

Р.Р. Олейник

РОЛЬ ТРУДОВОГО УЧАСТИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАШКИРСКОЙ АССР В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК

Работа выполнена при поддержке гранта СФ БашГУ № 18-109 «Южный Урал: проблемы социально-экономического развития во второй половине XIX – начале XXI вв.».

На основе ранее неопубликованных архивных материалов рассматривается роль трудового участия населения в дорожном строительстве Башкирской АССР в годы первых пятилеток. Автором выявлены основные причины неэффективного применения данного метода. В исследовании приведены основные количественные показатели выполнения плана по трудовому участию. Указаны порядок и объем финансирования дорожных работ с трудовым участием населения, а также представлены результаты применения различных форм организации и стимулирования труда.

Ключевые слова: дорожное строительство; трудовое участие; первые пятилетки; Башкирская АССР.

Тема труда при социализме достаточно полно изучалась советскими историками, а также продолжает изучаться и современными исследователями. В советской историографии основное внимание уделялось вопросам формирования новых трудовых отношений, коммунистического отношения к труду, социалистическим соревнованиям и т.д. Безусловно, в силу идеологических причин в данных исследованиях освещались лишь положительные моменты, при этом формы внеэкономического принуждения оставались неизученными. Лишь после снятия идеологических барьеров именно последний аспект оказался в центре внимания историков. Были рассмотрены такие методы организации труда, как всеобщая трудовая повинность, огосударствление труда, принудительный труд. Уральский ученый, крупный специалист по проблемам становления и развития трудовых отношений в России XX столетия д-р ист. наук Г.А. Гончаров отмечает, что переход к планово-социалистической экономике и директивной системе управления, задачи хозяйственного строительства повлияли на процесс организации труда. Сравнивая практику организации труда в годы «военного коммунизма» с процессами формирования трудовых отношений в годы индустриализации, Г.А. Гончаров утверждает, что большевики в первые годы советской власти заложили фундамент для реализации идеи «огосударствленного труда» и массового привлечения населения к исполнению своих трудовых обязанностей в 1930-е гг. Активное использование принудительного труда связывается российскими историками с социалистической индустриализацией 1930-х гг., которая носила форсированный характер, присущий советской модели экономики мобилизационного типа [1. С. 541].

В рамках нашего исследования особый интерес представляют работы, посвященные применению трудового участия населения в дорожном хозяйстве. Так, в трудах Л.В. Изюмовой [2], Р.Р. Хисамутдиновой [3], С.Н. Уварова [4] рассмотрен вопрос, связанный с отработкой крестьянами дорожной повинности. В исследовании Л.В. Изюмовой отмечено, что дорожная повинность негативно отражалась не только на положении сельского населения, но и на дорожном хозяйстве. По мнению автора, бездорожье страны,

низкое качество автогужевых трактов можно рассматривать как прямое следствие длительного существования дорожной повинности сельского населения. В свою очередь Р.Р. Хисамутдинова, рассматривая участие колхозников в дорожном хозяйстве, отмечает, что они не отработывали положенное по закону трудовое время на дорожных работах, и за колхозами оставалась огромная задолженность [3. С. 139]. В целом авторы дают отрицательную оценку роли трудового участия населения в строительстве дорог.

Процесс применения трудового участия сельского населения в дорожном хозяйстве Башкирской АССР в региональной исторической науке практически не освещен. Между тем от производственного функционирования дорожного хозяйства во многом зависит экономический рост государства. В период индустриализации страны ключевое значение в решении дорожной проблемы играла мобилизация сельского населения. В 1925 г. Советским государством официально была введена дорожная повинность [5. Л. 5]. Данная повинность была возложена на коллективные хозяйства, сельскохозяйственные артели и товарищества, на частные промышленные, торговые и иные предприятия. В местное дорожное строительство привлекалось трудоспособное население, постоянно проживающее в сельских местностях, кроме рабочих, служащих и учащихся. Количество дней трудового участия для граждан, привлекаемых к дорожным работам как без рабочего скота, так и со скотом, а также нормы денежной замены трудового участия устанавливались ежегодно районными или уездным исполнительными комитетами. Если граждане уклонялись от трудового участия в дорожных работах, то с них взыскивался административный штраф. Следует отметить, что к дорожному строительству привлекались лица, работавшие не по найму, а назначенные на принудительные работы судебными или административными органами [6]. Согласно постановлению мобилизация сельского населения к трудовому участию в дорожных работах допускалась при условии, если производство этих работ было обеспечено необходимыми денежными средствами, материалами и техническим персоналом. Однако в силу целого ряда объективных причин закон на практике не был реализован [7. С. 178].

