкторами производственного обучения. В их распоряжении находилась достаточная материально-техническая база, состоящая из 23 кабинетов технических знаний, учебных классов и мастерских⁴.

Особенно большая работа по переподготовке кадров была проделана в период подготовки и перехода всего главного хода отделения с тепловозной на электрическую тягу. Более 800 маши-

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1986 г.

² Там же.

³ Там же.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1986 г.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Гафуров И. А. Указ, соч, С, 86.

нистов и помощников машинистов были заранее обучены вождению электровозов и буквально в считанные недели после ввода в эксплуатацию электротяги этим самым прогрессивным видом тяги полностью был охвачен весь объем перевозок¹.

В кратчайшее время была произведена переподготовка слесарей-ремонтников на техническом обслуживании и текущем ремонте электровозов.

В начале 80-х годов было организовано новое электровозное депо на станции Дербент и проведена значительная работа по его укомплектованию рабочими кадрами.

Решая вопросы подготовки кадров, отделение дороги приняло долевое участие вместе с Минераловодским и Грозненским отделениями в строительстве Дортехшколы на станции Беслан, которая готовила для 3-х отделений, в том числе и Махачкалинского, кадры массовых профессий, таких как приемосдатчики груза и багажа, составители поездов, машинисты, осмотрщики вагонов.

Кроме того, в СГПТУ станции Дербент готовились помощники машинистов, электромонтеры контактной сети, бригадиры пути, осмотрщики вагонов, дежурные по станции, электромонтеры СЦБ и связи.

Большую роль в подготовке кадров рабочих профессий играл самоотверженный труд наставников, особенно в таких предприятиях, как вагонное и локомотивное депо Махачкала и Дербент, Махачкалинская и Дербентская дистанции пути. Большую работу по подготовке кадров, привлечению молодежи на транспорт проводили машинисты-инструкторы Н. Н. Каргин, Н. П. Стихарев, Г. В. Башкирцев, П. С. Федотин, А. С. Саламатин и др.²

Однако в вопросе подготовки и обучения рабочих кадров оставалось еще много нерешенных вопросов. Хуже всего дело обстояло с кадрами электромехаников и электромонтеров контактной сети и тяговых подстанций. Контингент этих работников был укомплектован от потребности по технологическому процессу всего лишь на 50%, т. е. недоставало около 100 человек. Основная трудность состояла в недостаточности базы для подготовки этих профессий (от Дербентского СГПТУ поступало всего лишь 10—20 человек) и большой их текучести.

Совершенствование трудоемких технологических операций, новаторство позволили железнодорожникам Дагестана выйти на новые, более высокие рубежи. Только за 1986—1988 гг. себестоимость перевозимых грузов на отделении была снижена на 2,3%, за счет чего получено более 3,8 млн. рублей прибыли³.

¹ Архив МО СКЖД. Материалы за 1986 г.

² Там же.

³ Там же. Материалы за 1988 г.

В связи с бурным развитием экономики республики и возрастанием грузопотоков через махачкалинский порт, в особенности нефтегрузов, в 60-е годы были продолжены комплексные работы по реконструкции и расширению морского порта. Так, в нефлетавани порта был построен второй нефтеналивной пирс на два глубоководных причала, были реконструированы причалы первого пирса, волнолом был удлинен на 650 метров, в этот же период закончилось строительство подъездных дорог к пирсам и инженерным коммуникациям.

С расширением нефтеналивной тавани порта Дагнефтеснабом были произведены большие работы по увеличению резервуарного парка, строительству железобетонной мощной наливной эстакады и прокладке новых нефтепроводов¹.

Большой комплекс работ по реконструкции и расширению был произведен также и на причалах северного мола.

Общая стоимость первой очереди реконструкции порта составила 8,5 млн. руб. Порт в этот период оснащался новой техникой — порталными кранами грузоподъемностью до 15 тонн, электропогрузчиками, транспортерами, тележками и другой техникой. В связи с этим изменились и условия труда портовых рабочих. Уже в 1962 г. на каждые 100 рабочих, занятых на погрузке и выгрузке, приходилось примерно в 13 раз больше специальной техники, чем в 1952 г.²

Ускорение грузовых операций требовало от портовиков постоянного и настойчивого совершенствования технологических операций, выбора наиболее рациональных схем организации грузовых работ, внедрения высокопроизводительных перегрузочных машин и приспособлений.

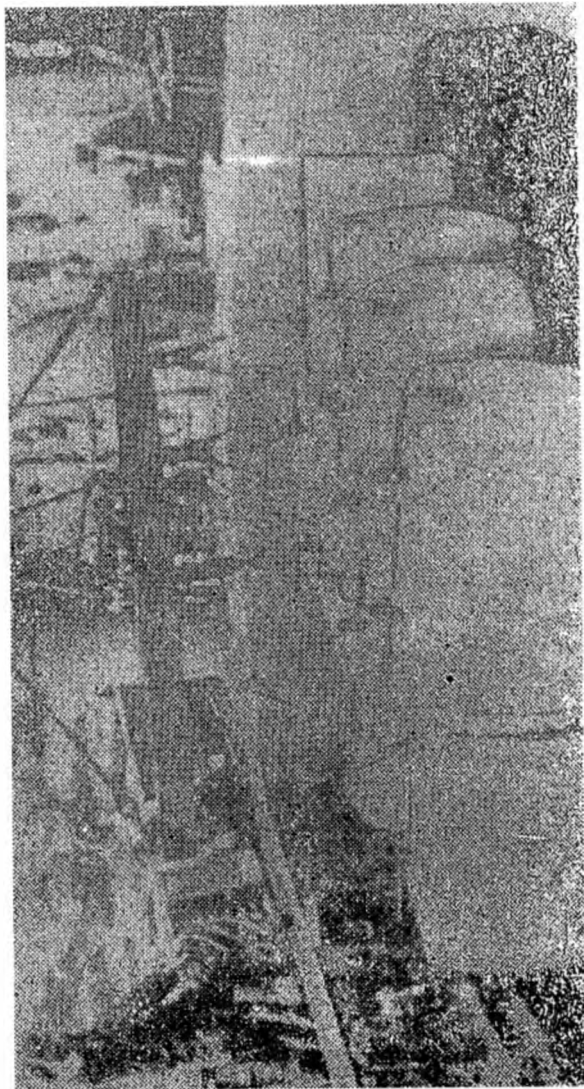
Понимая и учитывая эти обстоятельства, администрацией совместно с профкомом была разработана целевая программа по руководству движением рационализаторов и изобретателей, активизации научно-технического общества (НТО) порта, широкому поиску и обучению передовым, новаторским приемам и методам труда и снижению затрат³.

Рост парка погрузочной техники потребовал увеличения числа механизаторов, составивших в 1963 г. треть всего контингента работников грузового района. Однако односторонняя ориентация на внедрение новой техники без соответствующего изменения организационных форм не могла дать должного эффекта. Преобладание ручного труда становилось серьезным тормозом на пути повышения эффективной деятельности порта. В стране в этот период на узких и трудоемких участках производства стали

¹ ПАДО. Ф. 1, Оп. 122, Д. 8, Л. 129.

² Там же. Л. 138.

³ Там же. Оп. 139, Д. 238, Л. 19.



Выгрузка хлопка в Махачкалинском морском порту. 1961 г.

создаваться комплексные механизированные бригады, позволявшие резко повысить производительность труда.

Тщательно изучив на месте опыт комплексных бригад ленинградского и таллинского портов, махачкалинские портовики приступили к созданию постоянных комплексных бригад¹.

Портовые рабочие обучались управлению электропогрузчиками, автопогрузчиками, тракторами, кранами.

Силами членов НТО порта были подготовлены кадры для работы в комплексных бригадах: 107 водителей автопогрузчиков и электропогрузчиков, 48 трактористов, 26 крановщиков.

Прежде чем приступить к созданию комплексных бригад в коллективе была проведена большая разъяснительная работа о преимуществах новой прогрессивной формы организации труда. Из опытных крановщиков-сдельщиков 14 человек вошли в комплексные бригады, 12 — в бригады технического обслуживания слесарями наладчиками машин².

Новая прогрессивная форма организации труда на погрузочно-разгрузочных работах полностью себя оправдала. Переход к комплексным бригадам позволил увеличить среднемесячную производительность труда в целом по порту на 33,5%.

Руководство каспийского пароходства провело в апреле 1964 г. в махачкалинском порту семинар-совещание руководителей портов и представителей общественных организаций портов Каспия, где был изучен опыт махачкалинских портовиков по организации перегрузочных работ³.

По примеру махачкалинских портовиков комплексные бригады были созданы во всех портах Каспийского бассейна: Баку, Красноводске, Октау, Гурьеве, Астрахани и др.⁴

Важными в последующие годы этапами механизации грузовых работ явилось внедрение перевалки леса порталными кранами, оборудованными лесными грейферами. Если раньше при работе стропами по варианту трюм — кран — склад было занято девять человек и выработка на одного рабочего за смену составляла 26 тонн, то при использовании лесных грейферов число работающих с одним порталным краном сократилось до двух, а выработка на каждого возросла до 142 тонн в смену. Повысилась производительность труда и после внедрения машины для торцовки круглого леса⁵.

Наряду со значительными достижениями махачкалинских портовиков в развитии и реконструкции порта, повышении уровня комплексной механизации, определенные трудности вносили в его работу экономически неоправданные командные методы руководства Каспийского пароходства. Главный инженер махачка-

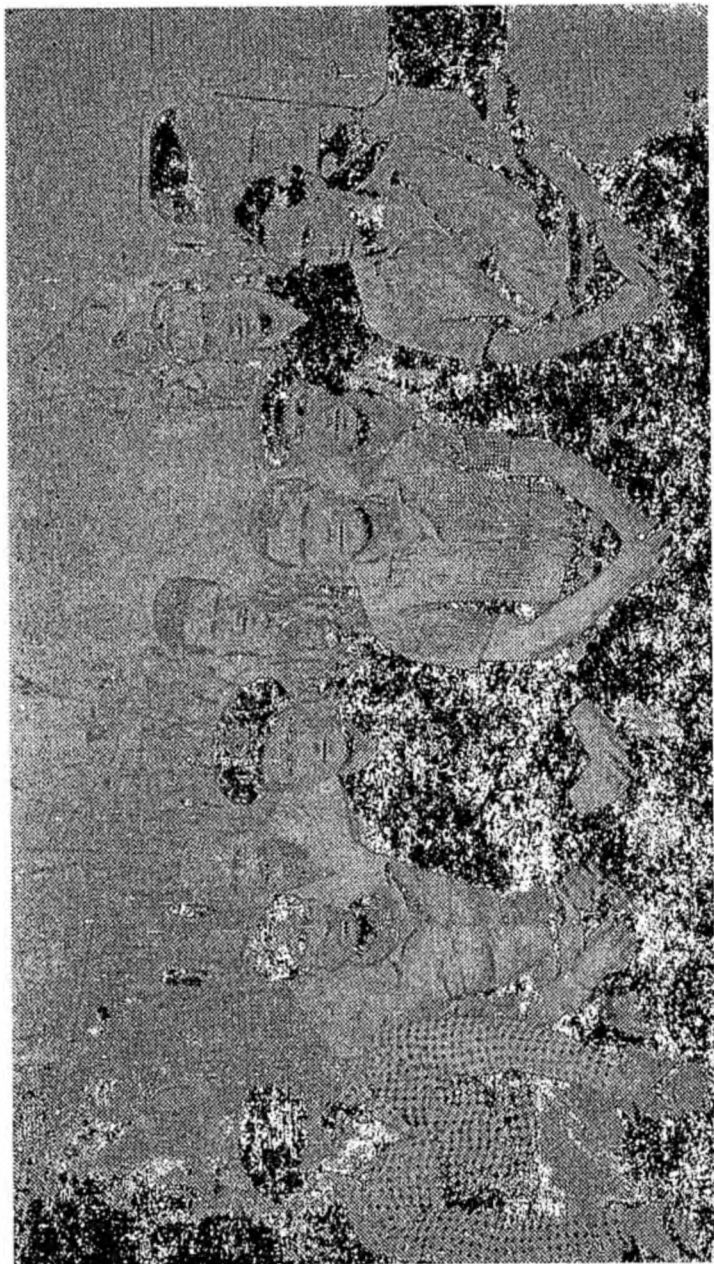
¹ Омаров О. Ю. Морские ворота Дагестана. Махачкала. 1973. С. 44.

² Там же. С. 45.

³ Там же.

⁴ Блокнот агитатора и политинформатора. 1975. № 11. Л. 3.

⁵ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 46.



Группа механизаторов-докеров Махачкалинского морского порта. 1969 г.

линского порта Омаров О. Ю. убедительно, на основе глубокого экономического анализа вскрыл грубые просчеты «Каспгара» в организации перевозок в районе Каспийского бассейна.¹ В своих неоднократных выступлениях, докладных записках он, в частности, отмечал: «Нерешенным остался вопрос о перевалке морем сухих грузов на Махачкалу. Транспортная бассейновая схема перевозок грузов по Каспийскому морю страдает многими недостатками». Основная суть проблемы сводилась к тому, что к Махачкалинскому порту ввиду благоприятного географического положения тяготеют многие экономические районы страны и в первую очередь среднеазиатские республики, расположенные на восточном берегу Каспия. Со времени строительства порта грузопоток шел через махачкалинский порт, тесно связанный с красноводским портом. С вводом же в эксплуатацию бакинской паромной переправы грузы в Среднюю Азию стали доставляться по железной дороге до Баку и порт лишился своих традиционных грузов.

Было принято решение направить весь поток грузов в Баку, а потом на пароме в Северный Казахстан. Такой вариант транспортировки грузов многие специалисты также считали не оптимальным. Экономическая целесообразность перевозки грузов через Махачкалу опять принесена была в жертву волевому решению руководства Каспароцентра. Об этом свидетельствовали еще раз данные проектного института «Каспморнимпроект». В 1965 г. он составил технико-экономический доклад (ТЭД) по этому вопросу. Таким образом, стоимость перевозки одной тонны груза на паромной переправе Шевченко — Баку составила 1 р. 44 к., на паромной же перевозке Шевченко — Махачкала — 93 к., только транспортные издержки по перепробегу вагонов между Баку и Махачкалой составляли свыше 1 млн. руб. ежегодно.

Затраты на паромную переправу Шевченко — Баку окупались за 4 года, а переправы Шевченко — Махачкала — за 11 мес.

Кроме того, в случае строительства переправы в Махачкале денег затрачивалось на 3 млн. руб. меньше.

Причем перевозка грузов через Махачкалу значительно сэкономила бы время доставки их получателю.

Сооружение паромной перевозки Шевченко — Махачкала дало бы возможность экономически рационально решить не только вопрос транспортировки мангышлакской нефти, но и всего грузооборота между Северным Кавказом и Средней Азией, между Европейской частью страны и целинным краем.

В настоящее время значительная часть грузов, тяготеющих к махачкалинскому порту, перевозится из Средней Азии на Северный Кавказ, Украину и обратно круглым путем, минуя Каспийское море. Перевозка этих грузов на паромных переправах Махачкала — Красноводск и Махачкала — Шевченко намного

¹ Даг. правда 1966. 10 марта; Сов. Дагестан. 1966. № 1. С. 25—31.

ускорила бы их доставку адресатам и удешевила транспортные расходы более чем в 6 раз¹.

Неравномерность, неритмичность поступления грузов в порт, изменения в характере грузов постоянно требовали от работников порта гибко изменять технологические процессы, изыскивать постоянно более рациональные схемы: В 1960 г. была резко увеличена переработка трудоемких грузов, таких как сульфат, суперфосфат, а также оборудование и прочие грузы, идущие на восточный берег Каспия. Указанные грузы составили в общем грузопотоке за год 276,7 т, или 56,0%². Такое увеличение трудоемких грузов повлекло к невыполнению заданий по плану производительности на одного грузчика и на одного работника, занятого погрузочно-разгрузочными работами.

Рационализаторы порта, проанализировав положение с неудовлетворительной перевалкой крупной партии суперфосфата, когда ручная разгрузка не обеспечивала нужных темпов перевалки, создали штаб при парткоме, в который вошли умелые и знающие специалисты порта, возглавившие работу по решению этой задачи.

В короткие сроки механизаторами погрузрайона Ю. В. Бутвиным, Л. А. Олюниным, Г. Г. Дубским были спроектированы и изготовлены механические лопаты. Производительность каждой бригады увеличилась более чем в два раза, чистая экономия составила более 20 тыс. рублей³.

Успешно выполняется операция по переработке грузов с помощью универсальных площадок. В течение 1960 г. всего с помощью универсальных площадок было погружено 1235 т грузов. За счет внедрения универсальных площадок в переработку продовольственных грузов, кирпича, цемента и других грузов было сэкономлено 1200 человеко-смен.

За хорошие показатели в работе в 1960 г. за выполнение отдельных заданий администрацией было объявлено работникам порта 408 благодарностей. В честь сорокалетия ДАССР 7 работников награждены Почетной грамотой ММФ, 6 — значком «Почетному работнику морского транспорта».

За высокие производственные показатели и активное участие в общественной жизни коллектива порта крановщица Шагинова В. Г. удостоена высокого звания Героя Социалистического Труда, слесарь Максимов И. М. награжден орденом Трудового Красного Знамени, главный инженер порта Омаров О. Ю. — орденом «Знак почета», грузчик Гасанов М. — медалью «За трудовое отличие»⁴. В целом коллектив порта был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР. В деятельности

порта главенствующее положение занимал творческий подход к решению производственных вопросов.

До 1962 г. рассмотрением и внедрением рацпредложений в порту занимался административный орган — технический совет, созданный по приказу начальника порта и состоявший в основном из руководителей хозяйств и отделов.

Узнав, что на передовых предприятиях Москвы функции технических советов передаются советам НТО, на первом же собрании члены НТО записали в резолюции: «Просить начальника порта передать функции технического совета совету НТО порта выполнять его работы в общественном порядке». Так впервые общественность взяла полностью работу рационализаторов под свою опеку. Результат сказался сразу же. Резко увеличилось количество рационализаторов, усилился приток ценных предложений¹.

Большим авторитетом среди портовиков пользовался старший электрик Александр Яшкин. Неоднократно предлагал он различные усовершенствования и приспособления, значительно облегчающие работу механизаторов порта. Рассматривая работу электрических порталных кранов «Ганц», которыми был оснащен порт, он обратил внимание на недостаток, заключающийся в том, что при подъеме груза любого веса включались в работу два электромотора. Если же надо было работать на одном моторе, то для этого необходимо было на щите в машинном отделении выключить рубильник другого мотора. При этом выключался из цепи электротормоз, что противоречило правилам техники безопасности.

Ключ к решению проблемы был найден А. Яшкиным. Причем это решение давало сразу два хороших результата: сэкономило электроэнергию и соблюдались правила техники безопасности. Сущность предложения заключалась в изготовлении специального переключателя и установке его в кабине крановщика с включением в цепь управления электродвигателями. Установка переключателя непосредственно в кабине позволяла крановщику не выходя из нее переходить на любой режим работы в зависимости от перерабатываемого груза.

Ценным в этом предложении явилось то, что при включении командоконтролера на опускание грейфера электромонтеры только будут растормаживаться, а опускание грейфера производится за счет собственного веса и веса груза. Только одно это давало 50% экономии электроэнергии.

Внедрение предложения А. Яшкина позволяло порту ежегодно по этим кранам добиваться экономии электроэнергии в пределах 30 000—40 000 квт/час.

На автомобильных кранах «Лорайн», переведенных на

¹ Сов. Дагестан. 1966. № 1. С. 30.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 649. Л. 34.

³ Омаров О. Ю. Указ. соч. С. 47.

⁴ Там же. С. 37, 38.

⁵ ЦГА ДАССР. Ф. р. 22. Оп. 35. Д. 649. Л. 50.

¹ Марциненко Л. В. Рационализаторы морского порта. Махачкала, 1963. С. 24—25.

электропривод, кабель для подключения к электрической сети обычно сматывался на противовес или укладывался на раму, что было очень трудоемким процессом и требовало дополнительно еще одного человека. Герой Социалистического Труда крановщица Вера Григорьевна Шагинова подала рационализаторское предложение — «Кабельный барабан для кранов «Лорайн». Сущность его заключалась в том, что на раму крана сбоку крепился специальный барабан, на который и наматывался кабель. Предложение было принято, но внедрение задерживалось из-за отсутствия рабочих чертежей. Член общественно-конструкторского бюро, созданного по инициативе совета НТО, инженер Ю. Н. Горбачевский безвозмездно разработал эти чертежи. Внедрение этого предложения позволило исключить привлечение дополнительного работника при подключении или отключении крана и сэкономить время на грузовых операциях. Ю. Н. Горбачевский помог также разработать техническую документацию по предложениям электрика И. А. Яшина и механика Т. В. Кирынова и др.