Постановление ЦИК и СНК от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» и Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству» [8. С. 32] законодательно закрепили дорожную повинность населения и тем самым обеспечивали огромный источник бесплатной рабочей силы для дорожного строительства. В целях проверки реализации данных законов в действии в 1930 г. на места дорожных работ Цудортранс командировал группу инспекторов. В результате проверки было выявлено следующее: трудовая повинность сельского населения использовалась не по прямому назначению; труд повинность применялась на дорогах несоответствующих классов; над техническим персоналом отсутствовал надзор; не проводилась общественная подготовка к труд повинности; местные организации Автодора не проявляли должной активности. Труд работников был неквалифицированным. Выполняя простейшие дорожные работы, они не были заинтересованы в результатах своего труда [9. С. 28]. В итоге техническое состояние сельских дорог становилось негодными для эксплуатации, а стоимость грунтовой дороги увеличилась от 4 до 7 тыс. руб. за км [10. С. 27]. Несмотря на это, удельный вес трудового участия населения в дорожном хозяйстве из года в год увеличивался, являясь почти единственным источником строительства и ремонта низовой сети дорог.

В процессе интенсивного развития народного хозяйства, индустриализации страны строительство дорог приобретало экономическое и стратегическое значение. Отсутствие дорог, хорошего технического стандарта затрудняло процесс применения в сельском хозяйстве тракторов, автомобилей, комбайнов и других крупных сельскохозяйственных машин и орудий. В связи с этим в 1931 г. вышло Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 10.08.1931 «О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения» [11]. Согласно постановлению сельское население в возрасте от 18 до 45 лет обязано было отрабатывать на строительстве дорог определенное число трудодней с использованием собственного гужевого транспорта.

Во второй пятилетке труд населения в дорожном хозяйстве планировалось использовать в минимальном объеме – 860 млн трудодней, 367 млн конедней и 8,6 млн трактородней. Для того чтобы обеспечить эффективное использование трудовых ресурсов населения, необходимо было опираться на прочную финансовую базу. Для этого был «утвержден общий объем капиталовложений в дорстроительство с трудовым участием населения в размере 3 240 тыс. руб. [12. С. 3–4]. В плане дорожного строительства к началу второй пятилетки на трудовое участие населения в строительстве низовой сети дорог было выделено 60% всех вложений в дорожное хозяйство Союза [13. Л. 42]. В 1932 г. в рамках трудового участия населения в дорожном хозяйстве Башкирской АССР было выполнено: 774,901 трудодня и 314,581 конедня. В переводе этих трудовых затрат в ценностное выражение, по единым союзным нормам, стоимость работ с участием населения была равна 2 498,1 тыс. руб., что составило по отношению к годовому плану 38,4%.

Если учесть недоимку по труду участию в сумме 1 368,5 тыс. руб., то общее выполнение плана составило 59,4% [14. Л. 24].

Районные дорожные отделы стали основным звеном, организующим труду участие населения в дорожных работах. От эффективного руководства трудовыми массами и своевременной заготовки стройматериалов зависело успешное выполнение работ. Труду участие применялось в устройстве и ремонте дорог трех высших разрядов (общесоюзных, республиканских и областных), а также и низовой сети (районных и сельских). Активно практиковался бригадный способ работ в охране мостов, в работах по зимнему содержанию дорог и в «снегоборье». В 1932 г. в республике труду участием было отремонтировано 851 км дорожно-го полотна и 2 793 погонных метра мостов [15. Л. 25].

В годы первых пятилеток появился новый вид общественно-трудовых отношений – социалистическое соревнование. Основная цель соцсоревнований – борьба трудящихся масс за наивысшие достижения в производстве материальных и духовных благ. В дорожном хозяйстве данный вид отношений должен был усилить борьбу за расширение объема дорожного строительства и улучшить его качества, рационализировать организацию содержания дорожной сети и максимально использовать в дорожных работах трудовое участие населения. В начале советской власти социалистическое соревнование принимало формы групп ударного труда и коммунистических субботников. Новым этапом социалистического соревнования стало ударничество [Там же. С. 427].