Не только инженеры оказывали помощь рабочим, но и рабочие часто помогали инженерам внедрять их предложения: Так, слесарь У. Д. Дантов и транспортерщик Д. Ф. Левшин приняли активное участие в монтаже и помогли внедрить предложение «Бункер для погрузки соли в крытый подвижной состав».

Большую творческую работу вел в порту электрик А. Сучков. Особенно ценным было его предложение — «Изменение схемы дистанционного включения контрольного щита на кране «Абус». Фирменное дистанционное устройство на кране очень часто выходило из строя, так как обмотка электромотора, являющегося приводом главного автоматического выключения контакторного щита, сгорала. Предложенная Сучковым схема защищала электродвигатель от сгорания и могла останавливать его в любом положении. Много рационализаторских предложений Сучков и Яшкин подали и внедрили совместными усилиями. Вдвоем они усовершенствовали контакторы кранов «Ганц», предложили специальные зажимы для подключения кранов к электроколонкам и многое другое.

При обработке судов связь между крановщиком и грузчиками обычно осуществлял специально выделенный из бригады сигнальщик. Начальник участка связи В. В. Веденяпин в содружестве с заместителем начальника погрузрайона Ю. Н. Горбачевским разработали и применили для этой цели двустороннюю рационализаторскую связь. Схема состояла из усилителя низкой частоты, двух микрофонов, двух громкоговорителей. Усилитель низкой частоты марки У-50 устанавливался в кабине крановщика. Такое размещение аппаратуры связи позволяло при необходимости сменному механику вести переговоры с крановщиком, не поднимаясь на кран. Внедрение двусторонней радиотелефонной связи на портальных кранах позволило обходиться без сигнальщика на палубе при погрузке (выгрузке) груза в трюм, что высвободило

в сутки 10 человек, дававших дополнительную выработку, равную примерно 450 тоннам.

Внедрение на грузовых операциях полуавтоматических захватов, предложенных заслуженным рационализатором Дагестана Ю. Бутвиным и Л. Лениным, принесло порту в 1972 г. 140 тыс. руб. дохода¹.

Передовики и изобретатели порта, постоянно совершенствуя технологические операции, планомерно повышали уровень комплексной механизации в порту. Когда-то уровень комплексной механизации работ в порту превысил сначала 60, потом 70, а скоро и 80%. Теперь с помощью машин и механизмов обрабатывалось 86% грузов. Добиться полной механизации погрузки-выгрузки, свести к минимуму и исключить совсем тяжелый труд на обработке грузов — задача, которую поставили перед собой передовики и рационализаторы порта.

Под руководством инженера Ю. Бутвина был сконструирован и изготовлен опытный образец внутривагонной машины для выгрузки мешковых грузов в крытые железнодорожные вагоны. Проведенные испытания полностью подтвердили целесообразность внедрения таких машин и перспективность их использования. В 1977 г. изобретатели, рационализаторы и конструкторы порта закончили работу и сдали машину для погрузки мешков в крытые вагоны.

Отличались своим творческим подходом рационализаторы и изобретатели, передовики и новаторы производства, среди которых кавалер ордена Трудового Красного Знамени, портовый рабочий Бижитуев, удостоенные звания лучших по профессии бригадиры М. Гусейнов, А. Лутцев, И. Ибрагимов, И. Гасанов, Г. Калаев, А. Чупанов, И. Савченко, стивидор Ю. Юсупов, электромонтер П. Постников, начальники участков Е. Заботанов, Ш. Мозес и др.²

Согласование сроков отправления и приема грузов с заказчиками, подтверждение захода в порт и отправление в очередной рейс судов, обеспечение безопасности мореплавания — эти и многие другие важные задачи выполнял коллектив связистов. Отлично справлялись со своими обязанностями почетные работники Министерства морского флота радиооператор М. Евсеев и радиотехник Н. Балыклейский, монтер АТС М. Бенагуев, радиооператор I класса М. Мооквина³.

Немало славных дел было и на счету коллектива нефтеучастка. Успеху способствовало комплексное социалистическое соревнование со смежниками — перевальщиками и железнодорожниками. Поддержав ценную инициативу ленинградцев, портовики организовали работу по взаимоувязанным непрерывным планам-

¹ Омаров Л. Ю. Указ. соч. С. 52.

² Там же.

³ Даг. правда. 1978. 2 июля.

графикам, то есть еще до захода танкера в гавань перевальщики готовили емкости, а железнодорожники, зная характер груза, — вагоны. Так транспортники боролись за эффективность и качество своего производства.

Тон в выполнении и перевыполнении заданий в порту задавали комплексные бригады. В одной из таких бригад в махачкалинском порту — передовой бригаде А. Чупанова — работал депутат Верховного Совета ДАССР, докер-механизатор Омар Ибрагимов — портовый рабочий первого класса. Наставниками его были Владимир Семенович Ноздрин, Т. В. Кирьянов, Багаутдин Асланов. Омар Ибрагимов ежедневно выполнял свою индивидуальную норму на 150%¹.

За достигнутые успехи в выполнении производственных планов по развитию морского транспорта Президиум Верховного Совета СССР Указом от 29 июля 1966 г. наградил: Орденом Трудового Красного Знамени Батырбекова Джабраила Тажудиновича — бригадира портовых рабочих Махачкалинского порта, орденом «Знак Почета» Крючкова Николая Ивановича — электрогазосварщика махачкалинского порта, Руллу Алексея Леонтьевича — начальника Махачкалинского порта, медалью «За трудовую доблесть» Раджабову Айшат — рабочую махачкалинского порта, Шахворостова Григория Георгиевича — капитана катера, медалью «За трудовое отличие» — Гусейнова Магомед Рамазановича².

Высоких результатов добились портовики в 70-е годы. За 1971—1975 гг. они дополнительно обработали около 150 тыс. тонн сухогрузов и 4,2 млн. тонн нефтегрузов. При этом производительность труда была выше запланированной на 12%, а себестоимость одной тонны переработанного груза снижена почти на 9%.

Усилия всего коллектива направлялись на вскрытие производственных резервов, интенсификацию грузовых работ, ускорение операций по обслуживанию судов для ускорения их оборачиваемости. В порту непрерывно совершенствовалась технология грузовых операций на базе типовых и опытных технологических процессов. Коллектив порта поддерживал инициативу ленинградских и одесских портовиков, начавших производить обработку судов в оптимальном режиме. Прежде чем перейти к этому методу, была проделана большая работа: проверили и откорректировали все технологические карты, составили должностные инструкции инженерно-техническим сотрудникам, укомплектовали бригады необходимым числом крановщиков, водителей малой механизации, подготовили соответствующее оборудование, грузозахватные устройства и приспособления.

Были также проведены расчеты по оптимальному заполнению различных типов судов грузами, определено, как лучше расста-

вить людей и механизмы при обработке судов, намечены и проведены конкретные мероприятия по дальнейшей механизации трудоемких процессов. Такая тщательная и разносторонняя подготовка обеспечила успех нового метода.

В трудовых коллективах разрабатывались и осуществлялись встречные планы и личные творческие планы инженерно-технических сотрудников.

Основной вклад в дело досрочного выполнения производственных заданий внесли бригады портовых рабочих погрузрайона, которые возглавляли А. Чупанов, Т. Умаров, И. Ибрагимов, М. Гусейнов. Их бригады всегда перевыполняли свои задания, встречные планы и трудовые обязательства. Бригада И. Ибрагимова по итогам Всесоюзного социалистического соревнования 1974 г. была признана победителем и награждена вымпелом Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза работников морского и речного флота.

Благодаря ударной работе всех цехов предприятия коллектив Махачкалинского торгового порта выполнил взятые обязательства на 1971—1975 гг. по всем технико-экономическим показателям еще в апреле 1975 г. и имел к концу года сверхплановую прибыль более 600 тыс. рублей¹.

Руководство порта постоянно работало над задачей увеличения фронта работ при обработке сухогрузов. Были приобретены и смонтированы два порталных крана, что сразу же позволило ускорить темпы грузоперевалок при одновременном подходе судов. Большинство портовиков развивали и совершенствовали практику совмещения профессий. Часто сменный механик выполнял обязанности стивидора, водитель трактора — бульдозериста. Докер-механизатор заменял водителя средств малой механизации и крановщика.

60—70% в комплексных бригадах могли работать на всех механизмах, которыми располагало предприятие. Уровень комплексной механизации здесь был выше планового на 2,5%, а грузооборот возрос на 10%².

За 1976—1980 гг. благодаря самоотверженному труду коллектива предприятий грузооборот порта увеличился в полтора раза и после завершения реконструкции подъездных путей достиг уже в конце 1978 г. 3 млн. т груза в год.

17 предприятий, 130 цехов, 123 участка, 719 бригад, свыше 12 тысяч рабочих приняли на себя обязательство выполнить плановые задания 1978—1979 гг. к 1-й годовщине Конституции СССР — 7 октября 1978 г. Из них два цеха, 47 бригад, 1246 рабочих достигли этого рубежа досрочно к 23 апреля 1978 г.³

¹ Блокнот агитатора и политинформатора. 1975. № 11. С. 9.

² Даг. правда. 1966. 31 июля.

¹ Сов. Дагестан. 1977. № 2. С. 14.

² Даг. правда. 1978. 23 ноября.

³ Там же. 23 дек.

Три участка порта, 4 бригады и 3 экипажа теплоходов, досрочно выполнив задания 1976—1980 гг., трудились в счет 1981 г.

Постоянный творческий поиск, новаторские неординарные подходы к решению сложных технологических операций позволили довести уровень комплексной механизации в порту до 91,3%¹.

Несмотря на трудности, вызванные нерациональными схемами перевозки, огромными затратами на встречные перевозки грузов, что несомненно снижало трудовую активность портовиков, коллектив порта справился с возложенными на него задачами в первой половине 80-х годов. Большие экономические трудности функционирования порта в новых экономических условиях, разбалансированность экономики, разрыв договорных обязательств не помешали коллективу махачкалинского порта досрочно завершить пятилетний план 1981—1985 гг. к 30 сентября 1985 г.

За пять лет 1981—1985 гг. сверх плана коллективом порта было переработано 250,9 тыс. тонн (план 4295 тыс. т, фактически переработано 4545,9 тыс. т). Портом было переработано МСМ всего — 3025,3 тыс. т, в т. ч.: щебня — 2526,5 тыс. т, гравия — 497,6 тыс. т, кирпича — 0,4 тыс. т, камня — 0,8 тыс. т; химической продукции всего: — 1506 тыс. т, в т. ч.: сульфата россыпью — 965,2, в таре — 488,2, бишофита — 51,6.

Одними из главных показателей стабильности работы порта являлись показатели нефтеперевалки. Несмотря на некоторое уменьшение и колебания потока нефтегрузов по годам, коллектив порта из года в год совершенствовал методы нефтеперевалки, добиваясь снижения себестоимости и увеличения объема переработки нефтегрузов.

Только за 1984 г. портом было переработано 10 759,2 т нефтегрузов. И хотя планом 1985 г. предусматривалось переработать только 8970,1 т нефтегрузов, коллективом порта было переработано 9449,3 т. В 1986 г. в порт поступило только 6759,9 т нефтегрузов. Такое снижение грузооборота было характерно и по другим грузам, что значительно ухудшало экономические показатели работы порта, снижало заработки рабочих, вело к простоям портового оборудования, приводило к большой текучести кадров. При этом следует отметить, что с 1 января 1986 г. коллектив порта перешел на работу в новых условиях хозяйствования, т. е. в условиях полного хозрасчета и самофинансирования.

Сезонный характер работы порта, неритмичность его работы оказывали негативное влияние на состояние трудовой дисциплины в порту.

Фактическая среднесписочная численность вместе с совместителями составляла 670 человек, в том числе основная категория рабочих — 61 человек. Порт постоянно испытывал недостаток в кадровых портовых рабочих по укомплектованию участков слесарями-сантехниками, электриками, газосварщиками,

слесарями по ремонту грузоподъемных машин. Только за 1985 г. на работу было принято 267 человек, а уволено 261, в том числе портовых рабочих принято 66 человек, уволено 71.

В 1980—1986 годы в порту было подготовлено 320 человек новой профессии и 282 повысили свою квалификацию.

Постоянно проводилась работа по закреплению молодых специалистов. Всем молодым специалистам предоставлялись работы соответствующие полученным им в учебных заведениях специальностям. По прибытию на работу молодые специалисты закреплялись за кадровыми работниками, им предоставлялись необходимые условия для плодотворного прохождения стажировки. Работал совет молодых специалистов, в состав которого, кроме наиболее подготовленных молодых специалистов, входили представители администрации, инженерно-технические работники.

Несмотря на большие трудности, труженики порта годовой план грузопереработки выполнили досрочно 2 сентября 1986 г., общее выполнение за год составило 148,6%, сверх плана переработано 267,6 тыс. т.

План нефтеперевалки (по сумме оперативных квартальных планов) выполнен на 101,8%, сверх плана портовиками переработано 123,1 тыс. т нефтегрузов.

Значительно было сокращено время обработки судов: по сухогрузным судам — на 17,3%, по нефтеналивным — на 9,2%. Сокращено время обработки одного вагона на 36,8%.

По сравнению с 1985 г. значительно улучшилась обработка сухогрузных судов и вагонов.

В результате внедрения более прогрессивных технологий обработки грузов портовиками была снижена себестоимость переработки 1 тонны груза на 30,8%.

Непроизводительные простои нефтеналивных судов были снижены на 1000 тонн груза против 1985 г. на 18,7%.

В то же время непроизводительные простои сухогрузных судов увеличились по сравнению с 1985 г. на 26,7% за счет ожидания вхождения судов в норму. В целом по порту потери рабочего времени на одного работающего снижены на 15,5%. По отчету 1985 г. на одного работника приходилось 1,16 дня, за 1986 г. — 0,98 дня.

§ 5. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Рост масштабов производства, увеличение числа промышленных, торговых, сельскохозяйственных и других организаций и предприятий, увеличение численности населения и повышения их уровня благосостояния обусловили увеличение потребностей в перевозках (грузовых и пассажирских), осуществляемых воздушным транспортом в Дагестане.

В связи с этим понятно внимание, оказываемое правительством

¹ Даг. правда. 1979. 1 июля.



Открытие аэродрома в горном ауле. Хунзахский район. 1971 г.

вом республики по обеспечению бесперебойной работы махачкалинского авиаотряда. В 60-е годы их работа, под различным углом зрения 4 раза рассматривалась на заседаниях Совета Министров ДАССР, 2 раза на бюро обкома партии. Так, 24 ноября 1964 г. на заседании Совета Министров был обсужден вопрос «О мерах по дальнейшему улучшению работы Махачкалинского объединенного авиаотряда Азербайджанского управления гражданской авиации», в котором отмечалось, что коллективом авиаотряда за период 1958—1963 гг. многое сделано по увеличению оказания населению транспортных услуг. В частности, было открыто 19 местных авиалиний.

Перевозка пассажиров увеличилась в 3 раза, объем перевозок грузов в 4 раза. В конце 1963 г. было закончено строительство современного авиационного вокзала на 100 пассажиров и постиница на 76 мест¹.

Проанализировав по всем показателям работу авиаотряда, всех его служб, на заседании были вскрыты имевшиеся резервы. Учитывая горный рельеф местности, труднодоступность по многим районам, имевшиеся внутренние авиалинии не удовлетворяли потребностей жителей республики. Зачастую только самолетом можно было долететь до многих районов. К тому же подъездные дороги к аэропортам как в городах, так и в районах находились в неудовлетворительном состоянии. Перевозка пассажиров к аэропортам во многих районах по вине местных властей не организовывалась. А аэровокзалы находились в непригодных помещениях. Поэтому была признана необходимость открытия новых линий воздушного сообщения. Была оказана также материально-техническая помощь².

Забота и помощь со стороны областного комитета партии, правительства республики позволили коллективу махачкалинского объединенного авиаотряда досрочно к 10 ноября 1965 г. завершить выполнение пятилетнего плана по всем показателям: по пассажирообороту, общему объему перевозок, отправкам пассажиров, налету часов, авиации спецприменения и обработке сельскохозяйственных площадей.

За эти годы пассажирооборот возрос в 9,3 раза, общий тонно-километраж в 3,3 раза, отправке грузов в 5,4 раза, налет часов на спецприменениях в 4,7 раза, обработка площадей в сельском хозяйстве в 2,4 раза³.

За годы семилетки ежегодно выполнялись годовые планы по всем показателям. За 1965 г. выполнение плана по пассажирообороту составило 114,7%, по общему тонно-километражу 104,8%, по отправке почты 133,6%, по отправке народнохозяйственных грузов 115% и по приведенному налету часов авиации спецприменения 146,3%.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 52. Д. 269. Л. 84.

² Там же. Л. 85.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 146. Д. 84. Л. 34.

Авиаотрядом эксплуатировались в основном легкомоторные самолеты АН-2, ЯК-12, вертолеты МИ-1, МИ-4, которые перевезли 301 617 пассажиров, 17 484 тонн грузов и печати, обработали 1 млн. 508 тыс. га сельхозплощадей. За период семилетки производительность труда возросла в 1,7 раза, а в 1965 г. на 16,5%, снизилась себестоимость одного условного тонно-километра на 10,4%.

В результате улучшения финансово-хозяйственной деятельности авиаотряд снизил за семилетку плановую дотацию на 535 тыс. руб.

Авиаотряд осуществлял многообразную работу по обслуживанию народного хозяйства республики. Кроме перевозки пассажиров в горные районы Дагестана, производилась авиационная обработка зерновых культур, садов, виноградников, обработка полей хлопчатника в Азербайджане. Проводилась большая работа по обслуживанию отгонно-пастбищного животноводства на горных землях Прикаспия, по обслуживанию нефтяников и геологов. Так, с их помощью были разведаны большие запасы нефти в районе Южно-Сухокумска, а также залежи рудных запасов в горах главного Кавказского хребта в Ахтынском районе Дагестана. Проводились работы и по аэрофикации республики¹.

За эти годы авиаторами Дагестана были успешно освоены самолеты АН-2 и вертолеты МИ-4 и МИ-1. Эта техника позволила осуществлять полеты в труднодоступные горные районы в сложных условиях горной местности с пробиванием облачности по системе ОСП в Махачкале, что позволило довести регулярность полетов в 1965 г. до 93%².

Если с 1958 по 1961 г. было открыто 6 новых авиалиний и обслуживалось 24 района, то к 7 июня 1966 г. насчитывалось 26 новых воздушных линий. Благодаря помощи местных партийных и советских органов было построено 17 аэровокзалов в аэропортах местных воздушных линий³.

За образцовую работу и успешное выполнение народнохозяйственных задач республики за годы семилетки махачкалинский объединенный авиаотряд был награжден орденом Трудового Красного Знамени⁴.

В восьмой пятилетке авиация получила свое дальнейшее развитие. Как отмечалось на ХХІХ областной партийной конференции (14 февраля 1968 г.), «коллектив ордена Трудового Красного Знамени объединенного авиаотряда досрочно выполнил и перевыполнил планы грузооборота и перевозок пассажиров. За два года пятилетки было открыто 6 новых воздушных линий общей протяженностью 1630 км⁵».

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 146. Д. 84. Л. 35.

² Там же. Ф. 3725. Оп. 1. Д. 9. Л. 18.

³ Текущий архив Махачкалинского Объединенного авиаотряда. (в дальн. ОАО). Материалы ОЗТнЗ за 1959—1966 гг.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 146. Д. 84. Л. 35.

⁵ Там же. Оп. 152. Д. 9. Л. 23.

К 1969 г. сверх плана было перевезено 3 тыс. пассажиров с увеличением регулярности полетов. Всего же за годы восьмой пятилетки были открыты новые воздушные линии из Махачкалы в Унцукуль, Салты, Гергебиль, Телетль и др.¹

Подробные данные о характере деятельности объединенного авиаотряда за 60-е годы дает следующая таблица.

Выполнение плана за 1961—1970 гг.*

Виды работ	1961	1965	1970	Итого: за 10 лет
Налет, тонно-км/ч	1007,4	4812	6573,7	43873,2
Общий произв. налет (час)	14078	22498	27069	228326
Пассажирооборот (кол-во)	10900	37500	79801	474848,3
Обработка площадей (га)	172,8	313,4	314	219,4
Перевезено пассажиров (кол-во)	101731	155814	202499	1700614
Развитие линий аэрофлота (кол-во)	22	37	61	419
Освоено типов самолетов	ЯК-12 АН-2 МИ-4	" АН-2 МИ-1	" " "	" АН-24
Производительн. труда (%)	8,2	10,4	12	101,1

* Рассчитано по данным текущего архива Махачкалинского ОАО. Материалы ОТЭ и З.

Данные таблицы свидетельствуют о неуклонном возрастании всех цифровых показателей, характеризующих деятельность авиаотряда за годы девятой — десятой пятилеток.

Значительно повысилась техническая оснащенность аэропорта, аэровокзала, павильонов и коммерческих складов. Еще с 5 мая 1971 г. в составе авиаотряда были созданы 4 авиаэскадрильи турбовинтовых самолетов АН-24, что дало возможность увеличить частоту движения на загруженных авиалиниях республики.

При помощи обкома партии и правительства республики в годы девятой пятилетки был проведен большой объем работы, который вкупе с взлетно-посадочной площадкой позволил объединенному авиаотряду выйти на качественно иной уровень. Так,

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 153. Д. 34. Л. 24.

были построены бетонированная якорная стоянка, здание технического обслуживания, организованы заправочные пункты в Южно-Сухокумске, Кочубее, Гергебиле, Кизляре, увеличен парк самолетов сельскохозяйственной авиации «до полного удовлетворения нужд республики»¹.

В целом за это пятилетие было построено 3 аэровокзала. Перевозки воздушным транспортом пассажиров, грузов и почты увеличились в 3 раза².

В авиаотряде стала использоваться более совершенная техника. На самолеты ТУ-134 экипажи Волгоградского предприятия (с 1973 г. авиаотряд перешел в ведение Ростовского управления) совершали рейсы в Москву, доставляя туда и обратно пассажиров. К примеру, открытый в середине мая 1961 г. воздушный маршрут, связавший Махачкалу с Москвой, осуществлялся рейсом Баку — Москва, делавшим в Махачкале кратковременную остановку³.

Для народного хозяйства стал использоваться реактивный вертолет МИ-8. В условиях гористой местности, где нередко затруднена посадка даже тихоходного самолета АН-2, винтокрылая машина позволяла наладить регулярное воздушное сообщение со всеми районами республики. Большую помощь в освоении МИ-8 махачкалинцам оказали авиаторы Сочинского вертолетного участка.

В годы девятой пятилетки столица республики имела прямое авиасообщение с Москвой, Волгоградом, Ростовом-на-Дону, Минеральными Водами, Куйбышевым, Саратовым, Киевом, Шевченко, Симферополем, Баку, Краснодаром, Астраханью и другими городами нашей страны⁴.

Наряду с этим, были дополнительно открыты местные воздушные линии в Орта, Салта и Тлярата⁵.

Однако существующая на конец пятилетки сеть аэропортов, аэродромов и наземных сооружений не обеспечивала потребностей в авиaperевозках пассажиров и грузов. Аэродромы в Агвали, Бежта, Гуниб, Орта, Салта, Тлярата, Цуриб и другие не соответствовали техническим нормам для эксплуатации самолетов и вертолетов и представляли существенную опасность для жизни пассажиров.

В сравнении с другими подразделениями Северо-Кавказского управления гражданской авиации (в дальн. СКУ ГА) производственно-техническая база авиаотряда была слабой. Из-за отсутствия достаточного количества авиатранспорта и неорганизованности авиаотряда к январю 1975 г. были прекращены перевозки

грузов и пассажиров в открытые ранее аэропорты Агвали, Ахты, Рутул, Бежта, Орта и Тлярата.

Обслуживание пассажиров во многих аэропортах находилось на низком уровне. В аэровокзалах с. Агвали, Акуша, Бежта, Кумух, Ботлих, Салта, Тлярата, Хунзах и Цуриб не были созданы условия для нормального жизнеобеспечения как авиатранспорта, так и людей. А в городе Хасавюрт аэровокзал вообще отсутствовал¹.

Пассажиры в аэропорты доставлялись только в 6 аэропортах из 29. Во многих аэровокзалах отсутствовали элементарные удобства для пассажиров: не имелось комнат матери и ребенка, телефонной связи общего пользования. Нарушался график движения авиатранспорта².

Такое положение со строительством и реконструкцией аэропортов и обслуживанием пассажиров на местных воздушных линиях сложилось в результате отсутствия должного внимания к этим вопросам со стороны местных органов власти.

В десятой пятилетке большое внимание уделялось реконструкции аэропорта. На эти цели было использовано 5 млн. руб. Были построены средства посадки СП-68, взлетно-посадочная полоса, рулежные дорожки, установлено радиотехническое и радиолокационное оборудование³.

Эти и другие работы позволили наладить прием самолетов типа ТУ-134, Ил-18, АН-12 и АН-26, что намного сокращало время нахождения пассажиров в пути⁴.

В коллективе предприятия уделялось внимание внедрению передового опыта, прогрессивных форм авиационного производства. С целью лучшего обслуживания населения и быстрого развития авиাপредприятий с 1978 г. был введен метод кооперативного использования ТУ-154, ТУ-134, АН-26 внутри СКУ ГА. В предприятиях ПАНХС (применение авиации в народном хозяйстве) использовалось маневрирование самолето-вертолетного парка внутри СКУ ГА и за его пределами, это позволило экипажам обеспечивать выполнение авиационно-химических работ в агротехнические сроки⁵.

К началу 1980 г. из Махачкалинского аэропорта было отправлено 1 млн. 100 тыс. пассажиров, а в общей сложности, включая транзит и прилет самолетов, обслужено более 2,5 млн. авиাপассажиров. Общий объем перевозок по всем видам увеличился в 2—3 раза.

Летно-технический состав выполнял на полученных и освоенных машинах сложные и ответственные задания и за пределами

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 155. Д. 129. Л. 6.

² Там же. Оп. 162. Д. 83. Л. 91.

³ Даг. правда. 1961. 27 сент.

⁴ Там же. 1974. 15 окт.

⁵ ПАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 83. Л. 91.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 83. Л. 91.

² Там же. Л. 92.

³ ПАДО. Ф. 3725. Оп. 1. Д. 20. Л. 41.

⁴ Даг. правда. 1980. 22 янв.

⁵ В небе остаются следы: Очерки... С. 109.



Современное здание Махачкалинского аэровокзал



Аварийно-спасательная служба Махачкалинского ОАО с руководством
С.-Кавказского управления гражданской авиации. 1990 г.

республики — в районах Крайнего Севера, связанные с добычей нефти и газа.

К концу пятилетки объем участкового пассажирооборота увеличился в 2,7 раза, производительность труда повысилась в 1,6 раза (против 1,2 плановых), получено дополнительно доходов на сумму 8,3 млн. рублей, перевезено 1,3 млн. человек, приведенный налет по применению авиации в народном хозяйстве возрос до 40 тыс. часов в год (против 23 тыс. часов в 1975 г.)¹.

В 80-е годы гражданская авиация в экономике республики имела большое народнохозяйственное значение. Если раньше авиация служила только для перевозок пассажиров в труднодоступные горные районы, то в последующие годы функции и задачи их намного расширились. Десятки воздушных трасс связали столицу Дагестана с городами страны. На долю гражданской авиации приходилось 25,5% общего пассажирооборота республики, 4,5% отправок пассажиров. Особенно возрос объем пассажирских отправок после открытия в республике курортной зоны федеративного значения.

Произведенная в 1985—86 гг. реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП) позволила увеличить объем пассажирских отправок за счет приема, обслуживания и выпуска современных магистральных самолетов.

Для обслуживания ряда отраслей народного хозяйства в Дагестане и за его пределами широко использовались вертолеты МИ-8 как для пассажирских перевозок, так и для доставки народнохозяйственных грузов и оборудования в местностях, где не имелось аэродромов.

Деятельность Махачкалинского объединенного авиаотряда сопровождалась положительными производственно-хозяйственными показателями. Так, в 1986 г. план по пассажирообороту был выполнен на 103,0%; по отправкам грузов — на 100,7%. Сверх плана из Махачкалы было отправлено 15 264 пассажира и 25 тонн груза. План по обработке сельхозплощадей был выполнен на 107,5%. Сверх плана было обработано 14,9 тыс. сельхозугодий². К сравнению в 1984 г. план по пассажирообороту выполнен на 106,1%, рост к 1983 г. составил 1,8%; из Махачкалы было отправлено 245 213 пассажиров, дополнительно к плану перевезено 18 213 человек, рост к 1983 г. составил 2,5%. Из аэропорта было отправлено 3939 тонн народнохозяйственных грузов и почты³.

Транспортные полеты осуществлялись на всех типах воздушных судов: АН-24, АН-26, МИ-8. Ежегодно повышался процент занятости кресел. В 1986 г. на самолетах АН-24 он повысился на 1,1%, на АН-2 — на 8,6%, на вертолете МИ-8 — на 15,2%. От-

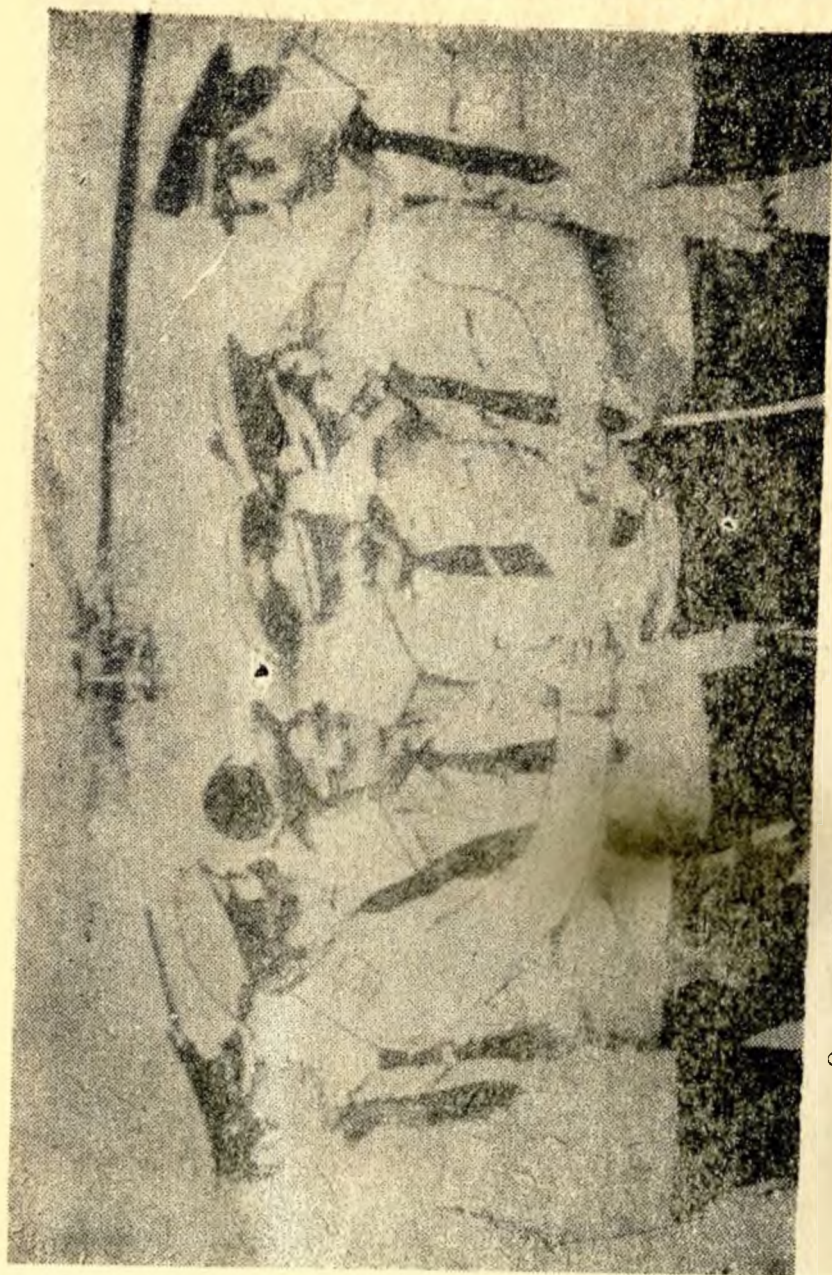


Группа вертолетчиков Махачкалинского авиаотряда. 1978 г.

¹ ЦАДО. Ф. 3725. Оп. 1. Д. 20. Л. 41.

² Текущий архив Махачкалинского ОАО. Материалы ОЭТиЗ за 1986 г. Л. 1.

³ Там же. Материалы ОЭТиЗ за 1984 г. Л. 1.



Одна из лучших эскадрилий Азербайджанского управления гражданской авиации. Махачкалинский авиаотряд. 1959 г.

носительно соответствующего периода 1988 г. повысился процент коммерческой загрузки: на самолете АН-24 — на 0,7%; на самолете АН-26 — на 22,4%¹.

К сравнению в 1984 г. процент занятости пассажирских кресел повысился на 0,6%, процент коммерческой загрузки — на 3,5%².

Кроме базового аэропорта, в Махачкале объединенным авиаотрядом обслуживались 22 приписных аэропорта местных воздушных линий (МВЛ). Самыми крупными аэропортами МВЛ с наибольшим объемом отправок в год являлись Ботлих — 7892 пассажира, Карата — 4991, Хасавюрт — 3734, Дербент — 701, 6 тонн грузов и Кизляр — 2695 пассажиров и 419,1 тонны грузов.

Но имелись аэропорты и с малым объемом производства: Кумух — 744 пассажира, Унцукуль — 404, Ахты — 343, Гергебиль — 44 пассажира. Учитывая бездорожье и горный рельеф местности Дагестана, деятельность этих аэропортов нельзя рассматривать только с экономических показателей. Однако Управление СКУГ ГА хотело и их закрыть из-за нерентабельности.

В 60—80-е годы значительно возросло применение воздушного транспорта в народном хозяйстве, в особенности в сельском хозяйстве и санавиации.

Количественные показатели применения авиации в сельском хозяйстве в 60-е годы даны выше в таблице. Эти годы отмечены расширением поставок сельскому хозяйству республики минеральных удобрений и химических средств защиты растений. В связи с этим значительно увеличился объем авиационно-химических работ по внесению удобрений, борьбе с сорняками, вредителями и болезнями сельскохозяйственных культур и других работ, обеспечивавших повышение урожайности сельскохозяйственных культур.

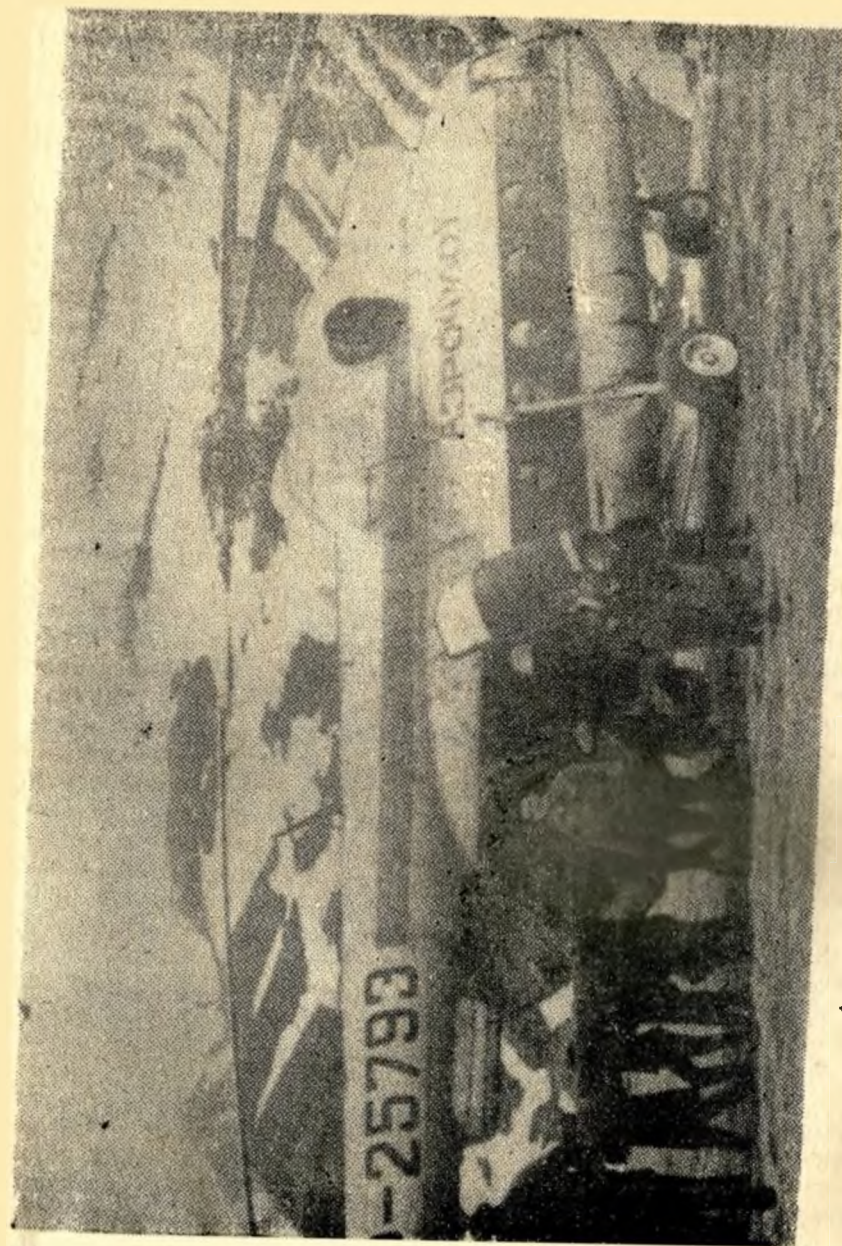
Однако и в тот, и в последующие периоды в использовании самолетов сельскохозяйственной авиации имелись существенные недостатки. Авиационно-химические работы по защите растений и повышению урожайности сельскохозяйственных культур выполнялись с временных грунтовых аэродромов, поверхность которых в ранневесенний и позднесенний периоды находилась в размокшем состоянии, в силу чего увеличивались простои самолетов, терялись эффективные сроки внесения удобрений. По этой причине, только в 1970 г. было 175 самолетодней простоев, в результате чего не доработано 35 тыс. га и потеряно 40—50 тыс. центнеров зерна³.

Сильно сказывалась слабая механизация работ. Так, приготовление минеральных удобрений и их погрузка в самолет вручную в отдельных случаях занимала до 50% рабочего времени самолета. В конце 60-х годов из 85 обслуженных авиаотрядом

¹ Текущий архив Махачкалинского ОАО. Материалы ОЭТиЗ за 1985 г. Л. 3.

² Там же. Материалы ОЭТиЗ за 1984 г. Л. 1.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 155. Д. 129. Л. 7.



Авиация — народному хозяйству. Электрификация сел. Гершколоб
Гяратипского района.

хозяйств данные работы были механизированы только в 18, а в I квартале 1971 г. из 60 обслуженных хозяйств в — 25.

Анализ работы экипажей самолетов показал, что при механизации погрузки самолет обслуживали 4—6 человек, без механизации — 12—15 человек. Налет часов за день в Бабаюртовском районе: в совхозе «Тамазатюбинский» механизированная погрузка — 5 часов, колхозе «Хосе-Диас» с ручной погрузкой — 3,2 часа. В Кизлярском районе: совхоз «Горьковский» механизированная погрузка — 6,2 часа; совхоз «Степной» ручная погрузка — 3,6 часа¹.

К концу девятой пятилетки объемы работ в сельском хозяйстве возросли в 1,5 раза. А за 1975 г. эти работы составили: обработано площадей в борьбе с вредителями и болезнями сельского хозяйства и лесов — 2484 га; налет приведенных часов — 404 часов, внесение минеральных удобрений — 6945,5; налет приведенных часов — 416 часов. Все работы в основном выполнялись вертолетом МИ-1².

Однако отсутствие взлетно-посадочных полос с твердым покрытием в колхозах и совхозах приводило к значительным простоям автотранспорта.