Башкирская АССР стала активно принимать участие в социалистическом соревновании, проводимом между республиками и областями в СССР. В 1931 г. между Башдортрансом и Татдортрансом был заключен соцдоговор о выполнении дорожного строительства с трудовым участием населения. 7 августа 1933 г. с целью проверки выполнения договора между БАССР и ТАССР заместитель начальника Башдортранса тов. Латыпов приехал в г. Казань. В результате были проведены общее собрание коллектива Татдортранса, обсужден соцдоговор соревнующихся сторон по пунктам обязательств, принятых Татдортрансом, по вызову Башдортранса. В итоге выяснилось, что в 1933 г. производственный план дорожных работ с трудовым участием населения Башдортранс выполнил на 62,2%. Было организовано 44 райдортдела, каждый из которых имел свой контокоррентный счет (единый расчетный счет). Аппараты райдортделов были обеспечены техническими работниками на 60–70%. Каждый райдортдел имел свою продовольственную базу и был обеспечен на 20–30% простейшими дорожными машинами. В свою очередь Татдортранс выполнил план трудового участия лишь на 35%. Райдортделов были не сформированы, вместо них работали райинспектора. Средства на дорожное строительство поступали на текущий счет райдортделов. Сектор труду участия при Татдортрансе не был организован [13. Л. 33]. В конечном счете ни одна из республик не выполнила план работ по дорожному строительству [16. С. 3].

В 1934 г. деятельность дорожного хозяйства СССР была сконцентрирована на основах договора о социа-

листическом соревновании с Чувашской АССР [17. Л. 15]. В 1933 г. между Башкирской АССР и Чувашской АССР был подписан договор о социалистическом соревновании [18. Л. 106–107]. Обком ВКП(б) и СНК Башкирской АССР приняли ряд директив относительно дорожного дела. С целью личного руководства дорожными работами в районы выезжали члены штаба и работники Дортранса. Перед наступлением месячника в Доручастках были проведены производственные совещания с вызовом работников районов, а в райдоротделах были организованы совещания с сельдоруполномоченными. Дортранс сотрудничал и с другими общественными и хозяйственными организациями. Например, в пунктах проведения масштабных работ Башсоюз открывал торговые ларьки. Наркомпрос БАССР организовывал дорожные уголки. ВЛКСМ командировал своих работников в места дорожных строек. Автодор непосредственно участвовал в работе местных штабов и проводил субботники [19. Л. 123 об.]. Проводилась агитационная работа, для популяризации дорожного строительства в районах выступала агитбригада с труппой «Шестеренка». Для освещения процесса дорожного строительства использовалась областная и районная печать, было выпущено 72 стенгазеты; в сельсоветах организовано 286 дорожных секций и 317 дорожных уголков. За колхозами и постоянными бригадами было закреплено 303 км дорог. В 92 колхозах было организовано 49 постоянных колхозных бригад [Там же. Л. 124].

В 1935 г. был организован новый вид социалистического соревнования – стахановское движение. Данная форма повышения производительности труда поощрялась премиями и пропагандировалась Всесоюзной Коммунистической партией. Например, за высокие показатели в проведении ударного месячника по борьбе с бездорожьем Башдорстрас в целях премирования доручастков, райдоротделов, колхозов, бригад и отдельных ударников выделил премиальный фонд в 20 тыс. руб. Кроме того, областной штаб по дорожному месячнику ходатайствовал перед СНК БАССР о выделении дополнительной премии в размере 80 тыс. рублей и нескольких легковых автомашин, для премирования РИКов. В конце 1930-х гг. дорожники БАССР включились в социалистическое соревнование имени III Сталинской пятилетки. План этой пятилетки был принят на XVIII съезде ВКП(б). В дорожном хозяйстве произошли изменения: ежемесячные итоги работ и лучшие методы их организации высылались по всем ДЭУ. В процессе дорожных работ было премировано 220 чел. на сумму 22,5 тыс. руб. Жюри Главлоруправления 288 ДЭУ была присуждена 2-я Сталинская премия [20. Л. 40 об.].