Систематически не выполнялись и не были выполнены постановления Совета Министров Дагестана от 26 июня, 21 сентября 1964 г., 6 января 1975 г. об улучшении использования авиации в сельском хозяйстве, строительстве взлетно-посадочных полос с твердым покрытием в колхозах и совхозах со стороны Министерства сельского хозяйства Дагестана и «Объединения совхозов»³.

В 80-е годы на долю авиаспособа обработки полей приходилось 34,4% — из обрабатываемых площадей в республике.

В 1986 г. в результате применения авиации в народном хозяйстве при плане обработки сельхозплощадей 200,0 тыс. га фактически обработано 214,9 тыс. га. Авиационное обслуживание проводилось в 85 хозяйствах Дагестана. При договорном объеме 238,6 тыс. га фактически обработано 214,9 тыс. га, относительно соответствующего периода прошлого года объем обработки уменьшился на 11,7 тыс. га⁴.

Дальнейшее развитие в рассматриваемый период получила санитарная авиация. Ежегодно возрастало количество вылетов в горные районы для оказания медицинской помощи. За семилетку налет часов санавиации составил 3624 часа, в том числе 3262 часа в горные районы, а за период с 1966 по 1977 год — 3691 час.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 155. Д. 129. Л. 8.

² Там же. Оп. 162. Д. 83. Л. 91—92. ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 52. Д. 25. Л. 89; Д. 256. Л. 38.

³ Текущий архив Махачкалинского ОАО. Материалы ОТЗиЗ за 1971—1975 гг.

⁴ Там же. Материалы ОТЗиЗ за 1986 г. Л. 3.

Количество вызовов за 1971—1980 гг. составило — 1581, перевезено больных — 6469 человек, медицинских грузов — 14 068 кг.

За 41 год существования Махачкалинского авиаотряда специального применения были подготовлены местные национальные кадры, составляющие более 40% всего состава, успешно выполняющие все виды авиационных работ и обслуживания¹.

На 1 января 1980 г. в отряде числилось 1018 человек. Укомплектованность составила: лётный состав — 100%; диспетчерский состав — 98%; АТВ — 100%; ИТР ЭРТОС — 100%; спецавтотранспорт — 100%. В 1979 г. было введено в строй 15 командиров, переучены на новую технику 21, повысили свою квалификацию 59 человек.

По сравнению с 1978 г. повысилась классность лётного состава на 25%. На учебу в лётные и авиатехнические училища направлено 52 человека. Среди лётного состава 82 человека имели высшее специальное образование, 371 — среднеспециальное, 214 — среднее². К примеру, в 1970 г. повысили свою классность: с 4-го на 3-й — 52 человека; с 3-го на 2-й — 6 человек. Переучились на поступавшую новую технику 26 человек³.

За 1981—1985 гг. существенно повысилась текучесть кадров, составившая 18%. К примеру, из общего количества 900 человек только за 9 месяцев 1973 г. были приняты на работу 176 человек, а уволилось 196⁴.

В коллективе авиаотряда умело сочетался молодой задор с умудренной опытностью ветеранов труда. Коллектив заслуженно гордился такими людьми, как командир авиаотряда в 60—80-е годы Дзантиев, И. Тарелкин, В. Г. Козыренко; зам. командира М. М. Далгатов, С. И. Зак, командир лётного отряда А. Джабраилов, командир эскадрилии А. Алиев, командир воздушных судов И. Магомедов, М. Нуров, М. Бамматов, М. Ахмедов, М. Цыпаев, инженеры-авиатехники Г. Гаджиев, Х. Халилов, руководитель полетов Б. Баширов, бортпроводник П. Магомедова, авиатехники К. Кашперский и М. Омаров, диспетчер А. Ч. Удодов. Много сил и умения вложил в нормальное функционирование аэровокзального комплекса бывший пилот, а затем начальник аэровокзала А. Г. Керимов.

В успешной работе авиаотряда за 1971—1985 гг. немалая заслуга принадлежит плановому отделу, возглавляемого А. К. Третьяковой.

Весомый вклад в дело освоения гористых трас внесли женщины-пилоты М. Крылова, В. Малькова, Р. Валобина, К. Ажажа, Г. Лунина и др.⁵

¹ Даг. правда. 1980. 19 февр.

² ПАДО. Ф. 3725. Оп. 1. Д. 20. Л. 2. 1—2.

³ Текущий архив Махачкалинского ОАО. Материалы ОТЭиЗ за 1970 г.

⁴ ПАДО. Ф. 1. Оп. 159. Д. 34. Л. 100.

⁵ Даг. правда. 1980. 10 февр.



Георгий Филиппович Байдуков ставит автограф на своей книге «Чкалов». Слева направо: Козыренко В. Г. — командир Махачкалинского авиаотряда, Казюгин И. И. — инструктор авиации, Бейбутов Д. — генерал-полковник Герой Советского Союза, работник ЦТ СССР. 22 мая 1981 г.

За хорошие производственные показатели и достижения вместе с награждением авиаотряда в 1966 г. орденом Трудового Красного Знамени ордена «Знак Почета» был удостоен командир 2-го авиационного подразделения Н. Ф. Рыков, медали «За трудовое отличие» — инженер связи И. А. Манахов, командир воздушного судна АН-2 Э. Нуриев¹.

Успешному развитию местных воздушных линий в республике во многом способствовало и то, что их первооткрывателями были такие опытные и мужественные пилоты руководители подразделения, как Сергей Скворцов, Иван Бурко, Иван Тарелкин, Василий Курепин, Алексей Тарасов и Николай Казютин².

В 80-е годы в летний период времени в связи с открытием курортной зоны не удовлетворялся спрос пассажиров в авиaperевозках, особенно на таких маршрутах, как Москва, Ленинград, Ташкент, Челябинск и др.

При дневной отправке в летний период на Москву 260 человек неудовлетворенный спрос составлял еще 250 человек.

В связи с окончанием реконструкции ВПП появилась возможность увеличения объема авиaperевозок, но в связи с тем что существовала одна стоянка для самолетов ТУ-154, одновременный прием нескольких самолетов был невозможен. К тому же Махачкалинский ОАО не имел собственных магистральных воздушных судов типа ТУ-134, ТУ-154, ЯК-42, Ил-86 и т. д., что естественно затрудняло работу авиаотряда в эффективной организации пассажиро- и грузопотоков.

Отсутствие в распоряжении авиаотряда такой техники, как АН-28 и вертолеты МИ-8, сковывало инициативу в освоении многих местных воздушных авиалиний.

Таким образом, суммируя развитие воздушного транспорта Дагестана за 25 лет, отметим, что за этот период произошли очень важные количественные и качественные изменения деятельности этого вида транспорта. Существенно увеличился объем оказываемых услуг как пассажирам, так и народному хозяйству. Происходило улучшение вертолетного парка. Выросли национальные кадры, умеющие управлять этой техникой.

Однако общая ситуация развития советского общества в 60—80-е годы не могла не сказаться и на развитии воздушного транспорта страны, являвшегося в этот период «зоной вне критики», а значит и на деятельности Махачкалинского авиаотряда. Так, погоня за объемом выполняемых работ, валовыми показателями привела к тому, что в десятой пятилетке намного снизились полеты по местным воздушным линиям.

Многие горные аэропорты, ввиду их непригодности вольным решением Министерства ГА были закрыты. Хотя после проведения определенных работ, эти аэропорты могли бы и даль-

ше эксплуатироваться, связывая центр с отдаленными районами горной республики.

§ 6. РАЗВИТИЕ СВЯЗИ

Рост масштабов производства, увеличение числа промышленных, торговых, строительных предприятий, освоение плоскостных районов, увеличение численности населения городов и населенных пунктов, повышение уровня благосостояния трудящихся республики — все эти факторы обусловили увеличение потребностей в обеспечении надежной связи и вызвали необходимость дальнейшего развития ее материально-технической базы.

Управление связи Дагестана, в целях скорейшей доставки почты населению стало использовать самолеты и вертолеты, ведомственный и наемный автотранспорт. Дальнейшее расширение транспортной базы, совершенствование видов транспорта позволило к 1961 г. обеспечивать доставку республиканских газет в день выхода в 4 городах и 19 районных центрах, на второй день в остальных 6 райцентрах.

18 городским и крупным районам было выделено 38 почтовых автомашин для обслуживания населения сельской местности. Было организовано 10 передвижных почтовых отделений по обслуживанию кутанов и рыбных промыслов. Открыто 31 почтовое отделение связи, в т. ч. 28 в сельской местности, составив таким образом 380.

За счет средств, выделенных Советом Министров ДАССР было построено 9 зданий для сельских отделений связи отвечающих требованиям культурного обслуживания населения.

В целях удобств населения и повышения эффективности работы почтальонов во вновь построенных домах было установлено 2186 почтовых ящика, в том числе 1857 в сельской местности¹.

За годы семилетки была значительно укреплена материальная база учреждений связи. Построены и сданы в эксплуатацию здания узлов связи в Цумадинском, Казбековском, Кайтагском, Гергебильском и Магарамкентском районах и в г. Кизляре. Построены 21 отделение связи, открыто 20 отделений связи с расширением перечня услуг, с увеличением численности населения было вновь организовано еще 8 узлов связи².

В дальнейшем были приняты меры по открытию дополнительных отделений связи с учетом размещения в них средств электро-связи, в целях ускорения продвижения почты и печати по внутри-районным трактам. Тракты, обслуживаемые гужевым транспортом колхозов и совхозов были переведены на обслуживание автомобильным транспортом Министерства связи СССР, райгор-

¹ Даг. правда. 1966. 18 авг.; 6 ноября, 22 янв.

² Там же. 1980. 10 февр.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 142. Д. 115. Л. 76.

² Там же. Оп. 145. Д. 22. Л. 37.

исполкомам было поручено оказывать предприятиям связи всемерную помощь в выполнении заданий по развитию средств связи.

С учетом принятых мер, в 1968 г. в Хунзахском районе было открыто 3 отделения связи, Хивском районе, Гунибском, Дахадаевском, Хасавюртовском районах, в городе Махачкале — по одной¹. Всего же в 1968 г. дополнительно открыто 12 отделений связи.

Перевод с гужевого на автомобильный транспорт доставки почтовой корреспонденции по внутрирайонным трактам составило в Магарамкентском районе — 120 км, Агульском — 138, Табасаранском — 115, Кизилюртовском — 50, Цумадинском районе — 132 км. Такой же перевод был осуществлен в Ахвахском, Гергебильском и Рутульском районах².

К концу 60-х годов в Дагестане насчитывалось 492 предприятий связи. Возросли также услуги связи. Если в 1965 г. подписчикам было доставлено 18,7 млн. писем, то в 1970 г. — 27,7, посылок соответственно 0,4 и 0,5, периодических изданий 54,3 и 78,8, денежных переводов 2,4 и 3,3, телеграмм — 1,0 и 1,4. Количество междугородних телефонных переговоров возросло с 1,3 млн. в 1965 г. до 1,7 млн. в 1970 г.³

Таким образом, в годы семилетки и восьмой пятилетки возросли масштабы, ускорилось развитие и улучшились некоторые качественные показатели связи Дагестана.

Возрос «душевой коэффициент», хотя он оставался еще очень низким. В 1979 г. по РСФСР услуги, предоставляемые органами связи на душу населения, составляли 22 руб. 64 коп., по С. Кавказу — 18 р. 07 коп., по Дагестану же — 10—06 коп. По отдельным районам эти показатели были следующими: Бабаюртовское РУС — 3—58 коп., Дахадаевское — 4—03 коп., Рутульское — 3—97 коп., Тляртинское районное управление связи — 4—22 коп.⁴

В 70-х годах планы доходов почтовой связи ежегодно выполнялись. Происходили количественные и качественные изменения в самой отрасли. В 1972 г. было открыто 10 новых стационарных отделений связи, в том числе 5 в сельской местности⁵; в 1975 г. было 6 стационарных отделений связи, из них 4 в сельской местности⁶; в 1979 г. — 7 отделений связи⁷. Еще в 1972 г. сеть предприятий и пунктов почтовой связи ниже районного центра насчитывала 459 стационарных, 11 передвижных отделений связи и 14

нештатных агентов связи. Было организовано 1532 доставочных участка, что соответствовало потребностям республики¹. Ежегодно проводились мероприятия в целях облегчения труда почтальонов. Устанавливались шкафы опорного пункта, абонентские, разукрупнились доставочные участки, почта в районах доставлялась как в городе (ГСП) — на мотоциклах и автомашинах и т. д. Так, в 1978 г. шкафов опорных пунктов было установлено 72, из них в селах — 16, в 1975 г. установлено 70, в 1979 г. — 65².

Если в 1972 г. на систему ГСП было переведено лишь 11 предприятий и учреждений г. Махачкалы и Хасавюрта, то в 1975 г. только в Махачкале было организовано 42 доставочных участка. В 1979 г. 5 доставочных участков в различных районах было переведено на механизированную систему доставки корреспонденции, что естественно отражалось на скорости доставки.

В дальнейшем совершенствовании работы органов связи Дагестана значительную роль сыграл новый приток квалифицированных кадров. Отрасль возглавил опытный инженер-связист Захаров А. К.

Протяженность почтовых маршрутов, обслуживаемых автомобильным транспортом, неуклонно увеличивалась. Только в 1977 г. рост составил по межрайонным и городским маршрутам 157 км, по внутрирайонным 691 км и по доставке почты почтальоном 73 км в один конец. Благодаря этому центральные издания в день выхода из печати доставлялись в конце 1980 г. в 8 райцентрах, на второй день — в 30 и на 3 день — в 4 райцентрах (Бежта, Тлярата, Советское, Рутул), республиканские же газеты в день выхода из печати доставлялись в 38, а на второй день в 4 райцентра³.

Через почтовые учреждения было выплачено в 1979 г. на 900 тыс. руб. пенсий больше, на сумму 10 млн. руб. Свыше 800 сельских почт работало по Крыжапольскому методу, т. е. почтальоны наряду с доставкой корреспонденции принимали на дому доплаты за электроэнергию, радио, принимали телеграммы, продавали конверты, марки и открытки. Только за оказание этих услуг связисты получили 100 тыс. руб. дохода⁴.

Вместе с тем в работе почтовых учреждений имелось много недостатков.

Продолжались факты несвоевременной перевозки почты до отделений связи и до адресатов. Сказывалась здесь и низкая заработная плата почтальонов, годами не решаемые социально-бытовые вопросы, вследствие чего высоким оставался процент текучести кадров.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 50. Д. 89. Л. 1.

² Там же. Л. 2.

³ Народное хозяйство Дагестанской АССР в девятой пятилетке. Стат. сб. Махачкала, 1977. С. 84.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 259. Л. 5.

⁵ Там же. Д. 102. Л. 10.

⁶ Там же. Д. 126. Л. 6.

⁷ Там же. Д. 259. Л. 17.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 102. Л. 10.

² Там же. Д. 102. Л. 10; Д. 176. Л. 6; Д. 259. Л. 17.

³ Там же. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 175. Л. 67.

⁴ Там же. Д. 259. Л. 18.



Начальник ПТУС ДАССР А. К. Захаров среди победителей Республиканского конкурса профессионального мастерства, 1981 г.

К 1985 г. Дагестан в своем составе насчитывал 42 района и городов, 20 поселков городского типа.

Для обслуживания населения ПТУС располагал 41 узлами связи, 3 эксплуатационно-техническими узлами связи и выделенными предприятиями.

Связисты республики преодолели отставание, допущенное в начале пятилетки и обеспечили выполнение плановых заданий. При этом свое развитие получили предприятия связи, возросли объемы оказываемых ими услуг, проводилась работа и по повышению качества и культуры обслуживания.

Так, досрочно были введены в эксплуатацию такие АТС в Левашихах на 800 №, АТС в Гергебиле на 1000 №, в Унцукуле на 300 №, в Махачкале на 9200 №, РТС в Кочубее на 8 тыс. квт. РРЛ Махачкала — Буйнакск — 40 км, РРЛ Махачкала — Кочубей — 148,3 км и РРЛ Махачкала — Хасавюрт — 103 км¹.

К концу 1986 г. связистам удалось упрочить свои финансовые показатели. Из 50 предприятий план по доходам не выполнили только 4%². В 1983 г. из 50 предприятий план доходов не выполнили 28³.

В указанные годы в Дагестане показатель уровня доходов на душу населения так и не вырос. Республика занимала одно из последних мест по доходам, которые были в 2—2,5 раза ниже, чем по РСФСР и по региону. Дагестан — сельскохозяйственная республика, однако по отправки посылок отставала от всех республик и областей РСФСР. Такое же положение наблюдалось и с другими видами деятельности органов связи⁴.

Конечно же здесь в первую очередь сказывается невнимание и незаинтересованность республиканского правительства к нуждам и заботам связистов.

Одной из важнейших задач почтовой связи является приближение услуг связи к сельскому населению. Для выполнения этой задачи было организовано 4 передвижных отделений связи в Ленинском, Ногайском, Кизлярском районах, позволивших обслужить 15 населенных пунктов, не имеющих отделений связи, усадьбы 7 совхозов, одного колхоза, двух ферм, а также осуществить перевозку почты до 12 отделений связи.

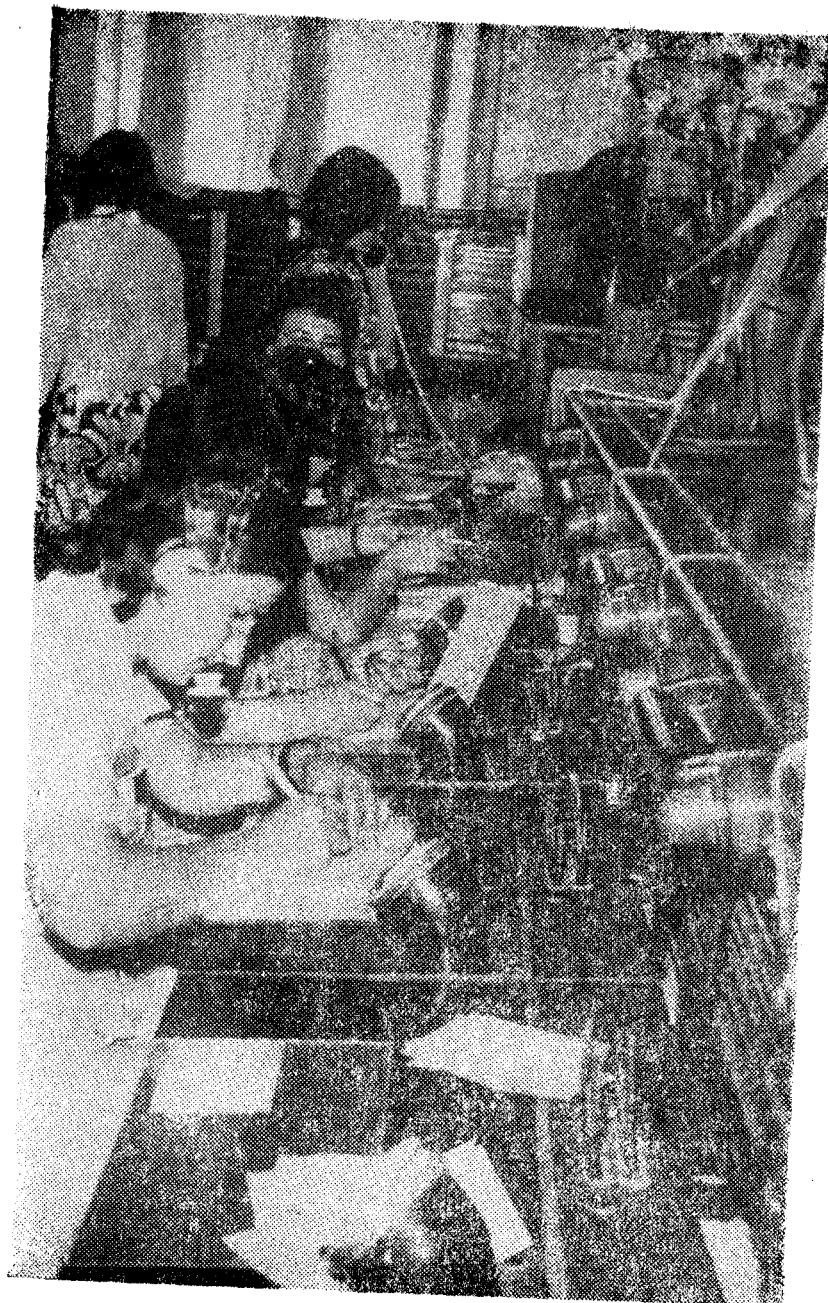
В целях улучшения оказания услуг связи сельскому населению республики были открыты отделения связи в сел. Бургимахи Акушинского района, Даркуш-Казмаляр Сулейман-Стальского района, Цалягюн Магарамкентского района, Цнах Хивского района, Рахата Ботлихского района, Новочуртах Новолакского района и Кубачи-1 Дахадаевского района.

¹ Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы планового экономического отдела за 1985 г. Л. 10.

² Там же. Л. 6.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 339. Л. 124.

⁴ Там же. Д. 296. Л. 30; Д. 339. Л. 67.



Махачкалинская ТТС. Коммутаторный участок.

Для обеспечения своевременной доставки центральных газет и журналов в годы XI пятилетки был организован специальный почтовый рейс самолетов из Минеральных Вод. Кроме того, было организовано два автомобильных маршрута для перевозки центральных и республиканских газет: Махачкала — Кизилюрт — Хасавюрт; Махачкала — Манас — Избербаш. Для доставки почты в отдаленные высокогорные районы продолжали пользоваться гужевым транспортом.

В результате этих мер 7 городов, 21 район, 180 населенных пунктов центральную прессу получали в день выхода из печати¹.

Республиканские газеты доставлялись в день выхода из печати в 8 городах, 24 райцентрах и 551 населенном пункте.

Для обеспечения сохранности перевозимых ценностей в республике была внедрена контейнерная перевозка почты железнодорожным транспортом по маршруту: Махачкала — Дербент.

Уменьшилось количество нерентабельных отделений связи. С 114 их количество сократилось до 100.

В целях улучшения условий труда работников, занятых доставкой почтовых отправлений в 1985 г. на моторизованную доставку почты были переведены в сельской местности 18 доставочных участков, в городах 7 доставочных участков².

Вместе с тем в работе почтовой связи имелось много недостатков, серьезно влиявших на ее качественную работу. Ухудшился процент прохождения письменной корреспонденции от республиканского центра до райцентров и городов и от отправителя до адресата.

В исследуемые годы произошли значительные изменения в области междугородней телеграфно-телефонной связи, городских и сельских телефонных сетей. Так, за годы семилетки были введены в действие в 11 районах полуавтоматические (ЦБ) телефонные станции на 1820 номеров, вместо устаревших станций типа МБ и одна правительственная АТС на 100 номеров. Было телефонизировано 156 правлений колхозов, совхозов и сельских советов, против намечаемых — 136. У населения республики имелось 11,5 тыс. телефонов, из них на селе — 5,2 тыс. аппаратов. Помимо нового строительства большой объем работ был выполнен по реконструкции существующих станций. Установленное дополнительное оборудование на междугородней телефонной станции города Махачкалы позволило увеличить число каналов связи с Дербентом, Буйнакским, Касумкентским, Хунзахским, Карабудахкентским районами, а также с некоторыми городами Советского Союза.

Реконструкции подвергся и Центральный телеграф. Его работа была переведена на полуавтоматику, а движение телеграмм на

¹ Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы ПЭС за 1985 г. Л. 20.

² Там же. Л. 21.

внутренних этапах механизировано. Определенная механизация (транспортеры, подъемники, столбосоставы) была внедрена в СМУРе и почтовой связи¹.

За этот же период в Каспийске, Кизляре и Ботлихе построены АТС. Расширилась телефонная сеть в Махачкале. Были построены полуавтоматические телефонные станции в Унцукуле, Карате и расширены станции в Касумкенте, Магарамкенте, Бабаюрте и Терекли-Мектебе.

Была проделана значительная работа по телефонизации колхозов и совхозов. Для телефонизации 30 колхозов и 10 совхозов было построено и реконструировано 380 км столбов, подземных и стоячных линий связи, построены АТС в 8 колхозах, совхозах и отделениях связи, построены и реконструированы 12 радиоузлов и электростанций в селах на 210 номеров и повышена мощность радиоузлов на 3500 ватт².

Была приобретена, установлена и смонтирована новая аппаратура междугородней телефонной станции во многих городах и районах, что увеличило количество каналов связи на 16 каналов, общей протяженностью 1120 канало-км.

Это позволило обеспечить круглосуточную междугороднюю связь со всеми городами Дагестана по 3—9 каналам одновременно, с одним райцентром по 2 каналам и 38 райцентрами по одному каналу, связь с Москвой осуществлялась по 4 каналам, Ростовом — 5, Баку — 4, Орджоникидзе, Пятигорском, Краснодаром по одному каналу круглосуточно.

Приобретение, установка и монтаж аппаратуры автоматического абонентского телеграфа, тонального телеграфа в Махачкале, Кизляре, Дербенте позволило расширить сеть абонентского телеграфа на 20 номеров и дать многим заводам, организациям и учреждениям прямую телеграфную связь с различными городами Советского Союза.

Только за 1985 г. количество абонентов в телеграфной сети возросло на 1800 человек³.

Достижениями была отмечена и деятельность почтовой, телеграфной связи. На это указывают, в частности цифры, характеризующие среднесуточный обмен: писем — 168 400; посылок — 5110; переводов — 8493; периодическая печать — 485 620; телеграмм — 10 000 и междугородний телефонный разговор — 7200⁴.

Успешная работа предприятий — учреждений связи способствовала выполнению планов по прибыли.

Важное значение для решения задач подъема экономики имели выработанные Президиумом ЦК КПСС предложения по даль-

ней, ем / совершенствованию управления промышленностью и планирования, принятые сентябрьским (1965 г.) Пленумом ЦК КПСС. Были предприняты меры и в отношении деятельности предприятий связи. Постановлением от 13 июня 1964 г. Совет Министров РСФСР «О передаче телефонных станций и сетей совхозов и колхозов в ведение управлений связи» все маломощные, зачастую не эффективные телефонные станции Министерства производства и заготовок сельхозпродуктов были переданы Дагестанскому Управлению связи¹.

Существовавшая до этого система управления — разбросанность по ведомствам органов связи, сдерживала их развитие, рациональную связь между отраслями, снижала эффективность и оперативность руководства работой предприятий и учреждений связи.

В условиях Дагестана, большинство населения которого составляют сельские жители, большое значение имело постановление Совета Министров РСФСР от 5 ноября 1966 г. «О дальнейшем развитии телефонной связи в сельской местности» и аналогичный приказ Министра связи СССР от 22 октября 1966 г. Во исполнение этих решений Совет Министров республики наметил ряд конкретных мер, которые призваны были создать в сельской местности надежную и бесперебойную связь. Была утверждена и разработана программа по строительству АТС внутрирайонной связи и организации внутрипроизводственной связи в совхозах и колхозах на 1967—1970 гг.²

Партийными, советскими органами на местах была проделана значительная работа по развитию средств связи и улучшению обслуживания нужд сельских жителей. Результаты не замедлили сказаться. О них говорилось на заседании Совета Министров РСФСР, рассмотревшем 22 февраля 1968 г. вопрос «О состоянии и развитии средств связи в Дагестанской АССР». Отмечалось, в частности, что в 1966 г. была завершена телефонизация совхозов, увеличилась протяженность телефонно-телеграфных каналов.

Для организации междугородней телефонно-телеграфной связи по 60-ти канальной системе на участках Махачкала — Дербент и Махачкала — Хасавюрт в городах Дербенте и Хасавюрте были проложены кабели. В Дербенте была сдана в строй АТС на 1500 номеров³. В 1972 г. в соответствии с планом развития средств связи был проложен междугородний кабель (зоновой связи) на участке Магарамкент (НУП 3/4) и Касумкент (НУП 2/4). В Дербенте была смонтирована аппаратура 2-х частотной полуавтоматики на 10 выходных и 10 исходных каналов. В городах были установлены междугородные телефоны-автоматы: Дербент

¹ НАДО. Ф. 1. Оп. 122. Д. 457. Л. 25.

² Там же. Оп. 146. Л. 92. Л. 37.

³ Там же. Оп. 145. Д. 92. Л. 38.

⁴ Там же. Л. 39.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 52. Д. 10. Л. 77.

² Там же. Оп. 63. Д. 78. Л. 192.

³ Там же. Оп. 50. Д. 89. Л. 2.

Баку, Махачкала — Ростов, Махачкала — Москва. Также были вмонтированы 3-х канальные системы на участках Чарода — Гуниб, Гуниб — Леваша, Махачкала — Буйнакск¹.

Станция абонентского телеграфа была расширена на 20 номеров. В райцентрах началась реконструкция старой аппаратуры. Ежегодно проводились работы по увеличению количества междугородных каналов. С 1975 г. началась подвеска биметаллических цепей. Такие цепи были подвешены на участках Кизляр — Терекли-Мектеб, Хасавюрт — Бабаюрт с последующей установкой 12 канальной аппаратуры уплотнения на этих направлениях.

Для удобства населения увеличивались услуги междугородной связи, устанавливались таксофоны и в других городах (Каспийск, Хасавюрт).

Построенная в 1974 г. станция двухчастотной полуавтоматики в городах и АТС с АМТС-1 в городе Махачкале позволила улучшить обслуживание населения, сократило время представления связи².

Систематическая работа по улучшению качественных показателей МТС привела к концу рассматриваемого десятилетия к следующим показателям: процент транзитных междугородных телефонных разговоров, представленных к ожиданиям до 1 часа повысился с 96,5 в 1971 г. до 97,8 в 1979 г. Были включены в автоматический транзитный узел 2 новых направления (Избербаш, Бабаюрт). Во многих райцентрах была установлена двухчастотная полуавтоматика, смонтированы автоматические внутриобластные ГС, строились воздушные линии, которые в конечном итоге способствовали улучшению качественных показателей МТС³. Однако нередко бывали простои каналов связи. Это было связано со множеством причин. Прежде всего это низкое эксплуатационно-техническое обслуживание линейно-кабельных сооружений почти на всех ЭТУСах.

Сказывалась и низкая производительность труда из-за существования ручной обработки телеграмм. Несмотря на то, что все узлы связи были обеспечены телеграфными автоматизированными аппаратами СТА-2 МФ большинство узлов обработку телеграмм производили вручную. Это отражалось на приеме и передаче телеграмм, которые зачастую невозможно было понять. Особенно плохо обрабатывалась телеграфная корреспонденция в Буйнакском, Кизилюртовском, Сергокалинском и Цунтинском узлах связи ГТС.

Все эти проблемы упирались в низкую квалификацию обслуживающего персонала.

В 1981—1985 гг. работа Дагестанского ПТУС была направлена на дальнейшее улучшение технической и общей эксплуатации

междугородней телефонной станции (МТС) и развитию средств связи в республике.

Только за последний 1985 г. были введены в эксплуатацию радиорелейные системы (РРС) типа «Курс—8—0» на направлении Махачкала — Кизилюрт — Хасавюрт и Р-410 на направлении Богатыревка — Хунзах, за счет введенных систем рост протяженности междугородных телефонных каналов составил 22 709,6 каналов-километров.

За пятилетие в МАТУ были включены направления на Новокаякент и Бабаюрт, что позволило увеличить автоматический транзитный обмен, который в четвертом квартале 1986 г. составил 79,3% от общего объема.

Продолжалась работа по материально-техническому обеспечению МТС. Силами эксплуатационников Махачкалинской ГТС была расширена емкость АМТС-1 на 30 каналов, включено новое направление на Новокаякент — 4 канала, добавлен 1 канал на Каспийск.

Выполненные работы по автоматизации МТС на Махачкалинском ГТС, позволили увеличить исходящий автоматический обмен до 64,3% от общего обмена.

Анализ работы автоматических связей показал, что республика испытывала большую потребность в каналах на Москву, потери в АТУ из-за отсутствия свободных каналов на этом направлении составляли 12,5%.

Емкость автоматических внутриобластных телефонных связей (АВТС) была увеличена на 11 каналов за счет включения дополнительных на направлениях Ботлих — Махачкала 3 канала, Каранай — Махачкала 1 канал, Новокаякент — Махачкала 2 канала, Сергокала — Махачкала 2 канала, Хунзах — Махачкала 1 канал, Каспийск — Махачкала 2 канала¹.

За пятилетие увеличилась емкость станций АТ. В 1985 г. были введены в эксплуатацию две станции АТК-209, в г. Буйнакске общей емкостью 40 №. В г. Кизляре смонтирована и принята станция ПТСК емкостью 40 №, позволившая увеличить сеть абонентского телеграфирования в республике на 18 абонентов².

К концу 60-х годов в Дагестане имелось 43 ГТС, 51 станция и подстанция общей емкостью 20 641. Из 42 городов и районов АТС имели 17 (40,4%). На сетях ГТС действовали 24 ручные телефонные станции (59,6%). Однако 6 из них находились в эксплуатации с 1949—1958 гг. Число телефонных аппаратов, присоединенных к ГТС, составила 23 322 и внутрирайонным СТС — 5105.

В 70-е годы работа в основном велась в двух направлениях. Это, во-первых, замена ручных ГС на АТС и развитие внутри-

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 102. Л. 13.

² Там же. Д. 176. Л. 16.

³ Там же. Д. 259. Л. 27.

¹ Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы ПЭО за 1985 г. Л. 44

² Народное хозяйство Дагестанской АССР в девятой пятилетке. Стат. сб. Махачкала, 1977. С. 81.

производственной телефонной связи (ВПТС) и во-вторых, увеличение плотности охвата населения телефонной связью. 5 совхозов получили в этот же период внутрипроизводственную связь и в 2 совхозах была расширена ВПТС.

Проложенный кабель и уплотнение высокочастотной аппаратуры КНК-6 на участке Хасавюрт — Новосельское и Карабудакент — Гели позволило жителям близлежащих сел пользоваться телефонной связью. Благодаря этим мерам емкость сельских станций возросла с 6720 до 7522 номеров, в том числе системы АТС с 3030 до 3490 номеров. Количество телефонных аппаратов имеющихся у сельчан составило 6226 штук. После проведенной реконструкции и нового строительства существенно возросло линейное хозяйство СТС, которое составило: линий — 6134 км; проводов — 33 601 км; кабеля — 707,6 км. Только за два начальных года девятой пятилетки план прироста абонентов выполнялся на 145—181%¹.

В дальнейшем к числу наиболее значительных работ в области ГТС и СТС относились следующие: в 1975 г. построена и сдана АТСК 100/2000 на 500 номеров в Касумкенте, установлены 2 станции АТС в Казанище и курорте «Каякент», первая на 200 номеров и вторая на 500 номеров; построены ВПТС в 15 колхозах общей емкостью 300 номеров². В годы десятой пятилетки вся работа была направлена на выполнение постановления Совета Министров СССР от 2 августа 1976 г. «О мерах по укреплению развития телефонной связи страны». Выполнение этого решения, позволило за 4 года увеличить в городах и районах емкость АТС на 8450 номеров³. В сельской местности было введено в эксплуатацию 6550 номеров АТС, из общего пользования 4600 номеров, в том числе АТС райцентров 2750 номеров, ВПТС 38 совхозов на 1250 номеров, ВПТС 29 колхозов на 700 номеров.

В республике продолжалась замена телефонов-автоматов конструкции АМТ-69 на таксофоны нового образца, улучшенной конструкции АМТ-69/2. Было установлено 87 таких таксофонов.

В целях доведения плотности таксофонов до союзной нормы (по Дагестану 0,7 на 100 жителей, по Союзу — 1,5) предприятиями связи республики было установлено 33 таксофонов вне плана⁴.

Но, несмотря на расширение сети таксофонов, строительство АТС и последующая их реконструкция, службы АТС и СТС не отвечали запросам жителей республики и мало уделяли внимания на качество их работы. Из-за чего многие АТС ввиду частых поломок не работали, таксофоны выходили из строя.

На 1 января 1986 г. городских телефонных сетей насчитывалось 26, 36 станций и подстанций Министерства связи СССР, в т. ч. АТС — 23, АТСК — 13.

Общая монтированная емкость ГТС составила 45 850 №, в т. ч. АТС — 43 250 или 94,3% от общей монтированной емкости.

Использованная емкость ГТС 39 477, составила 86,1% от общей монтированной емкости.

Возросло и количество телефонных аппаратов, составив 45 247, в т. ч. 2481 телефонных аппаратов квартирного сектора.

Однако за весь период крайне медленно шла телефонизация медпунктов в сельской местности. На 1020 ФАП к концу 1985 г. было телефонизировано 250 (24,5%).

С каждым годом возрастала потребность населения в телефонной сети. И с каждым годом возрастало количество неудовлетворенных. В 1985 г. по сравнению с 1984 г. увеличилось количество заявок на телефонные аппараты с 86,36 до 107,88%¹.

На конец 1985 г. сеть сельской телефонной связи насчитывала 333 телефонных станций, в т. ч. АТС — 198, АТСК — 195.

Общая монтированная емкость СТС составила 32 200 №, в т. ч. АТС — 30 690 № или 95,3% от общей монтированной емкости. Использованная емкость 27 508 №, составляла 85,4% от общей монтированной емкости.

В 1981—1985 гг. продолжалась работа по дальнейшему развитию и совершенствованию СТС за счет капвложений и привлеченных средств. Были построены и введены в эксплуатацию АТС общей емкостью 3450 №, в т. ч. силами эксплуатационников 400 №, АТСК емкостью 1000 № в сел. Гергебиль взамен АТСК 50 №; АТСК емкостью 500 № в сел. Хив взамен ЦБ 240 № и еще в трех райцентрах общей емкостью 1300 №.

Продолжались работы по установлению внутрипроизводственной связи ВПТС в совхозах.

Так, ВПТС были организованы в 5 совхозах общей монтированной емкостью 650 №.

Эти меры позволили довести количество абонентов СТС до 28 132. Прирост только за последний год составил 1715 при годовом плане 100, в т. ч. квартирного сектора — 857. Количество телефонных аппаратов составило 29 192, в т. ч. квартирного сектора 18 755, что естественно для населения было очень мало.

За счет строительства ВПТС возросло количество совхозов, имеющих телефонную связь. Ее имели 151 совхоз, из 284 (53,1%), и 102 колхоза из 236 (43,2%).

Общая протяженность линий связи СТС составила 11 903,8 км, в т. ч. воздушных — 8575,8 км, кабельных — 3327,9 км².

Однако ни одна СТС в Дагестане за весь исследуемый период

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 102. Л. 17.

² Там же. Д. 176. Л. 18, 21.

³ Там же. Д. 259. Л. 30.

⁴ Там же. Л. 31—32.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 259. Л. 58.

² Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы ПЭО за 1985 г. Л. 54.

не имела автоматического выхода на междугороднюю телефонную сеть.

Отделениями «Союзпечати» ежегодно выполнялся государственный план по доходам и прибылям. Систематически росла сеть киосков, в т. ч. и в сельской местности.

К 1985 г. в эксплуатации находилось 185 киосков. Увеличилось количество киосков, работающих в полторы и более смены на 10 киосков.

Общий товарооборот предприятий «Союзпечати» в 1983 г. составил 14,6 млн. руб. в год, в т. ч. по подписке 8,2 и по рознице 6,4 млн. руб. Объем подписки на газеты и журналы в сельской местности составлял 57% всего подписного тиража. Увеличивалась реализация газет и журналов через розничную сеть. Разовый тираж газет составил 36, а журналов 11,6 тыс. экземпляров, а их удельный вес — 24,4% против 15% в 1981 г.¹

К концу 1985 г. общая сумма товарооборота по подписке составила 8465 тыс. руб., а товарооборот по рознице вырос на 7,7%. Увеличилась подписка на центральные газеты и журналы как в тиражах, так и в сумме. Хорошую работу демонстрировали Кизилюртовское (Мусаев А. А.), Кизлярское (Гедзь Г. А.) и Каякентское отделение «Союзпечати» (Исаев Г. А.).

Однако на повышение доходности от районной и городской печати повлияло в первую очередь увеличение цен на их подписку².

В 60—70-е годы начался качественно новый этап в развитии радиофикации, радиовещания и телевидения, главным содержанием которого явилось ускорение технических достижений во всех звеньях, техническое перевооружение материальной базы отрасли, крупномасштабное его пополнение, коренное обновление.