В связи с реорганизацией системы управления дорожным хозяйством и ее передачей в ведомство органов НКВД СССР центральное место отводилось строительству крупных дорожных объектов. Объем трудового участия населения увеличился. В то же самое время существенно сократилось финансирование дорожного хозяйства. В связи с этим в БАССР были ликвидированы и реорганизованы многие предприятия – Дорснаб, гвоздильная мастерская, проектно-изыскательная контора, дорожно-исследовательская

станция. Не выделялось средств на материально-техническое снабжение. Ставка была сделана преимущественно на бесплатный труд сельского населения, в основном неквалифицированных колхозников. Сельское население в основном участвовало в текущем ремонте дорожного полотна. Работы проводились преимущественно по уплотнению земельного полотна и заготовке материалов. План по земельным работам, ремонту и профилированию проезжей части, постройке и перестройке балочных однопролетных мостов к концу третьей пятилетки был перевыполнен. Качество работ при этом было низким. В процессе уборки урожая работы на дорожных участках прекращались и возобновлялись частично лишь в ноябре.

Дорожное хозяйство не отвечало требованиям времени. Интенсивно развивающаяся промышленность увеличила грузопоток, требовалась модернизация транспортной коммуникации. 3 марта 1936 г. был принят Закон «О трудовом участии сельского населения в дорожных работах», который стал заменой трудгужповинности. Согласно Закону 90% работ на строительстве районных дорог выполняли крестьяне (мужчины в возрасте от 18 до 45 лет и женщины в возрасте от 18 до 40 лет), которые эксплуатировали при этом личных лошадей и волов [2. С. 9]. Ежегодно колхозники были обязаны отработать 3–4 дня на строительстве и ремонте дорог в радиусе 15 км от селения [21. Л. 69]. Единоличники должны были отработать не менее 12 дней. В случае невыполнения членами колхоза этих работ именно с них, а не с колхоза взыскивалась в судебном порядке двойная стоимость невыполненных работ. Такая ответственность не перекладывалась на колхоз в целом. В тех случаях, когда планом колхоза или общим собранием колхозников была предусмотрена, вместо личного трудового участия членов колхоза, организация постоянной бригады колхоза для выполнения дорожных работ, иски дорожных отделов о взыскании в двойной стоимости невыполненных по трудовому участию колхозников дорожных работ предъявлялись к колхозам, а не к отдельным колхозникам.

Процесс организации работы колхозных бригад происходил в следующем порядке: дорожный мастер на основании своего плана дорожного строительства выдавал на каждую бригаду наряд; по окончании работы составлялся акт приемки с указанием количества и качества выполненного объема работ и определением количества человеко- и конедней. На основании акта приемки и справки дормастера колхоз начислял бригаде соответствующее количество колхозных трудодней. Бригадир согласно табелю распределял трудодни среди членов бригады. При большом объеме работ на бригаду составлялись промежуточные акты приемки не реже одного раз в месяц. В целях контроля своевременной отработки колхозом предписанного ему трудового участия акты приемки работ высылались в ДЭУ, которые впоследствии переправлялись в РИК и РДО [22. Л. 50]. План дорожных работ передавался колхозам в январе–феврале. Затем этот план обсуждался на общих собраниях колхозов. Одновременно по количеству колхозов формировалось соответствующее количество бригад. Но фактически эти

бригады работали в основном только в зимний период, а в летний – до 15–20 июля. В ходе уборочной кампании бригады работали только на основных дорогах не в полном составе. В результате из организованных 250 бригад круглый год работали всего 70 бригад.

Главным фактором, предопределившим успех выполнения плана дорожных работ в 1940 г., было применение «ферганского» метода в дорожном строительстве. Данный метод появился в Средней Азии в 1938 г., когда колхозники за 45 дней построили Большой ферганский канал протяженностью 270 км [23. С. 157]. С тех пор ферганский метод был перенесен и в дорожное строительство. В специальном решении СНК и Областного комитета ВКП(б) от 7 февраля 1940 г. были поставлены конкретные задачи перед районными партийными и советскими организациями, перед штабами и комитетами содействия. Также были определены объекты строительства республиканского значения «ферганским» методом. Организация труда большого числа неквалифицированных рабочих, выходявших со своими простейшими инструментами и оборудованием (лопаты, кирки, ломы, мотыги, носилки, плуги, непригодные для перевозки грунта конные повозки), являлось трудной задачей. Строительство маршрутов было разделено между районами. За каждым сельсоветом и колхозом закрепляли конкретный участок, на котором они должны были полностью выполнить все дорожные работы, начиная с заготовки материалов и заканчивая строительством дороги по тому или иному маршруту. В целях организации строительства создавались штабы, которые возглавляло областное руководство. Технический надзор осуществляли сотрудники дорожных организаций. Работы проводились в ограниченный период времени, между окончанием весеннего сева и началом уборки урожая. Дорожники жили в специально оборудованных полевых станах, обеспечивались питанием.