Пополнение и развитие радиофикации шло в ускоренном темпе. Контроль за его деятельностью постоянно осуществлял обком КПСС и Совет Министров республики. Учитывая, что в городе эта проблема была решена, в постановлении Совета Министров ДАССР (23.II.1965 г.) «О телефонизации, радиофикации и установке телевизионных антен общего пользования на объектах жилищно-гражданского строительства» большое внимание было уделено решению вопросов в сельской местности. Признав, что за два года семилетки проделана определенная работа по радиофикации и телефонизации колхозов и совхозов, обком КПСС и Совет Министров ДАССР в своем совместном постановлении «О ходе радиофикации и телефонизации колхозов и совхозов республики», отметили, что «... темпы радиофикации... остаются

неудовлетворительными, вследствие чего из 762 колхозов радиофицировано только 480»¹. Плохо обстояло дело с радиофикацией в Советском, Ахвахском, Ботлихском, Тляртинском и Цумадинском районах, где выполнение плана не превышало 20—50%. А в некоторых районах, как Агульский, Табасаранский и Тарумовский было допущено сокращение радиоточек. Сокращение происходило главным образом вследствие несвоевременной оплаты колхозниками абонентной платы. В радиофицированных колхозах имелось 115 тысяч колхозных дворов, радиоточки были установлены только в 54 тысячах колхозных дворов. Так, в селении Ансалта Ботлихского района при наличии 400 дворов радиоточки были установлены только в 57, в с. Хуштада Цумадинского района соответственно 400—29, в с. Обода Хунзахского района 300—50, в с. Буртунай Казбековского района 718—80.

Обком партии и Совет Министров Дагестана признали, что такое положение создалось благодаря попустительству районных и городских партийных и советских органов, которые не контролировали договора правлений колхозов с конторами связи на установку и оплату радиоточек, на выделение необходимой рабочей силы для строительства радиолиний и помещений для радиозулов и т. д. Было принято решение о завершении радиофикации центральных усадеб и крупных населенных пунктов к концу семилетки². Для выполнения этого решения были созданы благоприятные условия. Так, выделенный необходимый штат работников позволял принять все колхозные радиоузлы на эксплуатацию-техническое обслуживание органов связи. По заявке Дагестанского Управления связи в республику было направлено 40 линейных рабочих, из числа окончивших ремесленные училища и т. д.³

К концу семилетки в республике имелось 1238 радиофицированных населенных пунктов (59%), в том числе 143 с населением от 100 до 500 человек. Однако этого было недостаточно, и бюро обкома партии вновь обсудило этот вопрос 25 июля 1965 г. В своем постановлении «О серьезных недостатках в радиофикации республики» было отмечено, что 75 населенных пунктов с населением свыше 500 человек не радиофицировано, из 115 тыс. дворов только 6836 радиофицированы, только 82 тыс. (70%) имеют радиоточки. Особенно большое количество нерадиофицированного населения в Агульском, Табасаранском, Рутульском, Советском, Тляртинском, Акушинском, Дербентском районах. Сравнительно мало радиоточек имелось в г. Избербаше (1187), Кизилюрте (858), Каспийске (3769), Дербенте (4474). Ежегодно допускалось большое выключение радиоточек. Так, в 1964 г. было установлено 9247 новых радиоточек, в то же время из-за неупла-

¹ Текущий архив ПТУС ДАССР. Доклад об итогах работы ПТУС ДАССР и по предприятиям за 1983 г. Л. 152.

² Там же. Годовой производственный отчет ПТУС ДАССР за 1985 г. Л. 70.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 38. Д. 38. Л. 120.

² Там же. Л. 121.

³ Там же. Л. 122.

ты абонентной платы выключено 5636. Такие случаи имелись в Кизлярском, Левашинском, Хасавюртовском, Дербентском и Акушинском районах¹.

Дагестанское управление связи в 1964 г. радиофицировало только 19 колхозов и совхозов при плане 24. Из 50 колхозов, намеченных Управлением связи к радиофикации в 1965 г. договоры были заключены только с 10 колхозами. 56 радиоузлов Министерства связи из 102, в том числе в 20 райцентрах, где нет электроэнергии, работало только по 11 часов в сутки, что конечно же не удовлетворяло население.

В дальнейшем, в годы восьмой пятилетки были радиофицированы 177 населенных пунктов, в том числе 72 с числом жителей свыше 500 человек. За этот же период число радиоточек увеличилось на 25 927 штук и на 1 января 1971 г. составляла 164 182 штук.

С целью улучшения качества радиовещания была заменена радиоаппаратура в 11 радиоузлах².

Однако обязательства, принятые связистами по завершению к 1970 г. радиофикации всех населенных пунктов, остались невыполненными.

Замедлилось развитие радиофикации и в первые годы девятой пятилетки. Радиофицировано было только 23 населенных пункта. Однако количество радиоточек на узлах Минсвязи увеличились на 7349 штук. Был выполнен план чистого прироста при низких темпах радиофикации, что объяснялось установкой радиоточек ЭТУСами на существующих сетях и при сдаче новых домов³.

В дальнейшем работа была направлена на улучшение качества радиовещания и звучания радиоточек. Для этой цели были реконструированы 3 радиоузла и 4 энергобазы с установкой оборудования, что позволило перевести радиоузлы на автоматический способ управления.

Аналогичные работы были проведены в Кизилюртовском и Хасавюртовском районах. На дистанционное управление были переведены 3 сельских радиоузла. Ликвидированы маломощные нерентабельные узлы в Табасаранском и Тарумовском районах, упразднены с перебоями работавшие 5 приемно-усилительных подстанций РДПК-30. Нагрузка всех ликвидированных станций и подстанций радиоузлов была подключена к мощным радиоузлам с более высокими электрическими характеристиками⁴.

В ноябре 1977 г. связисты республики отмечали 50-летие дагестанского радио.

Радиопередачи велись на 9 языках по 89 часов вещания еже-

дневно, число радиоточек и радиоприемников в республике достигло 325 тыс. штук¹.

Несомненно, что приближение юбилея стимулировало успешную работу связистов в годы десятой пятилетки. В большом объеме велись работы по расширению сети радиофикации, увеличению радиоточек и укреплению технической базы отрасли. Только в 1979 г. было радиофицировано 17 населенных пунктов, из которых 13 силами энергопредприятий связи, а за 4 года 47 населенных пунктов, в том числе силами Управления связи — 36. За этот же период было достигнуто увеличение радиоточек на 40 763 штук при плане 40 200.

Помимо этого проводились работы и по восстановлению бездействовавших радиоточек. Так, в частности, вернули в строй 2376 радиоточек. Эти работы стали возможны благодаря большому объему выполненных работ по капитальному ремонту (при плане 190 км, отремонтировано — 199 км) и замене 563 км обветшалых проводов.

К 62-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции был выполнен пятилетний план перевода сельских радиоузлов на дистанционное управление².

На начало 1980 г. в республике работало 150 радиотрансляционных узлов Министерства связи через которые население, народнохозяйственные организации и учреждения получали программы Центрального, республиканского и местного радиовещания, а также 14 радиоузлов, принадлежащих колхозам.

От радиоузлов Министерства связи работало 237 244 радиоточки, от 14 колхозных радиоузлов — 3188, 124 радиоузла работало по 14,5 часов в сутки, 25 радиоузлов по 12 часов, и только 11 маломощных радиоузлов по 10,5 часов.

Ежегодно производимая реконструкция 6—8 радиоузлов в годы десятой пятилетки, позволила иметь сеть технически оснащенных радиоузлов, что в свою очередь позволяло развивать сеть проводного вещания.

Почти каждый радиоузел имел 30—50% запаса мощности. План Минсвязи СССР по автоматизации радиоузлов был выполнен за 4 года³.

Однако общая потребность радиоточек на 100 жителей только в Махачкале была равна среднесоюзной — 27,7 радиоточек⁴. Так, в Дербентском районе — 7,9 и 20 радиофицированных населенных пунктов. Менее 10 радиоточек на 100 жителей имелось в Акушинском, Гунибском, Хивском и Гумбетовском районах⁵.

В 1980 г. радиофикация по стране в основном заканчивалась, а в Дагестане еще 171 село не было радиофицировано.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 145. Д. 15. Л. 41.

² Там же. Оп. 155. Д. 126. Л. 45.

³ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 102. Л. 18—19.

⁴ Там же. Д. 176. Л. 21—22.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 162. Д. 395. Л. 29.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 259. Л. 34.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 170. Д. 113. Л. 1—2.

⁴ Там же. Л. 29.

⁵ Там же. Л. 2.

Сведения охвата телевидением на 1.1.1980 г.

	Числ. населения	Охвачено тел. всего	В том числе				
			зона уверен. приема	удовлет. приема	% охвата тел. всего	передача по двум каналам	%
Всего по ДАССР	1627	1141	962,0	179	70,1	542,3	33,3
в том числе:							
города	639	629	606,6	22,4	98,6	483,2	75,6
сельские насел. пункты	988	512	355,4	156,6	51,8	59,1	6,0

Немалое значение в успехе радиофикации и увеличении числа радиоточек имеет качество радиовещания, особенно республиканского. Однако техническая оснащенность республиканского радиодинама не позволяла охватить все население республики качественным вещанием. Только в пяти городах республики (Махачкала, Буйнакске, Хасавюрте, Кизляре и Дербенте) была установлена аппаратура 3-х программно-вещания (первая союзная, «Маяк» и республиканская). Жители Цунтинского, Тляринского и частично Советского районов были полностью охвачены радиофикацией, радиовещание принималось с низким качеством и сильными помехами (отсутствовал канал связи для подачи программы и не входил в зону УКВ приема)¹.

После введения в эксплуатацию в 1960 г. телецентра и передвижной телестанции общей стоимостью 12 млн. руб. телевидение получило дальнейшее развитие.

За 60—70-е годы телевидение проникло в отдаленные уголки нашей республики. Строились и вводились в эксплуатацию телетрансляторы. Были построены и сданы в эксплуатацию телевизионные ретрансляторы в Рутульском, Цумадинском районах, радиорелейная станция и ретрансляторы в городах Хасавюрте, Буйнакске и Дербенте.

Происходило техническое оснащение новой аппаратурой и республиканского телецентра. В конце 70-х годов был построен и сдан в эксплуатацию корпус подготовки телепрограммы. В целом по республике были приняты в эксплуатацию 195 км радиорелейных линий, в районах установлено около 40 телевизионных ретрансляторов, часть из которых осуществляла передачи в цветном изображении. К 1980 г. 70% населения было охвачено телевидением².

Для развития цветного телевидения были заменены устаревшие передатчики в городах Махачкала и Хасавюрт. Были установлены передатчики для ведения цветных передач в г. Буйнакске, Кизляре, с. Сергокала, Рутул, Ахты, Курах, Агвали и Агул. Установка на этих ретрансляторах приемных устройств позволила жителям этих мест получать передачи в цветном изображении через спутниковую систему ТВ «Москва»³.

Общее представление о состоянии охвата телевидением в республике дает таблица 1.

Основное внимание подотраслей в первой половине 80-х годов было направлено на развитие радиотрансляционной сети, увеличение плотности радиоточек, автоматизации сельских радиодинамов, улучшения качества приема радиовещания, расширения зоны покрытия телевидения.

За 1981/85 гг. было радиофицировано 45 населенных пунктов, 33 из них радиофицировали сами связисты.

За эти же годы на дистанционное управление были переведены 2 радиоузла, автоматизировано 27 радиоузлов. Процент автоматизированных радиоузлов составил 43,8%².

Эти меры позволили довести плотность радиоточек в республике до 17,7, что по сравнению с другими регионами РСФСР и страны в целом были недостаточными.

К концу 1985 г. в области телевидения в республике действовало 71 телевизионных ретранслятора, в т. ч. 3 мощных, где были установлены 87 передатчиков.

На радиовещании работало 4 СВ радиостанции и 6 УК-4 радиостанции. Протяженность РРЛ для подачи программы телевидения составило 340 км.

Была введена в эксплуатацию мощная РТС в пос. Кочубей и РРЛ Гудермес — Кочубей, построены 9 маломощных РТС (Танты, Анчих, Хамаматырт, Тарумовка, Варсит, Гамиах, Гапшима и др.).

Для подачи телевидения в труднодоступные районы установлены 3 ПС «Москва» (Ахты, Агвали, Хучни); передатчики вторых программ на РТС Ахты, Агвали, Тарумовка³.

Улучшение работы органов связи, как было уже отмечено, напрямую зависело от уровня подготовленности и квалификации работников.

Понимая это, Управлением связи уделялось большое внимание

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 170. Д. 113. Л. 26.

² Текущий архив ПТУС ДАССР. Доклад об итогах работы ПТУС ДАССР и его предприятий за 1983 г. Л. 64.

³ Там же. Материалы ПЭО. Годовой производственный отчет за 1985 г. Л. 62.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 170. Д. 113. Л. 6.

² Там же. Л. 24.

³ Там же. Л. 16.

улучшению качественного состава кадров, их образовательному и профессиональному росту.

В республике не имелось специальных высших и средних специальных учебных заведений, которые бы готовили кадры связистов. Поэтому кадры высшей квалификации по договоренности готовились в различных специализированных вузах и техникумах страны. Так, большую помощь в подготовке дагестанских связистов оказали специализированные институты городов Ташкента, Москвы, Ленинграда, техникумы городов Орджоникидзе, Ростова и другие.

Руководство Управления придавало большое значение закреплению прибывших молодых специалистов. Ежегодно проводились совещания с широким обменом мнений по социальным и производственным вопросам. Для уменьшения дефицита специалистов в рассматриваемые годы широко практиковались различные формы подготовки и повышения квалификации. Это и подготовка рабочих путем индивидуального обучения, путем бригадного обучения, повышения квалификации при различных курсах и школах Дагестанского и других союзных управлений связи и т. д.

К 1962 г. в системе Управления связи работало 132 дипломированных специалиста, в том числе 30 инженеров и 102 техника. Из общего количества специалистов 52 составляли женщины¹. Молодых специалистов насчитывалось 30 человек.

К 1971 г. в Дагестанском производственно-техническом Управлении связи работало 7308 человек. Количество подготовленных работников массовых профессий составляло 294 человека, в том числе путем индивидуального обучения — 244, путем бригадного обучения — 50, из них женщин — 190. Число повысивших квалификацию работников массовых профессий составило 190, в том числе, в школах по изучению передовых методов труда — 45, в порядке обучения вторым и совмещенным профессиям — 149². Возросло и количество молодых специалистов, с высшим образованием было 18 (всего по ПТУС 72), с средним специальным 118 (всего 434) человек³.

В 70-е годы ПТУС, как и прежде, продолжали проводить работу по укреплению квалифицированными специалистами решающих участков работы связи, особенно районного звена.

Учитывая трудности с кадрами, в 1972 г. ПТУС открыло постоянно действующие курсы по подготовке квалификации работников связи.

Избербашское ПТУ № 5 ежегодно готовило для ПТУС 1 группу телеграфистов и 1 группу монтеров станционного оборудования АТС.

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 139. Д. 238. Л. 53.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 7. Д. 119. Л. 16.

³ Там же. Л. 9.



Махачкалинская ПТС. Сельские телефонистки на учебе. 1990 г.

В течение девятой пятилетки осуществлялась подготовка монтеров в Приозерском ГПТУ и телеграфистов в Грозненском ГПТУ № 7.

Проводилась работа по подготовке специалистов высшего звена из числа молодежи местной национальности через подготовительное отделение Ташкентского электротехнического института связи¹.

К концу 1975 г. в системе ПТУС работало 6.894 человека, в том числе женщин — 3600 (51,6%) человек. Улучшился качественный состав руководителей среднего звена. Так, из 41 начальника районных и городских узлов связи высшее и среднее специальное образование имели 32 человека (80%), из 4 начальников ЭТУС — 4 чел.

Многие из них повышали свою квалификацию путем заочного обучения в вузах страны. За пятилетку таким образом окончили 14 человек².

Основная подготовка и повышение квалификации работников связи массовых профессий проводилась непосредственно на предприятиях связи путем индивидуального обучения.

Таким образом, только в 1975 г. было подготовлено 480 человек, повысило квалификацию — 309 человек.

За IX пятилетку повысило квалификацию ИТР — 398 человек, из них за 1975 г. — 85 человек³.

В системе Управления было много молодежи, не имеющих восьмилетнего образования. Это было связано с высоким уровнем ручного труда, не требующем специальной и общеобразовательной подготовки, что в свою очередь очень сильно влияло на качественную работу всех органов связи. Так, не имеющих восьмилетнего образования насчитывалось 350 человек, не имеющих 10-летнего образования — 850 человек из общего числа 1500 человек молодежи.

Представляют интерес и следующие данные, которые во многом помогают прояснить ситуацию, связанную с качественной работой многих отраслей связи. Так, молодежи, не имеющей среднего образования и нигде не учащейся насчитывалось 500 человек, в ШРМ обучалось 146 человек, в ВУЗах — 97 и в ССУЗах — 107 чел.⁴

Положение несколько улучшилось в последующие 5 лет. Из 7420 работников ПТУС высшее образование имели 138 человек, среднее специальное — 560 и 275 человек учились заочно в ВУЗах и ССУЗах страны. К тому же 5627 человек было охвачено экономической и 6240 — технической учебой. 56% от общего количества работающих составляли женщины.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 79. Л. 15.

² Там же. Л. 20, 25.

³ Там же. Л. 26.

⁴ Там же. Л. 27.

Только за 1979 г. повысили свою квалификацию на Центральных курсах Министерства связи СССР — 39 человек, на курсах при ПТУС — 380 человек и 450 — повысили свою квалификацию без отрыва от производства¹.

Но, если в ТТС, ГТС, Дербентском, Махачкалинском ЭТУС, Буйнакском ОУС сравнительно лучше была поставлена учеба работников связи, то картина в Тларатинском, Цумадинском, Цунтинском, Советском, Гумбетовском и других районах была совсем иной. Здесь ни один человек не учился в ВУЗах, СУЗах, плохо было организована заочная форма обучения. Имелись недостатки в подборе и воспитании кадров связистов, соблюдении трудового законодательства, ведении трудовых книжек и т. д.

В 1981—1985 гг. вопросы обеспеченности учреждений связи квалифицированными кадрами не стояли так остро, как в предыдущие годы. Другое дело, что существовала большая текучесть кадров (10%) из-за отсутствия социально-бытовых условий и низкой заработной платы.

На конец пятилетки в системе ПТУС ДАССР работало 7887 человек, женщины составляли 66,1% (4827 чел.).

Число специалистов, работающих на инженерно-технических должностях, и руководящих должностях с высшим образованием, составляли 283 чел. или 14,8%, со средним специальным образованием 836 человек или 43,2%².

При ПТУС продолжали работать различные курсы по подготовке и повышению квалификации специалистов различных отраслей связи районного и местного звена. Только в 1985 г. на центральных курсах и курсах при ПТУС повысили квалификацию 176 человек ИТР, 438 рабочих. Из числа рабочих на производственно-технических курсах повысили квалификацию 176 человек, на курсах целевого назначения — 83 человека. А всего же на таких курсах проходили подготовку и повышение квалификации ежегодно 400—450 работников связи.

В существовавших повсеместно школах по изучению передовых приемов и методов труда прошли обучение 172 человека.

Помимо этого, профориентационной работой были охвачены 185 школ республики. Многие учащиеся работали в летний трудовой семестр на производственных участках органов связи.

В целях профориентации школьников на рабочие профессии связистов Главпочтамт взял шефство над Махачкалинской школой № 3, Междугородная ТТС — школой № 4, ГТС — школой № 28 и т. д.

На этих предприятиях были организованы группы по обучению рабочим профессиям. Это позволило закрепиться в органах

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 259. Л. 39.

² Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы ПЭО. Годовой производственный отчет за 1986 г. Л. 14.

связи 120 выпускникам средних школ¹. Тогда как в 1982 г. — 95 выпускников².

Подводя краткие итоги рассмотрения подготовки кадров отметим прежде всего, что даже имеющееся общее количество специалистов на предприятиях связи абсолютно не удовлетворяли непрерывно растущих потребностей в кадрах. На должности начальников узлов связи, их заместителей, начальников ГТУ в отдельных районах из-за отсутствия кадров назначались лица, не имеющие специальной подготовки (бывшие хозяйственники, партийные и советские работники и т. д.).

В республике 385 ИТ и руководящие должности занимали практики, по своей подготовке и техническим знаниям не отвечающие предъявляемым требованиям.

По этой же причине все эти годы и лихорадило работу вышеперечисленных райотделений связи.

В рассматриваемые годы, правильно организованное социалистическое соревнование во многом определяло прорыв на решающих участках производства. Под словами «правильно организованное» прежде всего предполагается тесная увязка материальных и моральных стимулов соревнующихся. Их взаимосвязь с интересами и задачами развития всего коллектива, отрасли.

Отличительной особенностью социалистического соревнования этого периода является то, что в начале 60-х годов по всей стране набирало размах движение за коммунистическое отношение к труду. Борьба за достижение звания ударника, бригады, коллектива коммунистического труда вначале развивалась как движение передовых коллективов и новаторов производства за достижение наилучших экономических и социальных результатов. Но со временем, в связи с негативными явлениями в экономике (свертыванием в 1969—1970 гг. экономической реформы) и общественной жизни страны, увлечение количественными показателями охвата этим движением со стороны партийных и профсоюзных организаций была дискредитирована форма творчества трудящихся масс.

Хорошей иллюстрацией отмеченного является то, что еще в 1962 г. в республике было организовано 116 бригад связистов, борющихся за звание «Бригада коммунистического труда», с общим количеством соревнующихся 932 человек (то есть каждый второй), а 27 бригад носили это звание³. Тогда как население республики предъявляло к связистам справедливые требования за низкую организацию и некачественную работу.

Вместе с тем в органах связи имелись и добросовестно трудились отдельные передовики производства, которые были отмече-

ны различными правительственными и отраслевыми наградами. Так, 13 лучших работников, наиболее успешно выполнивших социалистические обязательства в честь 50-летия образования СССР, были поощрены различными знаками отличия и званиями. В этом же году РРПС была награждена юбилейной памятной почетной грамотой Министерства связи СССР и ЦК профсоюзов работников связи⁴.

За IX пятилетку правительственными наградами были награждены 51 человек, присвоено звание «Мастер связи» — 2 человека, награждены значком «Отличник социалистического соревнования» Министерства связи — 43 чел. и др.²

По давней традиции дагестанские связисты соревновались с связистами Чечено-Ингушетии. Итоги выполнения социалистических обязательств подводились ежеквартально, часты были поездки с обменом опыта³.

Проводилось и внутриобластное социалистическое соревнование. В целях ознакомления с передовыми методами труда отделы ПТУС каждую пятилетку проводили различные конкурсы профессионального мастерства (телеграфистов, телефонистов, МТС, операторов связи). Целью конкурсов являлось совершенствование профессиональных знаний и мастерства, обмен опытом по применению прогрессивных форм труда и обслуживания клиентов, повышение деловой квалификации и качества работы связистов республики.

Анализ материалов конкурсов показывает прежде всего то, что многие руководители узлов связи недостаточно контролировали выполнение правил эксплуатации, слабо внедряли передовые методы труда, мало уделяли внимания повышению качества и культуры обслуживания. Этот же анализ показал, что во многих узлах и предприятиях работал большой отряд передовиков производства, такие как Бекирова М. Д., Даудова З. З. — телефонистки ТТС; Вороненкова Р. И. — оператор связи 12 ГОС почтамта — победители республиканского конкурса профессионального мастерства, а также Максимов А. А. — начальник ОС Бамматюрт Хасавюртовского РУС; Соловьев Н. — фельдегер, Герейханов Г. К. — оператор связи Табасаранского РУС; Темирбеков М. — начальник Каякентского РУС и многие другие, которые показывали образцы честного и добросовестного отношения к исполнению своих обязанностей⁴.

Однако в организации социалистического соревнования имелось много недостатков и формализма. Иного при существовавшем механизме хозяйствования и не могло быть. Труд отдельных передовиков производства не мог кардинально влиять на работу

¹ Текущий архив ПТУС ДАССР. ПЭО. Годовой производственный отчет за 1985 г. Л. 14, 17—19.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 34. Л. 10.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 139. Д. 238. Л. 44.

¹ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 102. Л. 1.

² Там же. Д. 79. Л. 130.

³ ПАДО. Ф. 1. Оп. 139. Д. 238. Л. 49.

⁴ ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 259. Л. 9—11.

отрасли, предприятия, учреждения в целом. Данный хозяйственный механизм отчуждал работника от средств производства, зачастую и руководство не было заинтересовано в улучшении своей экономической деятельности.

Свою положительную роль играло техническое творчество, работников связи, которое приносило положительные результаты и способствовало повышению производительности труда. Ежегодно подавались рационализаторские предложения, многие из которых внедрялись. Если в 1971 г. в движении рационализаторов приняло участие 63 чел., которые подали 88 предложений из которых внедрили 70, то в конце 1979 г. 79 рационализаторов подали 72 предложения, которые и были внедрены. Существенно возрос и экономический эффект. В 1971 г. от 2 внедренных предложений было получено 672 руб., в 1979 г. 5,2 тыс. руб.¹

Но в целом это движение не носило массового характера. Из 21 предприятий, имеющих в своем составе средства электросвязи и механизации, в рационализаторской работе принимало участие только 12.

Несмотря на то, что планы НОТ стали составной частью промфинпланов, эффективность деятельности предприятий во многом зависящая от уровня организации труда, была недостаточной.

Систематически не выполнялись направления по внедрению типовых проектов организации рабочих мест, их рациональная планировка, оснащение. Например, перенос ПАЗа в Агвалыха — ни одна служба не дала разъяснений о причине переноса. Аналогичная картина была в Левашах и т. д. 4 года осуществлялся переход сети на прямое соединение, а обучение вторым профессиям, не загруженных в ночное время телефонистов для обслуживания телеграфа, почти нигде не было организовано². Все это в конечном итоге выливалось в надуманную потребность в дополнительных штатах.

Работа по внедрению коллективных форм организации труда была начата Кизлярским ЭТУСом в Хасавюртовском районе, но со временем забыли о ней и из всех предприятий с линейным хозяйством внедрили у себя централизованный метод обслуживания только ГРС и Махачкалинский ЭТУС и то на одном участке.

В дальнейшем предприятия связи стали больше уделять внимания материальному стимулированию рабочих.

В трудовых коллективах рождались ценные починки и начинания, которые в целом помогли успешной работе на том или ином участке работы.

Так, в 1981 г. трудовые коллективы республиканского радиотрансляционного передвижного центра (РТПЦ) (нач. Шах-

шаев П. М.) «Союзпечать» (нач. Юнусов А. М.), поддержав почин московских связистов, стали инициаторами социалистического соревнования среди связистов республики под девизом: «60-летию образования СССР — 60 ударных недель»¹. В 1983 г. коллективы РРТПЦ, Хунзахский РУС (нач. Гусейнов Б.) стали инициаторами соревнования под девизом «25 ударных недель в честь 25-летия движения за коллектив коммунистического труда»². В 1985 г. коллективы Избербашского ГУС, ТТС, поддержав инициативу трудовых коллективов угольной, металлургической и других отраслей народного хозяйства, стали инициаторами социалистического соревнования связистов республики под девизом: «За выполнение заданий XI пятилетки по ряду важнейших показателей к 50-летию стахановского движения». Начиная с 1981 г. в целях улучшения качества и повышения культурного обслуживания населения и народного хозяйства, была проведена работа по организации соревнования смежных коллективов РУС и ЛТУ, Автобазы — Почтамта, — Гор. Агентства «Союзпечати», связанных единым технологическим циклом. Лозунгом этого соревнования стало: «От взаимных претензий к творческому содружеству коллективов в работе». Это соревнование позволило улучшить работу этих подразделений и сказалось на качестве их показателей.

За хорошую работу в годы XI пятилетки 59 человек были награждены нагрудными знаками «Ударник XI пятилетки», 75 человек — Почетными грамотами Министерства связи СССР и ЦК профсоюза работников связи и т. д.³

Победителями в Республиканском социалистическом соревновании среди предприятий и учреждений связи неоднократно становились коллективы Махачкалинской МТС, телеграфа, Избербашского, Хунзахского, Сулейман-Стальского узлов связи, Кизлярское, Дербентское, Хасавюртовское, Махачкалинское агентство «Союзпечати». А коллектив РРТПЦ становился (1981 г.) победителем Всероссийского социалистического соревнования управлений связи Министерства связи РСФСР.

В годы пятилетки продолжались проводиться конкурсы профессионального мастерства различных категорий связистов. Так, в 1981 г. был дан старт республиканским конкурсам почтальонов по доставке письменной корреспонденции и периодической печати, в 1983 г. состоялся конкурс профмастерства телефонистов, операторов связи, в 1985 г. проведен конкурс профмастерства кабельщиков-снейщиков ГТС⁴.

Целью данных конкурсов являлось совершенствование профессионального мастерства и знаний участников и работников

¹ ЦГА ДАССР, Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 296. Л. 33.

² Текущий архив ПТУС ДАССР, Материалы ПЭО. Доклад об итогах работы ПТУС ДАССР и его предприятий за 1983 г. Л. 145.

³ Там же. Годовой производственный отчет за 1985 г. Л. 11.

⁴ Там же. Л. 12. Доклад об итогах работы ПТУС ДАССР и его предприятий за 1983 г. Л. 146; ЦГА ДАССР Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 286. Л. 34.

¹ ЦГА ДАССР, Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 102. Л. 26. Д. 259. Л. 15.

² Там же. Л. 11.



З. Гаджиева — телефонистка Избербашской ТТС. Неоднократная победительница республиканских конкурсов телеграфистов. 1983 г.

отрасли, обмен опытом по применению передовых приемов труда, повышение деловой квалификации и качества работы.

Однако квалификация работников оставалась очень низкой. Вследствие этого неудовлетворительным оставалось качество их работы.

В условиях существующих командно-административных методов ведения экономики ни работники, ни руководители предприятий не уделяли внимания обеспечению прироста объемов продукции за счет производительности труда. На каждом предприятии имелись большие резервы. Так, удельный вес междугородних каналов, оборудованных аппаратурой автоматики и полуавтоматики, составлял всего 33,3%. Процент сельской ТС с круглосуточным временем действия и обеспеченности сельской ТС на 100 человек составляли соответственно 86,5% и 2,67 Т А против 98,1% и 4,54 Т А по Северо-Кавказскому экономическому району¹.

Хотя и в этих условиях на некоторых предприятиях связи внедрялась новая техника, были созданы бригады, работающие на коллективных формах организации и оплаты труда.

Такие коллективы были созданы в городской радиотрансляционной сети (ГРС), автобазе связи (Гапуров А.), почтамте. Эффективных показателей по НОТ добились ГРС (Гаибов В. Д.), ТТС (Ассадулаев А. М.), Цумадинский, Цунтинский РУС и т. д. Здесь прирост производительности труда от мероприятий НОТ составил до 50%. Вместе с тем материалы проверок на местах показали, что из-за недостаточного внимания на местах к вопросам организации труда низкие показатели прироста производительности труда по НОТ имели Акушинский ОУС, Казбековский, Кизилюртовский, Ногайский и другие РУС².

Свою роль играло и техническое творчество работников связи, которое приносило положительные результаты и способствовало повышению производительности труда. Ежегодно подавались рационализаторские предложения, многие из которых приносили эффективность при их внедрении. Так, приказом Министерства связи РСФСР в числе лучших рационализаторов I премии был поощрен старший инженер РРТПЦ Домашенко С. В. (1983 г.), внедривший 17 рационализаторских предложений с экономическим эффектом более 9 тыс. руб.

В коллективе производственной лаборатории ПТУС во главе с нач. Шарпутдиновым М. Ш. было внедрено 115 рационализаторских предложений с экономическим эффектом более 20 тыс. руб., которые были направлены на повышение качества, надежности средств связи и улучшение условий труда³.

Но в целом оно не носило массового характера и отражало

¹ Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы ПЭО. Доклад об итогах работы ПТУС ДАССР и его предприятий за 1983 г. Л. 145.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 464. Оп. 8. Д. 296. Л. 54.

³ Текущий архив ПТУС ДАССР. Материалы ПЭО. Доклад об итогах работы ПТУС ДАССР и его предприятий за 1983 г. Л. 150.

существующие иррациональные хозяйственные отношения. Характеризуя развитие отраслей связи за 25 лет, необходимо отметить, что за этот период произошли очень значительные изменения во всех отраслях связи. Однако в основном происходило увеличение количественных показателей, превышающие предыдущий уровень. Но оно намного отставало от растущих потребностей народного хозяйства и населения. Насыщенность средствами связи была почти вдвое ниже чем в среднем по стране.

Капитальные вложения на строительство объектов связи из года в год не осваивались, не выполнялись планы подрядных работ.

Неудовлетворительно выполнялись планы строительства внутрипроизводственных ТС, в колхозах и совхозах республики ПМК-206 «Связстрой» (специально созданное для этих целей) из года в год не выполняло план ввода объектов радификации. Дагестан по плотности радиоточек на 100 жителей (13,7) занимал одно из последних мест по РСФСР. В ряде районов плотность была еще ниже и не превышала 6—8 радиоточек на 100 жителей, несмотря на то, что мощность каждого районного радиопузла позволяла в два и более раза увеличить число радиоточек (Гумбетовский, Унцукульский, Советский, Ленинский, Акушинский и другие районы).

Неблагоприятное значение для развития отрасли имели и годами нерешаемые в комплексе социально-бытовые вопросы. Около 100 отделений связи в 60-х годах находились в непригодных, не отвечающих элементарным требованиям культурного обслуживания населения зданиях (Дербентский, Буйнакский, Каякентский, Магарамкентский, Хасавюртовский районы). Как уже отмечалось, ситуация не изменилась к лучшему и в последующие годы.

Еще в начале 60-х годов сессия Махачкалинского горсовета приняла решение ежегодно представлять связистам города по 3 квартиры, однако до конца 60-х годов ни одна квартира не была представлена. 1 июля 1975 г. было принято постановление Президиума Верховного Совета ДАССР «О состоянии и мерах развития средств связи и улучшения обслуживания народного хозяйства и населения», в котором предусматривалось представление квартир почтовым работникам, ввиду большой текучести кадров, низкой заработной платой и плохими жилищными условиями. Однако в 1976—1978 гг. было предоставлено только 7 квартир (Кизляр — 2, Дербент — 2, Хасавюрт — 1, Махачкала — 3)¹. В г. Буйнакске, Дербенте и в некоторых райцентрах невнимание к нуждам связистов сказывалось и в наведении порядка в названиях улиц, нумераций домов, квартир, освещении подъездов, и номерных знаков².

¹ ПАДО. Ф. 1. Оп. 164. Д. 133. Л. 51.

² ЦГА ДАССР. Ф. р. 168. Оп. 63. Д. 202. Л. 247.

Анализируя характер жалоб населения на отрасли связи, можно их сгруппировать таким образом. По почтовой связи: невысылка и задержка высылки сумм наложенного платежа, плохая доставка печати и корреспонденции, задержка высылки переводов и пенсий, утрата посылок, ценных писем и бандеролей; по телеграфной связи — несвоевременное вручение и недоставка телеграмм, их искажение, утрата; по МТС — неудовлетворительное обслуживание абонентов и грубость телефонисток, срыв разговоров по вине работников МТС, непредоставление разговоров; по ГТС — несвоевременное устранение повреждений, неудовлетворительная работа телефонов, задержка в установке телефонов, нарушение технических правил при установке телефонов; по радификации — неудовлетворительная работа радиопузлов и радиоточек, длительное устранение повреждений радиоточек; по «Союзпечати» — неполучение подписной печати после переадресовки, неправильное оформление подписки и заказов.



**Электронная библиотека
Института истории,
археологии и этнографии
Дагестанского ИЦ РАН**



instituteofhistory.ru

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

История развития транспорта и средств связи в Дагестане отражает как общие закономерности, так и местные особенности процесса развития народного хозяйства. В национальных республиках, в частности в Дагестане, в силу его социально-экономической отсталости, в прошлом трудности подъема экономики и культуры были большими, чем в центральных районах страны. Здесь, как показал практический опыт, для того чтобы решить социально-экономические проблемы, стоявшие перед республикой в начале 20-х годов, необходимо было прежде всего ликвидировать остатки патриархально-феодалных отношений в экономике, ликвидировать культурную и политическую отсталость местного населения. Низкий уровень развития производительных сил, малочисленность рабочего класса, многоукладность экономики различных районов также обусловили технико-экономическую отсталость республики.

Наряду с этим на развитие народного хозяйства и особенно таких его отраслей, как транспорт и связь, оказывали большое влияние специфические природно-географические условия. Более 70% территории Дагестана приходится на горный рельеф: амплитуда высот здесь колеблется от 28 м от уровня мирового океана (Прикаспийская низменность) до 4466 м (гора Базардюзю) и 4285 м (гора Дикломста на хребтах Большого Кавказа). Наиболее освещенными и заселенными являются территории с орографическими отметками до 1200 м, где проживает около 75% населения.

Специфика природных и экономических условий предопределила выделение в Дагестане 4-х разнохарактерных зон: плококостная, предгорная, горная и высокогорная.

Различие в природно-климатических условиях оказывало большое влияние на характер развития и использования транспорта и связи по зонам, что сказывалось на социально-экономическом развитии республики.

В зимнее время многие аулы, расположенные в горных и высокогорных зонах, по 4—5 месяцев оставались отрезанными от внешнего мира.

Дагестанская республика получила в наследство от дореволюционного Дагестана транспорт и средства связи, которые ни по протяженности коммуникаций, ни по их техническому состоянию не обеспечивали нужды народного хозяйства и особенно сельского населения горной зоны. В местных перевозках всецело господствовал гужевой транспорт. В общей протяженности колесных дорог в начале 20-х годов (4050 км) твердое покрытие имели около 150 км.

С первых же дней создания Дагестанской автономной республики работа транспорта и связи определялась текущими задачами восстановления народного хозяйства, борьбой с разрухой и голодом, стремлением соединить отдельные сельские районы с экономическими и культурными центрами республики.

В начале 30-х годов началось проведение значительных по своим масштабам работ по ликвидации бездорожья в республике.

Дорожное строительство достигло особенно больших успехов за 1930—1935 гг. В годы первой пятилетки на дорожное строительство было израсходовано свыше 10 млн. рублей.

В первой половине 30-х годов было построено 1690 км автогужевых дорог. Силами тружеников «Дагестанавтодора» и методом «народныхстроек» были построены дороги: Ахты — Рутул, Касумкент — Курах, Ботлих — Карата, Глох — Мехельта, Акуша — Леваша, Касумкент — Тпиг, Маджаллис — Уркарах, Гуниб — Цуриб и т. д. В решении неотложных задач по снабжению продовольствием, топливом, промышленными товарами населения республики значительную роль сыграло становление и развитие автомобильного транспорта. На дорогах Дагестана работали отечественные автомобили, выпускаемые заводами АМО и ЯГАЗ.

Дальнейшее развитие в 20—30-х годах получил железнодорожный и морской транспорт, которые связывали Дагестан с соседними республиками и областями, с Москвой и другими промышленными центрами страны, откуда поступали в Дагестан машины и оборудование, промышленные, продовольственные и культтовары, строительные материалы, т. е. все, что было необходимо для социально-экономического развития республики. Железнодорожные станции Махачкала, Дербент, Хасавюрт, морской порт Махачкала играли огромную роль в вывозе продукции сельского хозяйства и промышленности республики. Железные дороги занимали доминирующее положение в перевозочной работе. Улучшались и благоустраивались пассажирские и товарные станции железной дороги.

Возрастала роль средств связи. Развитие промышленности и сельского хозяйства вызвали необходимость в усовершенствовании системы связи, увеличении количества почтовых учреждений.

Проявились широкие возможности радиовещания в политической, экономической и культурной жизни республики. В сен-

тябре 1931 г. был создан Республиканский комитет по радиовещанию при Дагестанском ЦИКе.

Основная программа передавалась на 5 языках — русском, аварском, даргинском, лезгинском и кумыкском.

В радиопередачах большое место отводилось вопросам, которыми интересовалось население (о деятельности потребкооперации, здравоохранении, сельскохозяйственном производстве, о народном образовании, благоустройстве и быте населенных пунктов). Немалое внимание уделялось и художественному вещанию.

Подводя итоги довоенного развития транспорта и связи, отметим, что к 20-летию автономии Дагестана возросла роль автомобильного транспорта в развитии народного хозяйства. Этому способствовала и проводимая борьба с бездорожьем. В 1934 г. Центральный штаб Всесоюзного соревнования по ликвидации бездорожья в стране присудил Дагестану переходящее Красное знамя, а в 1935 г. арбитр Всесоюзного соревнования по ликвидации бездорожья присудил Дагестану почетное Красное знамя Известий ЦИК СССР и ВЦИКа. К 1940 г. автопарк Дагестанской АССР значительно возрос, и в нем насчитывалось 2343 грузовых, легковых автомашины и автобусов.