В 1940 г. передовые колхозы Чишминского района БАССР первыми стали применять «ферганский метод» в дорожном строительстве. На призыв чишминцев откликнулись другие районы республики – Бижбулякский, Чекмагушевский, Дюртюлинский, Или-

шевский, Белокатайский, Кандринский, Кушнаренковский, Чишминский, Еремеевский, Уфимский. В общей сложности в строительстве участвовали от 3,5 до 4 тыс. человек и от 1,5 до 2 тыс. лошадей [24. Л. 11]. Объем финансирования трудового участия населения возрос до 1 694,7 тыс. руб. План намеченных работ был перевыполнен. Для содействия дорожному строительству на местах были созданы соответствующие штабы и советы. Как правило, на объекты строительства выезжали председатели колхозов, сельских советов, иногда председатели райсоветов и секретари райкомов ВКП(б). Массовые выходы колхозников на дорожное строительство сопровождались праздничными ритуалами: с красными флагами, гармошками и другими музыкальными инструментами. Кроме колхозников, в строительстве дорог принимали участие и простые рабочие, служащие, красноармейцы, учащиеся школ и преподавательский состав [Там же]. На участках скоростного строительства были организованы торговля товарами широкого потребления, медицинская помощь, культурно-массовые мероприятия, общественное питание. Использование ферганского метода применялось на строительстве государственных дорог: Уфа–Бирск–Янаул, Сулея–Красноуфимск. На местных маршрутах решением бюро обкома и СНК БАССР было поручено построить дорогу Уфа–Альшеево–Уголь протяженностью 8,5 км. По данным от 1 января 1941 г., объем дорожных работ был выполнен на 103,8% [24. Л. 10].

Таким образом, трудовое участие населения в строительстве дорог стало потребностью времени. В условиях кадрового и материально-технического дефицита данный вид помощи дорожному хозяйству был единственным источником выполнения плана намеченных дорожно-строительных работ. Безусловно, только методами жестких государственных санкций можно было буквально заставить сельское население нести дорожную «повинность», о чем свидетельствуют многочисленные постановления партии. Следует отметить, что с каждым годом Башкирская АССР увеличивала показатели по труду населения в дорожном строительстве, используя при этом различные формы и методы организации труда.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гончаров Г.А. «Принуждение к труду» и «принудительный труд» в социально-экономической политике первых десятилетий Советской власти (1917–1940) // Мобилизационная модель экономики: исторический опыт России XX века : сб. материалов II Всерос. науч. конф. / под ред. Г.А. Гончарова, С.А. Баканова. Челябинск : Энциклопедия, 2012. С. 540–545.
2. Безнин М.А., Димони Т.М., Изюмова Л.В. Повинности российского крестьянства в 1930–1960-х годах / ВНКЦ ЦЭМИ РАН, Вологод. гос. пед. ун-т. Вологда, 2001. 141 с.
3. Хисамудинова Р.Р. Государственные трудовые повинности советского крестьянства в 40-е – начале 50-х гг. XX века (на материалах Урала) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2013. № 2. С. 131–144.
4. Уваров С.Н. Трудовые повинности крестьян Удмуртии в годы Великой Отечественной войны // Вестник Удмуртского Университета. Серия История и филология. 2015. № 4–1. С. 64–74.
5. Национальный архив Республики Башкортостан (далее – НАРБ). Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 29.
6. Об организации принудительных работ без содержания под стражей: Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 6 сентября 1926 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства РСФСР. 1926. № 80. Ст. 596.
7. Гареева Р.Р., Самородов Д.П. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти (1917–1927 гг.) // Научный диалог. 2017. № 2. С. 174–183.
8. Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 1 апреля 1929 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству» // За рулем. 1929. № 9. С. 32.
9. Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства в период с 1917 по 1936 годы // История государства и права. 2015. № 6. С. 26–30.
10. Как выполняется дорожная повинность // За рулем. 1930. № 11. С. 27.
11. Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 10 августа 1931 г. «О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения». Элиста : Облдортранс, 1935. 20 с.

12. Дорожное строительство СССР во втором пятилетии // За рулем. 1932. № 13. С. 3–4.
13. НАРБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 218.
14. НАРБ. Ф. Р-786. Оп. 1. Д. 194.
15. Островитянов К.В., Шепилов Д.Т., Леонтьев Л.А., Лаптев И.Д. и др. Общественный труд при социализме // Политическая экономия : учебник / под ред. К.В. Островитянова. М., 1954. С. 310–319.
16. Казанцев М. Башкирия должна иметь хорошие дороги! // Красная Башкирия. № 134 (3703). С. 3.
17. Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-4426. Оп. 1. Д. 37.
18. НАРБ. Ф. П-122. Оп. 13. Д. 30.
19. НАРБ. Ф. Р-786. Оп. 3. Д. 1.
20. НАРБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 31.
21. Российский государственный архив экономики. Ф. 2277. Оп. 7. Д. 33.
22. НАРБ. Ф. Р-786. Оп. 2. Д. 28.
23. Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988. 272 с.
24. НАРБ. Ф. Р-786. Оп. 5. Д. 2.

Статья представлена научной редакцией «История» 26 марта 2019 г.

The Role of People's Labor Participation in Road Construction of the Bashkir ASSR During the First Five-Year Plans

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2019, 445, 135–140.

DOI: 10.17223/15617793/445/20

Rufina R. Oleynik, Sterlitamak Branch of Bashkir State University (Sterlitamak, Russian Federation). E-mail: kafedra164@mail.ru

Keywords: road construction; labor participation; first five-year plans; Bashkir ASSR.

This article was prepared with the financial support of the Sterlitamak Branch of Bashkir State University Grant No. 18-109.

This article aims to analyze the role of the rural population's labor participation in the road construction of the Bashkir Autonomous Soviet Socialist Republic (BASSR) during the first five-year plan. It is based on various sources: normative legal acts, periodicals and archival materials. The documents from the National Archive of the Republic of Bashkortostan (NA RB), the State Archive of the Russian Federation (GARF) and the Russian State Archive of Economics (RGAE) proved to be particularly important for this study, as they contain the main quantitative indicators of the implementation of the plan for labor participation of the population in the road industry of the BASSR, the order and size of financing of road works with the population's labor participation and the results of the application of various forms of work organization and stimulation. The main research methods used were analysis and synthesis, as well as statistical and chronological methods. The author of the article draws attention to the fact that during the period of industrialization, the forms and methods of organizing labor participation of the population became more complicated. Initially, in the period of industrialization, this method of labor organization did not yield positive results. Road works required high-skilled specialists and road machinery, so stakes were made on the forcing of the population to construct roads. In 1925, the road service was officially introduced, and it was fixed in the early 1930s. However, the law on labor participation was enforced poorly because of inadequate funding and general absence of minor technical staff. This meant the cost of road repairs increased many-fold, while the quality remained poor. As bad roads slowed down the development of the national economy of the country, in the early 1930s, the ruling circles searched for optimal forms to organize labor participation of the population. In particular, it was proposed to follow the positive experience of the Chuvash Autonomous Soviet Socialist Republic. Financing of the population's labor participation in the road industry increased every year. In 1940, the "Fergana method" of road construction began to be used in the road industry of the Bashkir ASSR. The author believes that the specific weight of the population's labor participation in the construction of roads increased from year to year, and was the only source of construction and repair of the lower road network.