Всего в 1940 г. было перевезено 2,6 млн. пассажиров.

Развитие автотранспортного хозяйства республики оказало большое влияние на увеличение подвижности населения, на возрастание связи города и села, на расширение торговли на рынках внутри республики. Следует отметить, что в эти годы значительная доля в перевозках падала и на гужевой транспорт.

Если автомобильному и гужевому транспорту принадлежит доминирующая роль во внутриреспубликанских перевозках, то на долю железнодорожного и морского транспорта легли большие нагрузки в межреспубликанских и междугородних перевозках. Для конца 30-х годов были характерны рост темпов объемов перевозок, что стало возможным благодаря **коренной** технической реконструкции материально-производственной базы страны, включая и отрасли транспорта.

В 1940 г. количество почтовых предприятий составило 247 единиц, сельских почтальонов — 707 человек.

Почти во всех районных центрах функционировали радиоузлы, общее количество радиоточек достигло около 4 тысяч.

Таким образом, опыт развития транспорта и связи в 20—30-е годы показал, что за этот период резко возросли объемы перевозок на всех видах транспорта, выросла сеть дорог, улучшилось содержание и техническая оснащенность существующей сети железнодорожных путей и частично автомобильных дорог, возросли возможности средств связи, осуществлена реконструкция радио и телеграфа, подготовлены технически грамотные специалисты и кадры массовых профессий.

Вероломное нападение гитлеровской Германии на СССР резко изменило характер работы транспорта. Железные дороги, мор-

ские суда, автомобильный парк обеспечивали массовые перевозки, связанные с мобилизацией и сосредоточением войск, с перестройкой на военный лад народного хозяйства, эвакуацией населения. Большая нагрузка легла на транспорт, особенно на железнодорожный и морской, в период обороны Кавказа, когда немецко-фашистские войска подошли близко к границам Дагестана.

В годы Отечественной войны возросла роль средств связи, особенно радиовещания, как незаменимого мощного средства оперативного информирования населения о событиях на фронтах, мобилизации трудящихся на реализацию ставшего для каждого советского человека священным лозунга «Все — для фронта, все — для победы!»

Труженики транспорта и связи, как и все трудящиеся Советского Союза, выступили горячими патриотами Отчизны, проявили беззаветную преданность, мужество и стойкость, самоотверженно трудились на своих рабочих местах, делали все для обеспечения фронта. Многие транспортники — специалисты, дорожники, работники связи полегли на полях сражений Великой Отечественной войны.

В послевоенные годы развернулось в республике дорожное строительство, укреплялась материально-техническая база автотранспортных предприятий, ведомственных автомобильных парков.

Грузовые машины в 1950 г. перевезли 3,9 млн. тонн различных грузов, что почти в 2,5 раза больше, чем в 1940 г.

Характерной особенностью 40-х годов является выделение значительного количества автомашин-грузотакси для обслуживания нужд сельского населения. Перевозка грузов осуществлялась в основном ведомственным автомобильным парком, который был распылен по множеству нехозрасчетных автотранспортных хозяйств.

В 50-е годы в Дагестане, как и во всей стране транспорт и средства связи развивались быстрыми темпами. Объективные условия развития экономики республики, рост темпов производства на промышленных предприятиях, подъем сельского хозяйства, расширение масштаба строительных работ, рост материального благосостояния и культурного уровня населения обусловили необходимость значительного увеличения грузовых и пассажирских перевозок на всех видах транспорта и в первую очередь — на автомобильном.

В условиях Дагестана темпы развития дорожного хозяйства отставали от роста автомобильных перевозок.

В 1960 г. было перевезено 40,8 млн. пассажиров. Его удельный вес в перевозке пассажиров с 76% в 1950 г. возрос до 94% в 1960 г. Учитывая важность решения проблем дорожного строительства в республике, коренного улучшения их состояния, Верховный Совет ДАССР на своих сессиях в 1959 и 1960 гг. принял

ряд законодательных актов об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных и других хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог.

Было построено 2126 км дорог с твердым покрытием, капитально отремонтировано 1223 км.

50-е и начало 60-х годов были годами ликвидации бездорожья в горных и плоскостных районах в северной зоне республики. На территории республики был построен асфальтированный участок автомобильной дороги союзного значения Ростов — Баку протяженностью 217 км. Для этого периода характерна, помимо строительства новых дорог и мостов, работа по соединению центральных усадеб колхозов и совхозов с райцентрами, благоустройству и озеленению основных автомобильных магистралей.

В конце 60-х и начале 70-х годов в республике было проведено укрупнение автотранспортных предприятий общего пользования, ликвидированы многие ведомственные мелкие нерентабельные хозяйства. Это позволило значительно укрепить материально-техническую базу автомобильного транспорта общего пользования, внедрить новые методы планирования перевозок и организации производства, поднять эффективность его работы и снизить себестоимость грузовых и пассажирских перевозок.

В начале 60-х годов грузовые такси стали заменяться автобусами с мягкими сиденьями, были созданы пассажирские автохозяйства. Все это сыграло большую роль в увеличении перевозок пассажиров.

В 50—60-е годы шел процесс коренного обновления железнодорожного, морского и воздушного транспорта.

Промышленность стала поставлять железнодорожному транспорту вместо старых паровозов экономичные паровозы серии «Д». Началась реконструкция сети железных дорог. За 1951—1960 гг. грузооборот на участке Махачкалинского отделения железной дороги вырос почти в 2 раза, на 15—16% поднялась техническая и участковая скорости движения грузовых поездов. К началу 70-х годов была закончена работа по реконструкции решающих направлений железнодорожных участков Гудермес — Самур, Кизляр — Артезиан и железнодорожной ветви Шамхал — Буйнакск, связывающей Махачкалу с центральной и западной частями предгорного и горного Дагестана.

В 60-е годы начался процесс коренного обновления грузового, пассажирского и вспомогательного флота. В эксплуатацию вступали многие суда новых типов. Судоремонтники освоили новые технологические процессы ремонта судов в своих мастерских, ремонтировались причалы, склады, проводились дноуглубительные работы.

Десятилетие 1961—1970 гг. ознаменовалось дальнейшим развитием воздушного транспорта.

Важную роль в улучшении воздушного сообщения на местных

воздушных трассах в 60-е годы сыграли самолеты АН-2, ЯК-12 и вертолеты МИ-4.

Вертолеты использовались при строительстве электролиний в горах, для доставок грузов геологическим партиям, нефтеразведчикам, при ликвидации последствий стихийных бедствий.

Значительная роль принадлежала авиации в проведении агротехнических мероприятий на полях республики, в перевозке и своевременной доставке почты, при срочной транспортировке ценных и малогабаритных грузов, при оказании экстренной медицинской помощи.

Большого развития в Дагестане достигло радиовещание и телевидение, начало последнему было положено в 1960 г. Регулярное радиовещание велось на 9 языках: русском, аварском, даргинском, кумыкском, лезгинском, лакском, табасаранском, ногайском и татском, концертные и литературно-драматические программы звучали в эфире и на чеченском и азербайджанском языках. Дагестанский Комитет по телевидению и радиовещанию являлся единственным в стране, который вел передачи на стольких языках.

Во второй половине 70-х годов телевизионным вещанием было охвачено около 70% населения Дагестана. Это большое достижение, если учесть исключительно неблагоприятные для развития телевидения реальные условия республики.

Развитие экономики страны в 70—80-е годы характеризуется территориальным разделением общественного труда, повышением уровня специализации и концентрации производства, комплексности народного хозяйства при одновременном проведении ресурсосберегающей политики, что предопределяло необходимость усиления и развития транспортно-экономических связей, повышения качества работы транспортной системы.

За последнее десятилетие в транспортной системе Дагестана произошли большие количественные и качественные изменения. Транспортный комплекс республики пополнился новыми высокопроизводительными локомотивами повышенной мощности, судами, автомобилями и самолетами, значительно укрепилась материально-техническая база транспорта, что, в свою очередь, положительно повлияло на рост основных технико-эксплуатационных и экономических факторов работы транспортной системы.

Объем перевозок народнохозяйственных грузов всеми видами транспорта за 1970—1985 гг. увеличился в 2 раза, а грузооборот — в 1,4 раза.

За этот период наблюдается непрерывное возрастание роли автомобильного транспорта в единой транспортной системе: для 20 горных и предгорных сельских районов автомобильный транспорт является фактически единственным средством, с помощью которого осуществляются перевозки всех видов грузов для обеспечения населения.

К началу 1985 г. республика располагала автомобильными дорогами протяженностью 8835 км. За годы двенадцатой пятилетки в развитие дорожного хозяйства вложено 142,0 млн. руб., построено и реконструировано 475 км дорог, капитально отремонтировано 1233 км существующих дорог. Построено 2196 метров капитальных мостов.

Индустриализация и использование достижений научно-технического прогресса привело к дальнейшему углублению общественного разделения труда, созданию новых типов транспортных объединений.

К концу 70-х годов управление «Дагавтодор» имело в своем составе 4 дорожно-строительных управления (ДСУ), мостостроительное управление, управление механизации, 10 дорожно-ремонтно-строительных управлений (ДРСУ), 21 дорожно-ремонтно-строительный участок (ДРСУ), ремонтно-строительный участок, УПТК и проектную контору.

По линии «Дагавтодора» функционировало 11 действующих асфальтобетонных установок. Среди автономных республик и областей РСФСР Дагестан по протяженности дорог с твердым покрытием занимал 14-е место, а по плотности дорожной сети — 15-е. Однако общее состояние дорог не обеспечивало потребности республики. В строительстве, ремонте дорог и их содержании имелись серьезные недостатки и упущения, много неиспользованных возможностей в улучшении дорог внутрихозяйственного пользования (4700 км), которые должны были улучшаться за счет средств колхозов, совхозов, транспортных, строительных и других предприятий.

Однако руководители колхозов и совхозов слабо организовывали ремонтные работы на дорогах, ссылаясь на отсутствие необходимых ресурсов и нужной техники. Так, в 1985 г. 9 районов и 153 хозяйства не выполнили плана участия в дорожных работах.

К сожалению, в последнее время постепенно теряется традиционное для горного Дагестана уважение и бережное отношение к дорогам. Дороги в горах то и дело выходят из строя из-за размыва, осыпей, обвалов, камнепадов, нуждаются в радикальной защите навесами, гелереями, в сооружении новых тоннелей.

Сердцевиной автомобильного транспорта народного хозяйства является транспорт общего пользования. Темпы его развития были особенно высокими, и доля в общем объеме работы автотранспорта непрерывно увеличивалась.

Удельный вес централизованных перевозок в общем объеме грузов, выполняемых транспортом общего пользования, в 1980 г. вырос до 90% против 62,8% в 1970 г. Автотранспорт общего пользования использовался значительно эффективнее, чем ведомственный.

Сравнительный рост темпов развития транспорта общего пользования связан как с совершенствованием организации перевозочного процесса, так и с укреплением производственно-техни-

ческой базы транспортных предприятий, повышением эффективности использования основных производственных фондов. Основные производственные фонды автомобильного транспорта за 1975—1985 гг. выросли почти в 2 раза. В массовом количестве поступали в автопарки автомобили большой грузоподъемности КамАЗ, МАЗ и др. Несмотря на определенные достижения, в первой половине 80-х годов потребности народного хозяйства республики в целом и отдельных административных районов в перевозке грузов автомобильным транспортом полностью не удовлетворялись. Имело место и неполное удовлетворение потребности населения, особенно горных районов, в пассажирских перевозках.

Выработка на пассажиро-место по республике составила в 1985 г. всего 882,5 рубля, что является одним из самых низких показателей в системе Минавтотранспорта РСФСР. Услуги пассажирского транспорта на одного жителя во второй половине 80-х годов составили 19,7 рубля, по данному показателю республика заняла 72-е место в РСФСР. Материально-техническая база транспортных предприятий не обеспечивала правильной организации хранения, технического обслуживания и ремонта транспортных средств. Закрытыми стоянками обеспечена 1/4 часть автомобильного и автобусного парка. Остальные 3/4 транспортных средств хранились на открытых площадках. Это затрудняло нормальную эксплуатацию автомобильного транспорта, снижало его производительность и вызывало ускоренный износ.

Значительное развитие получил в 70—80-е годы железнодорожный транспорт. За годы десятой пятилетки завершена электрификация Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Была сдана электрифицированная железная дорога от Гудермеса до Дербента, которая позволила открыть сквозное движение на железнодорожных магистралях республики нового вида транспорта — электропоезда. Электрификация пути дала большую экономию топлива — свыше 75 тыс. л в год, ускорила сроки перевозки грузов и пассажиров, более чем в 2 раза снизила расход материалов на ремонты локомотивов. Электрификация повысила безопасность движения поездов, значительно облегчила труд тружеников отрасли, повысила культуру их работы, снизила загрязнение окружающей среды.

Морской транспорт в транспортной системе республики выполняли большую долю грузовых перевозок и имели сравнительно большой удельный вес по грузообороту. Интенсивное использование морского транспорта обусловлено развитием производительных сил Дагестана, республик Северного Кавказа и Закавказья, особенно нефтяной, рыбной промышленности и других отраслей промышленности и строительства.

Значительные работы, проведенные в 70-е годы по развитию махачкалинского морского порта, способствовали росту производительности труда на грузовых работах за 1971—1980 гг. на 75%.

Механизация работ в порту позволяла сократить стояночное время сухогрузных судов на 3,2% против нормы, а нефтеналивного флота — на 9%.

В целях дальнейшего повышения пропускной способности морского порта, усиления перегрузочного комплекса для организации перевозок народнохозяйственных грузов в смешанном морском и железнодорожном сообщении, внедрения достижений научно-технического прогресса имело бы важное значение создание паромной транспортно-технологической системы на Каспийском море между портами Махачкала, Красноводск и Шевченко.

Получил дальнейшее развитие воздушный транспорт. Были открыты новые воздушные линии, связавшие столицу республики со многими административными и промышленными центрами республик, областей и краев страны. Наиболее важными по протяженности и объему перевозок являлись магистральные авиалинии Махачкала — Москва (1970 км), Махачкала — Ташкент (2140 км), Махачкала — Киев (1670 км), Махачкала — Куйбышев (1470 км), Махачкала — Ростов-на-Дону (870 км) и др.

В 1981 г. первых пассажиров приняло здание нового аэровокзала в Махачкале, что позволяло улучшить и поднять культуру обслуживания авиапассажиров.

Реконструирована взлетно-посадочная полоса, начата эксплуатация новых типов самолетов ТУ-154, вертолета МИ-8 и др. Укреплялась база сельскохозяйственной авиации. В 80-е годы около 17,5% общего объема работ в республике по внесению химических удобрений было выполнено сельскохозяйственной авиацией. Определенных успехов в перевозке народнохозяйственных грузов и пассажиров добилось Махачкалинское авиапредприятие. За 1981—1985 гг. авиапредприятие увеличило объем выполняемых работ по сравнению с предшествующим пятилетием на 50,2%.

В 70—80-е годы радио, телевидение и все виды связи претерпели бурное развитие, превратившись в обширное направление современной науки и техники, объединяющее в себе самые разнообразные области знания, связанные с научно-техническим прогрессом, с общественно-политической и культурной жизнью нашей страны.

Создана широкая сеть телевизионных ретрансляторов, число которых достигло 109, установлено 76 телевизионных передатчиков, введена в эксплуатацию 21 приемная станция спутникового телевидения «Москва».

В 80-х годах свыше 80% населения республики смотрело центральные и местные телепередачи.

Особого внимания требует развитие автоматических телефонных станций в городах и районах республики.

В республике вдвое увеличилось количество каналов на внутриреспубликанской телефонной связи, более 200 участков переведено на моторизованный способ доставки почты. Определенное

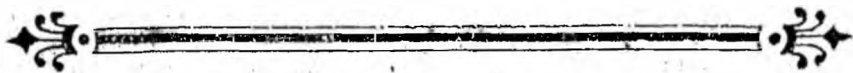
внимание уделяется телефонизации Махачкалы. Городская АТС обслуживает свыше 25 тыс. телефонных аппаратов. Однако насыщенность телефонами в городах и особенно в селах крайне низкая — в среднем по республике 16,7 на каждые 100 жителей. Основная причина такого состояния — задержка со строительством зданий для АТС, слабое освоение средств, выделенных на объекты связи в республике. Махачкала — столица Дагестана не имеет главпочтамта. Слаба еще культура обслуживания населения.

Анализ развития и состояния транспорта за 20—80-е годы в Дагестане показал, что в республике создана многовидовая транспортная система, которая в основном обеспечивала потребности народного хозяйства и населения в пассажирских перевозках. В трех пятилетках — девятой, десятой и одиннадцатой развитие отдельных видов транспорта, прежде всего железнодорожного и воздушного, существенно затормозилось, что вызвало определенные трудности в освоении грузовых и пассажирских перевозок. Говоря о неблагоприятных тенденциях в развитии транспорта и связи, нужно особо отметить их усиление в период конца 70-х и начала 80-х годов.

В этот период начало выявляться отставание народного хозяйства страны по сравнению с наиболее развитыми странами в области повышения эффективности производства и качества продукции, в научно-техническом развитии.

В сегодняшних конкретных условиях требуют решения вопросы не только производственной, но и социальной сферы транспорта и средств связи. Круглосуточная работа этих важнейших отраслей экономики предопределяет специфические условия труда и отдыха их тружеников, особенно локомотивных бригад, диспетчеров, экипажей самолетов, вертолетов, судов, почтовых работников, профессии которых связаны с работой в ночные смены и т. п. Их социально-бытовые условия должны обеспечивать нормальный режим отдыха и полноценное восстановление сил. Развитие социально-культурной сферы должно находиться в центре внимания трудовых коллективов транспорта и связи. Речь идет ни о чем другом, как о создании условий для осуществления в конечном итоге безопасности жизни и настроения населения.





Глава III. Транспорт и связь Дагестана в 60—80-е годы	263
§ 1. Дорожное строительство	263
§ 2. Автомобильный транспорт	282
§ 3. Железнодорожный транспорт	300
§ 4. Морской транспорт	331
§ 5. Воздушный транспорт	343
§ 6. Развитие связи	361
Заключение	392

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Раздел I. Транспорт и связь Дагестана 1920 — июль 1941 гг.	11
Глава I. Транспорт и средства связи в 1920—1927 гг.	13
§ 1. Дорожное строительство в Дагестане	14
§ 2. Восстановление махачкалинского порта	29
§ 3. Железнодорожный транспорт	35
§ 4. Связь	42
Глава II. Транспорт и связь Дагестана в годы предвоенных пятилеток	60
§ 1. Дорожное строительство	60
§ 2. Становление и развитие автомобильного транспорта	79
§ 3. Железнодорожный транспорт	88
§ 4. Морской транспорт	106
§ 5. Становление и развитие воздушного транспорта	119
§ 6. Развитие средств связи	130
Раздел II. Транспорт и связь Дагестана в 40—80-х гг.	155
Глава I. Транспорт и связь Дагестана в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.)	157
§ 1. Железнодорожный транспорт	158
§ 2. Работа махачкалинского порта	163
§ 3. Дорожное строительство	168
§ 4. Автомобильный транспорт	172
§ 5. Воздушный транспорт	176
§ 6. Средства связи	179
Глава II. Транспорт и связь в период послевоенного восстановления и развития народного хозяйства (1946—1960 гг.)	190
§ 1. Дорожное строительство	191
§ 2. Автомобильный транспорт	207
§ 3. Железнодорожный транспорт	217
§ 4. Морской транспорт	233
§ 5. Воздушный транспорт	243
§ 6. Развитие средств связи	248

Электронная библиотека
Института истории,
археологии и этнографии
Дагестанского ИЦ РАН



instituteofhistory.ru

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ ДАГЕСТАНА.

(20-е — 80-е гг.)

Редактор Е. В. Сливак
Техн. редактор А. К. Абдуллаев

Сдано в набор 15.10.92. Подписано в печать 12.01.93.
Формат 60×90¹/₁₆. Бумага типогр. № 2. Гарнитура «Литературная».
Печать высокая. Усл. п. л. 25,25. Уч.-изд. л. 24,5.
Тираж 500 экз. Заказ 760. Цена договорная.

Типография Дагестанского научного центра РАН
367015. Махачкала, 5-й жилгородок, корпус 10.