REFERENCES

1. Goncharov, G.A. (2012) ["Forcing to labor" and "forced labor" in the socio-economic policy of the first decades of Soviet power (1917–40)]. *Mobilizatsionnaya model' ekonomiki: istoricheskiy opyt Rossii XX veka* [Mobilization model of the economy: historical experience of Russia of the twentieth century]. Proceedings of the 2nd All-Russian Conference. Chelyabinsk: Entsiklopediya. pp. 540–545. (In Russian).
2. Beznin, M.A., Dimoni, T.M. & Izyumova, L.V. (2001) *Povinnosti rossiyskogo krest'yanstva v 1930–1960-kh godakh* [Obligations of the Russian peasantry in the 1930s–1960s]. Vologda: Vologodskiy NKTs TsEMI RAN.
3. Khisamutdinova, R.R. (2013) National labor duty of the Soviet peasantry in the 40-s - early 50-s of the XX century (on the materials of the Urals). *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta – Vestnik of Orenburg State Pedagogical University*. 2. pp. 131–144. (In Russian).
4. Uvarov, S.N. (2015) The forced labour of peasantry in Udmurtia during the Great Patriotic War. *Vestnik Ydmurtskogo universiteta. Seriya Istoriya i Filologiya – Bulletin of Udmurt University. History and Philology Series*. № 4–1. pp. 64–74.
5. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 1. File 29. (In Russian).
6. *Sobranie uzakoneny i rasporyazheniy Rabochego i Krest'yanskogo Pravitel'stva RSFSR*. (1926) Ob organizatsii prinuditel'nykh rabot bez soderzhanija pod strazhey: Postanovlenie VTsIK i SNK RSFSR ot 6 sentyabrya 1926 g. [On the organization of forced labor without detention: Decree of the All-Russian Central Executive Committee and the Council of People's Commissars of the RSFSR of September 6, 1926]. 80. Art. 596.
7. Gareeva, R.R. & Samorodov, D.P. (2017) Road Facilities of Bashkir ASSR in First Decade of Soviet Government (1917–1927) *Nauchnyy dialog*. 2. pp. 174–183. (In Russian). DOI: 10.24224/2227-1295-2017-2-174-183
8. *Za rulem*. (1929) Postanovlenie VTsIK i SNK RSFSR ot 1 aprelya 1929 g. "O meropriyatiyakh po mestnomu dorozhnomu stroitel'stvu" [Decree of the All-Russian Central Executive Committee and the Council of People's Commissars of the RSFSR of April 1, 1929, "On measures for local road construction"]. 9. pp. 32.
9. Gorbacheva, A.V. (2015) Legal regulation of work of employees of the road economy during the period of 1917–1936. *Istoriya gosudarstva i prava – History of State and Law*. 6. pp. 26–30. (In Russian).
10. *Za rulem*. (1930) Kak vypolnyaetsya dorozhnaya povinnost'. 11. pp. 27.
11. Obldortrans. (1935) *Postanovlenie VTsIK i SNK RSFSR ot 10 avgusta 1931 g.* "O dorozhnom stroitel'stve i trudovom uchastii v nem naseleniya" [Decree of the All-Russian Central Executive Committee and the Council of People's Commissars of the RSFSR of August 10, 1931 "On road construction and the labor participation of the population in it"]. Elista: Obldortrans.
12. *Za rulem*. (1932) Dorozhnoe stroitel'stvo SSSR vo vtorom pyatiletii [Road construction of the USSR in the second five-year period]. 13. pp. 3–4.

13. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 1. File 218. (In Russian).
14. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 1. File 194. (In Russian).
15. Ostrovityanov, K.V. et al. (1954) *Obshchestvennyy trud pri sotsializme* [Public labor under socialism]. In: Ostrovityanov, K.V. (ed.) *Politicheskaya ekonomiya* [Political economy]. Moscow: Gosudarstvennoe izdatel'stvo politicheskoy literatury.
16. Kazantsev, M. (n.d.) *Bashkiriya dolzhna imet' khoroshie dorogi!* [Bashkiria must have good roads!]. *Krasnaya Bashkiriya*. 134 (3703). pp. 3.
17. State Archive of the Russian Federation. Fund R-4426. List 1. File 37. (In Russian).
18. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund P-122. List 13. File 30. (In Russian).
19. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 3. File 1. (In Russian).
20. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 2. File 31. (In Russian).
21. Russian State Archive of the Economy. Fund 2277. List 7. File 33. (In Russian).
22. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 2. File 28. (In Russian).
23. Babkov, V.F. (1988) *Razvitie tekhniki dorozhnogo stroitel'stva* [The development of road construction technology]. Moscow: Transport.
24. National Archive of the Republic of Bashkortostan (NARB). Fund R-786. List 5. File 2. (In Russian).

Received: 26 March 2019